

SENATO DELLA REPUBBLICA

XVII LEGISLATURA

Doc. **XV**

n. **178**

RELAZIONEDELLACORTE DEICONTI

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 2013)

Comunicata alla Presidenza il 25 luglio 2014

PAGINA BIANCA

INDICE

Determinazione della Corte dei conti n. 71/2014 del 18 luglio 2014	<i>Pag.</i>	7
Relazione sul risultato del controllo eseguito sulla gestione finanziaria delle Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. per l'esercizio 2013	»	11

DOCUMENTI ALLEGATI*Esercizio 2013:*

Relazione del Presidente	»	119
Relazione sulla gestione	»	125
Bilancio du esercizio di Ferrovie dello Stato italiano S.p.a. al 31 dicembre 2013	»	341
Relazione del Collegio sindacale	»	415
Relazione della società di revisione	»	429

PAGINA BIANCA



Corte dei Conti

Determinazione e relazione della Sezione del controllo sugli enti
sul risultato del controllo eseguito sulla gestione finanziaria
delle **Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A.**
per l'esercizio **2013**

Relatore: Presidente Ernesto Basile

Ha collaborato per l'istruttoria e l'analisi gestionale la Dr.ssa Luisa Conti

PAGINA BIANCA

DETERMINAZIONE DELLA CORTE DEI CONTI

PAGINA BIANCA

Determinazione n. 71/2014.

LA CORTE DEI CONTI

IN SEZIONE DEL CONTROLLO SUGLI ENTI

nell'adunanza del 18 luglio 2014;

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

vista la legge 21 marzo 1958, n. 259;

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

visto il decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 7 marzo 2007 con il quale la Società Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. è stata sottoposta al controllo della Corte dei conti con le modalità di cui all'articolo 12 della legge n. 259 del 21 marzo 1958;

visto il bilancio di esercizio di Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. relativo all'esercizio finanziario 2013, nonché le annesse relazioni del Consiglio di amministrazione e del Collegio dei sindaci;

esaminati gli atti;

udito il relatore Presidente Ernesto Basile 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 di detta Società, per l'esercizio 2013;

considerato che dall'analisi del bilancio e della documentazione acquisita della Società è emerso che:

il bilancio consolidato del Gruppo FS Italiane 2013 registra un risultato netto, pari a 460 milioni di euro, in crescita di 79 milioni di euro rispetto al 2012 (381 milioni di euro), migliorando di oltre il 20 per cento il risultato 2012;

il margine operativo lordo della capogruppo evidenzia, nell'anno in esame, un incremento pari al 5,8 per cento, essendo passato da 1.918 milioni di euro ad un valore di 2.030 milioni di euro;

il patrimonio netto ammonta a 36.892 milioni di euro, con una variazione in aumento di 701 milioni di euro rispetto al 2012;

il bilancio di esercizio delle Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. per il 2013 registra un risultato netto pari a 76 milioni di euro, con un miglioramento rispetto al 2012 di 3 milioni di euro;

il margine operativo lordo evidenzia un decremento di 32 milioni di euro, con un margine che passa da un valore positivo di 11 milioni di euro ad un valore negativo di 21 milioni di euro per effetto dell'aumento dei ricavi operativi di 3 milioni di euro e dell'incremento dei costi operativi di 35 milioni di euro;

il risultato operativo si attesta ad un valore negativo di 65 milioni di euro rispetto al valore anch'esso negativo di 13 milioni di euro nel 2012;

ritenuto che, assolto così ogni prescritto incombente, possa, a norma dell'articolo 7 della citata legge n. 259, del 1958, darsi corso alla comunicazione alle dette Presidenze, oltre che del bilancio di esercizio — corredato delle relazioni degli organi di amministrazione e di revisione — della relazione come innanzi deliberata, che alla presente si unisce perché ne faccia parte integrante;

PER QUESTI MOTIVI

comunica, a norma dell'articolo 7 della legge n. 259 del 1958, alle Presidenze delle due Camere del Parlamento, insieme con il bilancio per l'esercizio 2013, corredato delle relazioni del Consiglio di amministrazione e del Collegio dei sindaci, 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 medesima.

PRESIDENTE - ESTENSORE

Ernesto Basile

Depositata in Segreteria il 25 luglio 2014.

IL DIRIGENTE

(Roberto Zito)

RELAZIONE DELLA CORTE DEI CONTI

PAGINA BIANCA

RELAZIONE SUL RISULTATO DEL CONTROLLO ESEGUITO
SULLA GESTIONE FINANZIARIA DI FS ITALIANE E DEL
GRUPPO FS, PER L'ESERCIZIO 2013

S O M M A R I O

Premessa	<i>Pag.</i>	17
PARTE I	»	18
1. L'assetto societario	»	18
1.1. Gli organi	»	19
1.2. I controlli interni	»	30
1.2.1. L'Organismo di vigilanza ai sensi del decreto legislativo n. 231 del 2001	»	30
1.2.2. <i>L'Internal Auditing</i>	»	30
1.2.3. Attività di supporto tecnico all'Organismo di Vigilanza <i>ex</i> decreto legislativo n. 231 del 2001	»	32
1.3. Le attività di comunicazione	»	33
2. Le risorse umane	»	39
2.1. Consistenza del personale	»	39
2.2. Costo del lavoro	»	39
2.3. Politica retributiva	»	42
2.4. Aspetti rilevanti relativi alle relazioni industriali .	»	43
2.5. Contenzioso del lavoro	»	43
2.6. Sicurezza sul lavoro	»	44
2.7. Consulenze	»	46
3. Il trasporto pubblico locale	»	48

4. La liberalizzazione del trasporto ferroviario e l'Autorità di regolazione dei trasporti	Pag.	50
4.1. Contenzioso amministrativo	»	51
4.2. Procedimenti dinnanzi all'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato	»	53
PARTE II	»	55
5. Gestione economica, patrimoniale e finanziaria del Gruppo	»	55
5.1. Attestazioni del Dirigente preposto alla redazione dei documenti contabili e societari	»	55
5.2. Attività del Collegio sindacale	»	55
5.3. Relazione della Società di revisione	»	55
5.4. Notazioni generali sul bilancio consolidato	»	55
5.4.1. Notazioni di sintesi sui risultati del bilancio consolidato	»	60
5.4.2. Dati di dettaglio relativi al conto economico consolidato	»	63
5.4.3. Dati di dettaglio relativi alla situazione patrimoniale e finanziaria del Gruppo	»	66
5.5. Finanziamenti pubblici ed investimenti: aspetti generali	»	71
5.6. Gestione finanziaria del Gruppo FS Italiane	»	74
5.7. Fatti di rilievo verificatisi nel 2003	»	75
5.8. Fatti di rilievo verificatisi successivamente al 31 dicembre 2013	»	80
6. Gestione economica, patrimoniale e finanziaria di Ferrovie dello Stato Italiane Spa	»	87
6.1. Notazioni di sintesi sul bilancio di esercizio	»	87
6.2. Dati di dettaglio relativi al conto economico	»	90
6.3. Dati di dettaglio relativi alla situazione patrimoniale e finanziaria	»	93

7. Andamento della gestione delle principali società del Gruppo FS Italiane	<i>Pag.</i> 98
7.1. Trenitalia Spa: andamento complessivo della gestione nel 2013	» 98
7.2. RFI Spa: andamento complessivo della gestione nel 2013	» 103
7.3. L'andamento complessivo della gestione delle altre principali società del Gruppo	» 105
Considerazioni conclusive	» 109

PAGINA BIANCA

Premessa

La Corte ha riferito al Parlamento su Ferrovie dello Stato Italiane SpA (a partire dal 24 maggio 2011, Ferrovie dello Stato Italiane SpA, in breve "FS Italiane SpA" o "FS Italiane"), da ultimo con la relazione deliberata in data 17 dicembre 2013, sull'esito del controllo svolto sull'esercizio 2012, con le modalità di cui all'art.12 della legge 21 marzo 1958, n.259¹.

Con la presente relazione, riferisce sulla gestione condotta nel 2013 da Ferrovie dello Stato 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 (RFI) SpA, la Corte riferisce con apposito, distinto referto, ai sensi dell'art. 19 della legge 17 maggio 1985, n. 210, e dell'art. 2 della legge n. 259 del 1958; considerato che il bilancio di detta società confluisce nel bilancio consolidato del Gruppo FS, nel corso della presente relazione verranno forniti anche alcuni limitati elementi conoscitivi relativi alla suddetta società.

¹ Atti Parlamentari, XVII legislatura - Doc. XV, n. 64.

PARTE I**1. L'assetto societario**

L'assetto organizzativo societario del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane è quello di un gruppo industriale con una Holding Capogruppo: Ferrovie dello Stato Italiane SpA (d'ora innanzi, per brevità, FS Italiane).

Le azioni di FS Italiane appartengono interamente allo Stato per il tramite del socio unico Ministero dell'Economia e delle Finanze.

Oggetto sociale di FS Italiane è: "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, l'attuazione e la gestione di iniziative e servizi nel campo dei trasporti; c) lo svolgimento di ogni altra attività strumentale e complementare a quelle suddette, direttamente o indirettamente, ivi comprese espressamente quella dei servizi alla clientela e quelle volte alla rivalutazione dei beni posseduti per lo svolgimento delle attività di cui alle lettere a e b".

La Holding FS Italiane è caratterizzata da una struttura con compiti di tipo industriale e finanziario. Elabora il Piano Industriale di Gruppo, regola e controlla i rapporti interni allo stesso, gestisce i rapporti istituzionali con lo Stato.

In aggiunta al proprio bilancio di esercizio, FS Italiane redige il bilancio consolidato di Gruppo: il bilancio consolidato relativo all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2013 è stato predisposto in conformità agli International Financial Reporting Standards, emanati dall'International Accounting Standards Board, adottati dall'Unione Europea ("EU-IFRS").

L'efficacia dei processi di *governance* è assicurata da un Sistema di Direzioni (la Capogruppo è strutturata in 11 Direzioni Centrali) che favorisce l'assunzione e la condivisione delle decisioni, nonché la valorizzazione delle competenze presenti in Azienda.

Al 31 dicembre 2013 il capitale sociale di FS Italiane ammontava a euro 38.790.425.485,00, interamente versati.

1.1. Gli organi

Organi sociali di FS Italiane sono l'Assemblea dei soci, il Consiglio di Amministrazione e il Collegio sindacale.

L'Assemblea dei Soci

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

Il Consiglio di Amministrazione

Allo scadere del mandato del Consiglio per il triennio 2010-2012, in data 9 agosto 2013 l'Assemblea dei Soci ha nominato i componenti del nuovo Organo amministrativo, con mandato per il triennio 2013-2015². Ciò, nel rispetto delle nuove previsioni statutarie in materia di:

- equilibrio tra i generi (in attuazione della normativa in tema di cd. "quote rosa": legge n. 120/2011 e relativo Regolamento attuativo, d.P.R. n.251/2012)
- "onorabilità" e "professionalità e competenza" degli amministratori di FS (in attuazione della Direttiva dell'Azionista Ministero dell'Economia e delle Finanze in tema di "criteri e modalità per la nomina dei componenti degli organi di amministrazione ... delle società controllate direttamente o indirettamente dal Ministero dell'Economia e delle Finanze" del 24 giugno 2013; i particolari requisiti di onorabilità e di professionalità richiesti dal MEF hanno natura "convenzionale" e sono "aggiuntivi" rispetto a quelli previsti dall'art. 2382 cod. civ. recante "cause di ineleggibilità e decadenza") e dalle preesistenti norme statutarie³). Al riguardo, gli Amministratori di FS hanno rilasciato una dichiarazione attestante, tra l'altro: il possesso dei requisiti richiesti dalla legge e dallo statuto; l'insussistenza di cause di ineleggibilità e decadenza; di non aver ricoperto nei cinque anni precedenti incarichi di amministratore di ente, istituzione, azienda pubblica, società a totale o

² Nel corso dell'esercizio 2014 sono intervenute una serie di vicende che hanno interessato la composizione del Consiglio di Amministrazione ed il relativo assetto poteri, mutando, in parte, il quadro descritto nella presente relazione inerente l'anno 2013. In particolare, al Consiglio di Amministrazione nominato in data 9 agosto 2013 e composto da cinque consiglieri è succeduto un nuovo organo di amministrazione, nominato dall'assemblea del 29 maggio 2014 e composto - tenuto conto della modifica statutaria che ha aumentato da cinque a nove il numero massimo dei componenti del Consiglio di Amministrazione - da nove consiglieri.

³ In particolare, lo Statuto di Ferrovie dello Stato Italiane 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 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 possano rivestire la carica di Amministratore in non più di cinque ulteriori Consigli in società per azioni.

parziale capitale pubblico che abbiano registrato, per tre esercizi consecutivi, un progressivo peggioramento dei conti per ragioni riferibili a non necessitate scelte gestionali.

Competenze consiliari

Con delibera del 29 agosto 2013, il CdA di FS oltre ad attribuire, tenuto conto delle indicazioni assembleari, al Presidente specifiche competenze (in materia di relazioni e comunicazioni istituzionali, coordinamento dell'internal auditing, attività statutarie), ha nominato l'Amministratore Delegato conferendogli, nel rispetto dei limiti di cui all'art. 2381 Cod. Civ. (inerente le materie "non delegabili" dal CdA), ampi poteri di gestione⁴.

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

Il CdA si è quindi riservato competenze esclusive su materie di importanza economica e strategica, quali, tra le altre: approvazione del piano d'impresa, budget annuale, operazioni straordinarie, acquisti/cessioni di azienda e di partecipazioni societarie, contratti di finanziamento. Il CdA si è, altresì, riservato competenze esclusive in materia di nomina, su proposta motivata e documentata dell'Amministratore Delegato, degli organi di amministrazione e di controllo delle principali controllate (RFI, Trenitalia, Italferr e Ferservizi)⁵, nonché di individuazione dei criteri di ordine generale sulla cui base l'Amministratore Delegato sceglie i componenti degli Organi sociali delle Società del Gruppo FS Italiane (requisiti di indipendenza, professionalità e capacità manageriale).

Ancora, ai sensi di Statuto, in linea con il dettato normativo di cui all'art. 2365 cod. civ., il CdA di FS Italiane è competente a deliberare su alcune materie altrimenti riservate all'Assemblea Straordinaria (incorporazioni e scissioni di società possedute al 90% da FS Italiane 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.

⁴ Ciò in attuazione delle previsioni statutarie per le quali: a) il Consiglio, previa delibera dell'Assemblea, può attribuire deleghe operative al Presidente sulle materie delegabili ai sensi di legge, indicate dall'Assemblea, determinandone in concreto il contenuto; b) il Consiglio delega le proprie competenze, nel rispetto di cui all'art. 2381 cod. civ., ad uno solo dei suoi componenti; c) al Consiglio è consentito conferire deleghe per singoli atti anche ad altri membri dell'organo stesso, a condizione che non siano previsti compensi aggiuntivi.

⁵ Il CdA, nella sedute consiliari del 12 settembre 2013 e 4 ottobre 2013, ha, definito i criteri metodologici di ordine generale per le scelte delle candidature, sia interne che esterne, dei summenzionati organi di amministrazione e controllo (RFI, Trenitalia, Italferr e Ferservizi) da sottoporre al Consiglio per l'adozione delle decisioni di competenza.

Da ultimo si precisa che, in coerenza con quanto disposto dall'art. 2410 del Cod. Civ., il CdA di Ferrovie dello Stato Italiane SpA è anche competente a deliberare l'emissione di obbligazioni.

I comitati interni al CdA

Il CdA di FS SpA, mutuando una prassi largamente diffusa nelle società quotate, ha costituito al suo interno, sin dal maggio 2007, il Comitato Compensi, con il compito di formulare proposte sulla remunerazione degli amministratori con deleghe e di supportare l'Amministratore Delegato nella definizione di linee guida sulla politica retributiva del Gruppo FS Italiane.

Per effetto del rinnovo dell'Organo amministrativo deliberato dall'Assemblea del 9 agosto 2013, anche il nuovo CdA di FS SpA (nella seduta del 29 agosto 2013) ha deliberato, per il triennio 2013/2015, rinnovare il Comitato Compensi. Il Comitato è composto da due Consiglieri non esecutivi e dal Direttore Centrale Risorse Umane e Organizzazione la cui struttura assicura il necessario supporto istruttorio e tecnico. Al Responsabile della S.O. Gestione e Amministrazione Dirigenti sono affidate le funzioni di segreteria del Comitato. Nessun compenso aggiuntivo è stato attribuito ai componenti del suddetto Comitato.

Altri comitati

Sotto il profilo organizzativo interno, FS Italiane si è dotata anche di comitati con funzioni consultive/di indirizzo/di supporto, i cui componenti sono nominati tra i titolari pro tempore di talune funzioni aziendali.

In primo luogo, il Comitato Etico, organismo avente ruolo consultivo e di indirizzo nel quadro dei principi e delle norme di cui al Codice Etico del Gruppo FS Italiane, che 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 e di procedere alla revisione delle procedure aziendali alla luce del summenzionato Codice Etico e al costante aggiornamento di quest'ultimo.

In secondo luogo, il Comitato Antitrust, organismo di supporto all'Amministratore Delegato di FS Italiane, costituito con il fine di promuovere, attraverso 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 di monitorarne la corretta applicazione. Il Comitato definisce inoltre la posizione del

Gruppo in relazione a eventuali procedimenti che l'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato può avviare nei confronti delle singole Società.

Il Comitato Investimenti, istituito con Disposizione di Gruppo n. 89/AD dell'8 febbraio 2007 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 pareri di conformità (strategica ed economico-finanziaria) delle iniziative (ad eccezione di quelle incluse CdP - Parte Investimenti), ha compiti di vera e propria "validazione" degli investimenti e disinvestimenti rilevanti, segue 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, 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 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 Aziendale di Gruppo FS 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 Collegio Sindacale

Il Collegio Sindacale assicura, insieme agli altri organi sociali di FS Italiane, il controllo sistematico della corretta applicazione dei principi di *governance* societaria ai sensi del Codice Civile; inoltre, oltre a vigilare sull'osservanza della legge e dello Statuto, vigila sul rispetto dei principi di corretta amministrazione e, in particolare,

sull'adeguatezza dell'assetto organizzativo, amministrativo e contabile adottato da FS Italiane e sul suo concreto funzionamento.

Con la qualifica di FS SpA di "Ente di Interesse Pubblico" il Collegio Sindacale della Capogruppo ha assunto anche ai sensi dell'art. 19 del D.Lgs. n. 39/2010 il ruolo di "Comitato per il controllo interno e la revisione contabile", con funzioni di vigilanza sull'informativa finanziaria, sull'efficacia dei sistemi di controllo interno, revisione interna e gestione del rischio, nonché 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.

Al riguardo, si evidenzia come la revisione legale dei conti, sia della Capogruppo, che di tutte le società controllate sia affidata ad una unica società di revisione iscritta nell'apposito registro.

Il Collegio Sindacale di FS si compone di tre membri effettivi, di cui uno con funzioni di Presidente; sono altresì nominati due membri supplenti.

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 nuovo Collegio Sindacale costituito da tre componenti effettivi e due componenti supplenti. Dette nomine sono avvenute nel rispetto della normativa in materia di equilibrio tra i generi.

Il Delegato della Corte dei Conti al controllo sulla gestione finanziaria di FS Italiane

Alle sedute del CdA e del Collegio sindacale partecipa il Delegato della Corte dei Conti al controllo sulla gestione finanziaria di FS Italiane, a norma dell'art. 12 della legge n. 259/1958.

Compensi agli Amministratori ed ai Sindaci

Amministratori

Per espressa previsione statutaria, agli amministratori non possono essere corrisposti gettoni di presenza.

Il CdA di FS Italiane, su proposta del Comitato Compensi 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 pubblica⁶ in materia di emolumenti e retribuzioni e alla luce di analisi e confronti rispetto a quanto praticato presso società esterne comparabili per dimensione e complessità. Per il triennio 2013/2015, i compensi per il Presidente e per l'Amministratore Delegato sono stati ridotti del 25% alla luce delle disposizioni di cui al D.L. 69/2013 convertito con legge del 9 agosto 2013 n. 98.

Con riferimento agli emolumenti spettanti agli amministratori di FS nel 2013, si riepilogano di seguito quelli spettanti prima e dopo la data dell'assemblea di nomina degli organi sociali per il mandato 2013/2015 (9 agosto 2013).

Compensi spettanti agli amministratori dal 1° gennaio al 9 agosto 2013 (mandato 2010/2012):

Presidente

Nella seduta consiliare del 21 dicembre 2010, il trattamento economico complessivo per il Presidente del Consiglio di Amministrazione è stato fissato, su proposta del Comitato Compensi e sentito il parere del Collegio Sindacale, in euro 260.000 per la parte fissa e in un importo non superiore a euro 40.000 come compenso variabile - MBO (per un totale di euro 300.000, comprensivo del compenso stabilito dall'Assemblea nella seduta del 24 giugno 2010 in qualità di Consigliere di Amministrazione).

Amministratore Delegato

Nella seduta consiliare del 6 luglio 2011, il trattamento economico complessivo ai sensi dell'art. 2389, comma 3, del Codice Civile, per l'Amministratore Delegato è stato

⁶ Si evidenzia come, nel 2012, il legislatore abbia chiarito (cfr. all'art. 34, comma 38, del DL 179/2012) come "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". Tale è ora la situazione di FS Italiane, tenuto conto, che 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).

fissato, su proposta del Comitato Compensi e sentito il parere del Collegio Sindacale, in euro 80.000 per la parte fissa e in un importo non superiore a euro 40.000 come compenso variabile – MBO (per un totale di euro 120.000, comprensivo del compenso stabilito dall'Assemblea nella seduta del 24 giugno 2010 in qualità di Consigliere di Amministrazione). Nella citata seduta del 6 luglio 2011, il CdA ha anche approvato, su proposta del Comitato Compensi, per l'Amministratore Delegato un "Long Term Incentive" (LTI) triennale per il periodo 2010-2012, collegato al raggiungimento di obiettivi economico-qualitativi di Gruppo, riferiti ai valori e agli obiettivi qualitativi attesi al 2012 dal Piano Industriale 2011/2015. Al raggiungimento di tali obiettivi, il CdA ha correlato un incentivo massimo di euro 300.000, da liquidare, in un'unica soluzione, successivamente all'approvazione del bilancio 2012 e previa delibera del CdA, alle seguenti condizioni: (i) che l'Amministratore Delegato fosse rimasto in carica per tutto il triennio 2010-2012; (ii) previa verifica favorevole da parte del Comitato Compensi dei livelli di performance raggiunti rispetto agli obiettivi definiti. Pertanto, nel mese di luglio 2013, essendosi verificate le condizioni previste dal suddetto CdA, all'Amministratore Delegato è stata liquidata la somma di euro 300.000. Si fa presente che, a tale trattamento si aggiunge la "retribuzione per il rapporto dirigenziale" pari a complessivi euro 753.666.

Consiglieri di Amministrazione

Nel corso dell'Assemblea del 24 giugno 2010, il compenso per i Consiglieri di Amministrazione è stato fissato in euro 30.000.

Compensi spettanti agli amministratori dal 10 agosto al 31 dicembre 2013 (mandato 2013/2015):

Presidente

Il trattamento economico complessivo per il Presidente del Consiglio di Amministrazione è stato stabilito, su proposta del Comitato Compensi e sentito il parere del Collegio Sindacale, nella seduta consiliare del 25 settembre 2013. Lo stesso è stato fissato, in applicazione dell'art. 84-ter del decreto-legge 69/2013 (riduzione del 25%), in euro 200.000 per la parte fissa ed in euro 25.000 per la parte variabile – MBO (per un totale di euro 225.000, comprensivo del compenso stabilito dall'Assemblea in qualità di Consigliere di Amministrazione).

Amministratore Delegato

Il trattamento economico complessivo per l'Amministratore Delegato è stato stabilito, su proposta del Comitato Compensi e sentito il parere del Collegio sindacale, nella seduta consiliare del 19 dicembre 2013. Lo stesso è stato fissato, in applicazione dell'art. 84-ter del decreto-legge 69/2013 (riduzione del 25%), in euro 65.000 per la parte fissa ed in euro 25.000 come compenso variabile - MBO (per un totale di euro 90.000, comprensivo del compenso stabilito dall'Assemblea in qualità di Consigliere di Amministrazione). Si fa presente che, a tale trattamento si aggiunge la "retribuzione per il rapporto dirigenziale" pari a complessivi euro 753.666.

Consiglieri di Amministrazione

Il compenso per i Consiglieri di Amministrazione è stato stabilito dall'Assemblea, nella seduta del 9 agosto 2013. Lo stesso è stato fissato in euro 30.000.

La tabella che segue illustra i trattamenti economici complessivi degli Amministratori di FS Italiane relativi agli ultimi esercizi.

Compensi individuali annui lordi Organi di Amministrazione	N. comp.	2012	Totale annuo spettante	1 [^] gennaio-9 agosto 2013	Totale annuo spettante	10 agosto - 31 dicembre 2013	Totale annuo spettante
		Parte fissa + variabile		Parte fissa + variabile		Parte fissa + variabile	
Presidente	1	260.000+ 40.000	300.000	260.000+ 40.000	300.000	200.000+ 25.000	225.000
A.D (rapporto amministrazione)*	1	80.000+ 40.000	120.000	80.000+ 40.000	120.000	65.000+ 25.000	90.000
A.D (rapporto dirigenziale)	1	653.666+ 100.000	753.666	653.666+ 100.000	753.666	653.666+ 100.000	753.666
Altri componenti	3	30.000	90.000	30.000	90.000	30.000	90.000

*Al quale spetta anche, come già detto in precedenza, un incentivo triennale di 300.000 euro.

E' da precisare che i compensi deliberati per gli Amministratori che ricoprono cariche di Consigliere in altre società del Gruppo consolidate sono direttamente versati a FS Italiane; i compensi spettanti ai Consiglieri (e Sindaci) espressi dal Ministero dell'Economia e delle Finanze e dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - in quanto dipendenti in servizio - vengono versati ai citati Dicasteri.

Sindaci

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

Con riferimento all'esercizio 2013, si fa presente che l'Assemblea del 9 agosto 2013 ha proceduto al rinnovo del Collegio Sindacale confermando i compensi spettanti per il precedente mandato dall'Assemblea nella seduta del 24 giugno 2010.

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

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

Compensi individuali annui lordi Collegio Sindacale	N. comp.	2011	Totale annuo spettante	2012	Totale annuo spettante	2013	Totale annuo spettante
Presidente	1	40.000	40.000	40.000	40.000	40.000	40.000
Sindaci effettivi	2	30.000	60.000	30.000	60.000	30.000	60.000
Sindaci supplenti	2	0	0	0	0	0	0

Controllo contabile

Il controllo contabile di Ferrovie dello Stato Italiane SpA è affidato ad un revisore esterno. Nell'esercizio 2013, per tale incarico, l'Assemblea ha determinato un compenso pari a euro 611.000 annui.

Attività del dirigente preposto

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 Ferrovie dello Stato Italiane SpA.

Con l'emissione del prestito obbligazionario quotato sul mercato irlandese (avvenuta con un prima tranche nel luglio 2013, seguita da una seconda nel dicembre

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

Il Dirigente Preposto ha definito e implementato, all'interno del Gruppo, un Modello di controllo sull'informativa finanziaria seguendo un approccio basato su standard di riferimento internazionali (c.d. CO.S.O. Framework). Il sistema disegnato 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 atti a ridurre i rischi di errore sull'informativa finanziaria. Alla data di approvazione del bilancio di esercizio e consolidato 2013 del Gruppo sono state emanate oltre 300 procedure amministrativo - contabili. 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. 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 di Ferrovie dello Stato Italiane ha ritenuto opportuno promuovere la nomina dei Dirigenti Preposti anche nelle principali controllate. Risultano, pertanto, istituiti, oltre il Dirigente Preposto della Capogruppo, i Dirigenti Preposti nelle seguenti realtà societarie appartenenti al Gruppo FS Italiane: RFI SpA, Trenitalia SpA, Grandi Stazioni SpA, Centostazioni SpA, FS Logistica SpA e Busitalia - Sita Nord Srl. I Dirigenti Preposti citati, a firma congiunta con gli Amministratori Delegati delle società, attestano annualmente, sulla base del modello di Attestazione Consob in attuazione della legge 262:

- "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";

- e, a partire dall'esercizio 2013, 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 rilasciata anche con riferimento al bilancio consolidato del Gruppo di Ferrovie dello Stato Italiane da parte dell'Amministratore Delegato e del Dirigente Preposto della Capogruppo.

Da segnalare, a completamento delle principali caratteristiche del modello di gestione della *compliance* alla legge 262/05, che la Capogruppo ha disposto per tutte le società controllate, nelle quali non è stato istituito il Dirigente Preposto, che le situazioni contabili annuali siano accompagnate da un'Attestazione interna con contenuto simile alle citate Attestazioni, firmata dal Responsabile Amministrativo di società.

Con riferimento alle attività svolte per le Attestazioni sui bilanci 2013, si evidenzia 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 il recepimento di modifiche organizzative, di processo o per il recepimento delle risultanze delle verifiche effettuate nel corso di precedenti processi di attestazione. Sono state effettuate verifiche di operatività su parte delle procedure societarie, concentrandosi sui controlli chiave.

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

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

Modello risulta già operativo per FS SpA ed è prevista la sua progressiva implementazione anche presso le principali controllate.

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

1.2. I controlli interni

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

L'Organismo di Vigilanza di Ferrovie dello Stato Italiane SpA, a composizione plurisoggettiva, è costituito da un membro esterno, con funzioni di Presidente, da un consigliere di amministrazione e dal Direttore della Direzione Centrale Audit.

Il 9 agosto 2013, in seguito al rinnovo del Consiglio di Amministrazione, come previsto dallo Statuto del predetto organismo, è decaduto il Consigliere dell'uscente CdA. Tale nomina dovrà essere ridefinita in conformità alla Disposizione di Gruppo n. 166/P del 7 novembre 2013, che detta criteri generali per la nomina dei componenti dell'Organismo di Vigilanza ai sensi del D. Lgs. n. 231/2001 e relativa responsabilità.

L'Organismo di Vigilanza, nell'attuale composizione, comunque, garantisce lo svolgimento delle funzioni demandategli dalla legge.

1.2.2. L'Internal Auditing

Nel Gruppo operano 6 funzioni *internal auditing* collocate presso le principali società: Ferrovie dello Stato Italiane, Trenitalia, RFI, Ferservizi, Grandi Stazioni e Fercredit.

Le stesse sono funzionalmente coordinate dalla Direzione Centrale Audit della Capogruppo.

Ciascuna funzione *internal auditing* fornisce elementi di valutazione sui processi gestiti dalle varie strutture controllate.

In particolare, le stesse nel 2013 hanno svolto anche:

- attività di supporto all'Organismo di Vigilanza ex D.Lgs n.231/2001;
- attività di *risk assessment*;
- attività di supporto al "Dirigente Preposto";
- operatività complementare (es.: rilevamento dati, consulenze, monitoraggi, etc., a richiesta dei *process owner*).

Nell'anno in esame, sono stati intrapresi audit orientati a due obiettivi:

- valutare il sistema di controllo nelle negoziazioni più esposte conformità alla normativa, efficacia ed efficienza della gestione dei processi aziendali);
- individuare eventuali rapporti da approfondire al fine di far emergere gli ambiti gestionali a maggior rischio.

Nel corso del 2013 le funzioni Internal Auditing presenti nel Gruppo FS Italiane hanno svolto n.122 attività audit, come nel precedente esercizio.

Attività concluse nel 2013	FS	Trenitalia	RFI	Ferservizi	Fercredit	Grandi Stazioni	Totale
Da piano	16	21	15	6	6	9	73
A richiesta o d'iniziativa	8	4	5	2	-	-	19
Prosecuzione 2012	2	14	12	2	-	-	30
Totale	26	39	32	10	6	9	122

Le attività eseguite hanno riguardato, in diversa misura, i principali macroprocessi operativi e di supporto delle diverse società, tra i quali l'approvvigionamento di beni e servizi, la manutenzione (di infrastrutture e rotabili), gli investimenti, i processi commerciali, la produzione di servizi, l'amministrazione e finanza, la gestione delle risorse umane, la sicurezza sul lavoro, la tutela dell'ambiente, l'attività legale, l'ICT.

Tuttavia, nel 2013, nonostante sia stato rilevato un continuo miglioramento di gestione dei processi aziendali, continuano in qualche misura a perdurare talune problematiche, da considerare. Fra queste rientrano aspetti riguardanti il funzionamento (effettivo esercizio dei doveri del management ad orientare i comportamenti in conformità alle disposizioni) di processi aziendali, quali: la gestione

ICT; la gestione delle attività negoziali; la manutenzione della infrastruttura; la manutenzione dei rotabili presso imprese terze; la pulizia rotabili (TPR), la gestione di aree non più strumentali all'esercizio ferroviario.

Al fine di aver una migliore visione degli elementi che caratterizzano i processi aziendali, per poterli ottimizzare, il Consiglio di Amministrazione di FS ha introdotto nel "Manuale di processo di audit" un criterio di valutazione separata dell'architettura dei controlli rispetto al funzionamento. Tale criterio permette di apprezzare l'effetto delle azioni strutturali poste in essere per migliorare il presidio dei rischi che possono compromettere il raggiungimento degli obiettivi aziendali.

Tutti i processi aziendali, interessati da piani di azione finalizzati ad eliminare inadeguatezze e carenze gestionali, sono stati oggetto di verifiche successive (*follow up*), per rilevare l'adeguatezza e l'osservanza delle azioni migliorative apportate.

Nel corso del 2013 sono stati eseguiti n.18 *follow up*. Di questi: n.16 hanno dato esito di sostanziale adeguatezza; n.1 ha dato esito di sostanziale adeguatezza nell'architettura dei controlli interni; n.1 è risultato ancora carente sia nell'architettura sia nel funzionamento dei controlli.

Per quest'ultimo piano di azione sono in corso iniziative per l'adeguamento del processo aziendale.

La Direzione Centrale di audit ha redatto una relazione dettagliata sulle attività con valutazione carente e inadeguata, rilevando le criticità e le anomalie nonché proponendo le iniziative finalizzate ad eliminare le stesse.

Molte criticità, come da monitoraggio dei piani di azione già nel corso del 2013, sono state eliminate. Le rimanenti continuano ad essere oggetto di monitoraggio continuo da parte della funzione di Internal Audit.

1.2.3. Attività di supporto tecnico all'Organismo di vigilanza ex D.Lgs n.231/2001

Le funzioni di *internal auditing* del Gruppo FS, nel ruolo di supporto tecnico-operativo, hanno svolto per conto degli Organismi di Vigilanza ex D.Lgs n.231/2001 delle Società di rispettiva competenza, verifiche finalizzate a valutare l'adeguatezza e l'osservanza del Modello di Organizzazione, Gestione e Controllo per la prevenzione dei

reati di cui al citato decreto; hanno curato l'aggiornamento del Modello a fronte delle sopraggiunte varianti di legge e nell'assetto organizzativo interno.

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

La Direzione Centrale Audit, in particolare, ha curato l'aggiornamento del Modello Organizzativo di FS Sistemi Urbani e di Busitalia Sita Nord.

In tale contesto le Funzioni audit del Gruppo nel 2013 hanno effettuato attività di verifica come indicato nel prospetto che segue.

N. Attività D.Lgs n.231	FS	Trenitalia	RFI	Ferservizi	Fercredit	Grandi Stazioni	Totale
	21	5	21	3	5	-	55

In ogni società del Gruppo, le verifiche effettuate hanno permesso di concludere per una sostanziale adeguatezza dei modelli organizzativi e per una gestione rassicurante dei possibili rischi di reato.

1.3. Le attività di comunicazione

L'impegno per la cultura, il turismo e lo spettacolo

Il Gruppo sostiene costantemente eventi nazionali quali concerti, mostre, spettacoli, convegni e iniziative a tutela del patrimonio artistico, culturale e scientifico. Le partnership che vengono sostenute da FS Italiane hanno come obiettivo principale quello di riservare dei benefit esclusivi ai propri clienti dando maggiore valore al brand.

Ogni iniziativa è supportata da materiale di comunicazione prodotto dal Gruppo, come brochure tematiche, flyer, oggetti promozionali e pannelli informativi che vengono distribuiti o esposti nelle sedi che ospitano i diversi eventi.

Tra i numerosi eventi di cui il Gruppo è stato promotore nel 2013, vanno citate:

- le grandi mostre del Vittoriano a Roma: "Cubisti – Cubismo", "Cezanne e gli artisti italiani del XX secolo";
- il progetto espositivo "Un anno ad arte" a Firenze, in collaborazione con l'associazione Civita;
- le mostre a Palazzo Strozzi a Firenze: "La primavera del Rinascimento - La scultura e le arti a Firenze 1400-1460", "L'avanguardia russa";
- la Biennale d'Arte e il Festival del Cinema di Venezia.

Da segnalare, inoltre, l'avvio di importanti collaborazioni con i Comuni italiani per la sensibilizzazione del pubblico sulla velocità/sostenibilità del treno quale mezzo per raggiungere le città d'arte (tra i principali partner, Fondazione Musei Civici di Venezia, Museo Mart di Rovereto, Fondazione Agnelli Torino, Napoli Teatro festival).

Nella stessa ottica, è stata rinnovata la partecipazione alla Fondazione Accademia Nazionale di S. Cecilia, presso la quale è giunto alla sua seconda edizione il Premio Frecciarossa assegnato a musicisti di fama internazionale.

Il Gruppo, inoltre, è socio di Associazione Civita, per la tutela e valorizzazione del patrimonio culturale e ambientale.

Prosegue inoltre l'attività di supporto al mondo televisivo, cinematografico e della pubblicità con l'offerta di spazi e location ferroviarie a fronte di un significativo ritorno di visibilità per le società del Gruppo e i loro prodotti/ servizi.

Gli eventi di comunicazione

Per comunicare le grandi opere infrastrutturali e i grandi temi legati alla mobilità, oltre agli investimenti e agli obiettivi d'Impresa, Ferrovie dello Stato Italiane organizza eventi mirati, sia a livello nazionale che locale, con la presenza dei rappresentanti istituzionali.

Tra gli eventi organizzati nel corso del 2013, si segnalano:

- inaugurazione nuova stazione AV Torino Porta Susa: 14 gennaio 2013;
- inaugurazione nuova stazione AV Bologna Centrale: 8 giugno 2013;
- Inaugurazione stazione Reggio Emilia AV Mediopadana: 8 giugno 2013;

- road show Frecciarossa 1000;
- presentazioni nuovi treni flotta trasporto regionale.

I progetti di solidarietà sociale in Italia e la collaborazione con le altre reti europee

Le attività in Italia

Il Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane da anni è concretamente impegnato nella realizzazione di progetti e iniziative a favore delle persone disagiate. In particolare, FS ha fatto propria una politica di sostegno e programmazione per iniziative sociali nelle aree ferroviarie d'intesa con l'Associazionismo e gli Enti locali.

Tra queste iniziative si segnala la costituzione degli Help Center, sportelli di ascolto "a bassa soglia", privi cioè di filtro all'ingresso e situati all'interno o nelle zone limitrofe delle stazioni ferroviarie.

Nel 2013, è nato l'Help Center di Melfi che si aggiunge alla rete degli sportelli di orientamento sociale già attivi sul territorio nazionale.

La collaborazione con le altre reti europee

L'impegno sociale del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane si è rafforzato anche in ambito internazionale grazie alla sinergia con le altre imprese ferroviarie europee firmatarie della "Carta Europea per lo Sviluppo di iniziative sociali nelle stazioni". Oltre alle imprese Ferroviarie europee che hanno aderito, fanno parte della rete europea anche l'Unione Internazionale delle Ferrovie (UIC), la Fondazione delle Ferrovie Spagnole, la Comunità di Sant'Egidio, l'ANCI e la Fondazione Astalli.

La valorizzazione sociale del patrimonio immobiliare e delle linee ferroviarie dismesse

Il Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane possiede, oltre agli *asset* funzionali all'esercizio del core business, un esteso patrimonio immobiliare, in parte non più utilizzato, costituito da stazioni, caselli e sedimi ferroviari.

In particolare, si stima un numero totale di stazioni impresenziate (stazioni attive ma non presidiate da personale ferroviario) pari a 1.700. Di queste, 345 sono state concesse in comodato d'uso gratuito ad Associazioni ed Enti Locali per finalità sociali o ambientali.

L'obiettivo del Gruppo è continuare a valorizzare questo patrimonio attraverso un articolato progetto di riqualificazione per il riuso sociale e ambientale degli spazi non più utilizzati.

A tal riguardo nel 2013, sono stati formalizzati i protocolli d'intesa con la Regione Toscana, Legambiente, AITR (Associazione Italiana Turismo Responsabile), Legacoopsociali e CSVnet (Centri di servizi per il volontariato) per realizzare attività socialmente utili nell'ambito del volontariato, dell'ambiente e della cultura.

L'editoria istituzionale

Come ogni anno, anche per il 2013, è stato pubblicato il Bilancio Annuale di Gruppo e il Rapporto Annuale di Bilancio, che ne costituisce una sintesi con vocazione comunicazionale e il rapporto di Sostenibilità Ambientale, che documenta il forte impegno del Gruppo per la realizzazione di un modello di mobilità sostenibile.

Per dare comunicazione delle iniziative che il Gruppo promuove, sono utilizzati anche canali di comunicazione quali il quotidiano on line FSnews.it, le emittenti web FSnews Radio e La Freccia TV, i magazine La Freccia e Freccia Viaggi, i siti ufficiali e i social network. A questi si aggiunge sempre la visibilità offerta e concordata sui canali di comunicazione dei partner.

Di seguito si riportano le tabelle sull'andamento dei costi, sostenuti per l'attività di comunicazione, nel biennio 2012-2013.

COSTI DI COMUNICAZIONE ESTERNA - Previsione e Consuntivo 2012 (in euro)						
	FS		Altre Società Gruppo		TOT. COSTI	
	Previsione	Consuntivo	Previsione	Consuntivo	Previsione	Consuntivo
TOTALE COSTI	2.419.720	1.737.157	14.510.000	10.273.017	16.929.720	12.010.174
L'identità aziendale per salvaguardare il patrimonio di immagine e posizionamento del Gruppo FS Italiane	142.500	55.447	0	0	142.500	55.447
L'Editoria Istituzionale	189.120	141.397	221.000	31.363	410.120	172.760
Gli eventi di comunicazione istituzionale (compresi promozionali)	330.000	239.831	3.220.000	1.503.408	3.550.000	1.743.239
I progetti di solidarietà sociale in Italia in collaborazione con le altre reti ferroviarie europee e la valorizzazione del patrimonio immobiliare e delle linee ferroviarie dismesse	236.600	235.046	40.000	37.000	276.600	272.046
L'impegno per la scuola, l'istruzione, la ricerca scientifica	75.000	45.500	0	0	75.000	45.500
Comunicazione commerciale e pubblicitaria	480.000	315.158	10.270.000	8.187.251	10.750.000	8.502.409
L'Impegno per la cultura, il turismo e lo spettacolo (comprese quote associative)	966.500	704.778	759.000	513.995	1.725.500	1.218.773

COSTI DI COMUNICAZIONE ESTERNA - Previsione e Consuntivo 2013 (in euro)

	FS		Altre Società Gruppo		TOT. COSTI	
	Previsione	Consuntivo	Previsione	Consuntivo	Previsione	Consuntivo
TOTALE COSTI	1.472.378	1.623.985	12.481.900	10.049.339	13.954.278	11.673.324
L'identità aziendale per salvaguardare il patrimonio di immagine e posizionamento del Gruppo FS Italiane	55.000	65.315	0	0	55.000	65.315
L'Editoria Istituzionale	118.000	80.730	50.300	29.254	168.300	109.984
Gli eventi di comunicazione istituzionale (compresi promozionali)	175.000	74.518	2.105.000	1.223.102	2.280.000	1.297.620
I progetti di solidarietà sociale in Italia in collaborazione con le altre reti ferroviarie europee e la valorizzazione del patrimonio immobiliare e delle linee ferroviarie dismesse	135.600	137.046	141.400	141.000	277.000	278.046
L'impegno per la scuola, l'istruzione, la ricerca scientifica	0	0	270.000	0	270.000	0
Comunicazione commerciale e pubblicitaria	315.000	285.217	8.973.200	8.291.086	9.288.200	8.576.303
L'impegno per la cultura, il turismo e lo spettacolo (comprese quote associative)	673.778	981.159	942.000	364.897	1.615.778	1.346.056

2. Le risorse umane**2.1. Consistenza del personale**

Il numero dei dipendenti del Gruppo è passato da 72.043 del 31 dicembre 2012 a 69.425 del 31 dicembre 2013 scontando una diminuzione netta di 2.618 unità. Nella tabella sottostante, l'andamento aggiornato delle consistenze medie da fine 2012 a fine 2013.

Consistenza media 2012	72.390
Consistenza media 2013	71.031

2.2. Costo del lavoro

Le voci che compongono il costo del lavoro sono sintetizzate, per l'anno 2013, nelle tabelle che seguono e sono poste in raffronto con i medesimi dati del 2012.

Bilancio consolidato - costo del personale

	valori in milioni di euro	
	2012	2013
Salari e stipendi	2.785	2.822
Oneri sociali	746	771
Altri costi del personale a ruolo	25	4
Trattamento di fine rapporto	180	185
Accantonamenti e rilasci*	54	30
Personale a ruolo	3.790	3.812
Personale autonomo e collaborazioni	8	8
Altri costi	79	90
Totale costo del personale	3.877	3.910

Retribuzioni e costi medi unitari

Retribuzioni (salari e stipendi)	2.785	2.822
Costo del personale	3.877	3.910
Consistenza media del personale (unità)	72.390	71.031
Retribuzione unitaria media (€)	38.472	39.72'9
Retribuzione unitaria media - Var % su ap		3,3%
Costo del personale unitario medio (€)	53.557	55.046
Costo del personale unitario medio Var % su ap		2,8%

FS SpA Capogruppo - costo del personale

	valori in migliaia di euro	
	2012	2013
Salari e stipendi	39.734	37.053
Oneri sociali	10.685	9.895
Altri costi del personale a ruolo	641	-764
Trattamento di fine rapporto	2.438	2.384
Accantonamenti e rilasci*	657	-211
Personale a ruolo	54.155	48.357
Personale autonomo e collaborazioni	263	145
Altri costi	2.673	3.284
Totale costo del personale	57.091	51.786

Retribuzioni e costi medi unitari

Retribuzioni (salari e stipendi)	39.734	37.053
Costo del personale	57.091	51.786
Consistenza media del personale (unità)	547	522
Retribuzione unitaria media (€)	72.640	70.983
Retribuzione unitaria media - Var % su ap		-2,3%
Costo del personale unitario medio (€)	104.371	99.207
Costo del personale unitario medio Var % su ap		-4,9%

Trenitalia SpA - costo del personale

	valori in migliaia di euro	
	2012	2013
Salari e stipendi	1.406.565	1.381.962
Oneri sociali	375.269	378.863
Altri costi del personale a ruolo	8.813	1.537
Trattamento di fine rapporto	92.355	93.615
Accantonamenti e rilasci*	40.446	-61
Personale a ruolo	1.923.448	1.855.916
Personale autonomo e collaborazioni	239	92
<u>Altri costi</u>	55.454	63.708
Totale costo del personale	1.979.141	1.919.716

Retribuzioni e costi medi unitari

Retribuzioni (salari e stipendi)	1.406.565	1.381.962
Costo del personale	1.979.141	1.919.716
Consistenza media del personale (unità)	35.876	33.792
Retribuzione unitaria media (€)	39.206	40.896
Retribuzione unitaria media - Var % su ap		4,3%
Costo del personale unitario medio (€)	55.166	56.810
Costo del personale unitario medio Var % su ap		3,0%

(*) Per una più corretta rappresentazione contabile, nel corso del 2013 le sopravvenienze attive derivanti da adeguamento degli accertamenti di competenze al personale stimati negli esercizi precedenti sono state imputate a riduzione della voce "salari e stipendi" anziché ad "altri costi del lavoro". Per un corretto confronto dei dati economici è stato riclassificato anche il 2012 per un ammontare pari a 3.759 mila euro. Per i dati relativi al costo complessivo del personale di RFI si rinvia alla specifica relazione.

Rispetto al 2012, il bilancio consolidato del 2013, esclusi accantonamenti e rilasci, registra un incremento del costo del personale dovuto all'ingresso nell'area di consolidamento delle società del gruppo Ataf (€ 41 mil.) e Thello (€ 2 mil.). La crescita del costo unitario derivante dalla messa a regime su base annua del nuovo CCNL, in vigore dal mese di settembre 2012, è stata parzialmente compensata dalla riduzione degli organici anche conseguente all'incremento dell'orario di lavoro passato da 36 a 38 ore settimanali. La riduzione delle consistenze si è realizzata sia attraverso politiche di incentivazione all'esodo, sia attraverso l'attivazione delle prestazioni straordinarie del Fondo per il perseguimento di politiche attive a sostegno del reddito e dell'occupazione per il personale delle Società del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane. Le procedure di accesso al Fondo hanno interessato, nel 2013, circa 1.760 lavoratori del Gruppo.

Considerando i costi sostenuti per il personale di Ferrovie dello Stato SpA (Capogruppo) e di Trenitalia SpA si rileva che:

- per la Capogruppo, il costo totale è passato da € 57,1 milioni del 2012 a € 51,8 milioni del 2013. Il decremento è dovuto sia alla riduzione della consistenza media di personale (-4,6%), sia al contenimento del costo unitario (-4,9%) conseguente, quest'ultimo, alla riduzione del numero medio di dirigenti e quadri;
- per Trenitalia, il costo totale è passato da € 1.979 milioni del 2012 a € 1.920 milioni del 2013. Il positivo andamento è riconducibile alla riduzione della consistenza media di personale pari al 5,6%. I costi unitari hanno registrato una variazione in aumento pari al 3% da correlarsi al già menzionato rinnovo del CCNL.

Per RFI, si rinvia all'autonomo referto.

2.3. Politica retributiva

La definizione delle politiche gestionali e retributive del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane nel 2013 è stata caratterizzata, in continuità con quanto già realizzato negli ultimi anni, da valutazioni mirate e dall'esigenza di contenimento dei costi. La gestione delle dinamiche retributive aziendali è stata effettuata considerando le competenze manageriali, le capacità professionali e il livello retributivo dei destinatari dei provvedimenti economici sia in relazione al ruolo ricoperto, sia al gap retributivo rispetto ai valori di mercato.

In continuità con le logiche delle politiche retributive complessive aziendali realizzate negli anni precedenti, il Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane nel 2013 ha realizzato un sistema di incentivazione di breve termine formalizzato (Management By Objectives - MBO) in cui la quota di retribuzione variabile è stata correlata al raggiungimento di specifici obiettivi di performance. 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.

Nel processo di MBO 2013 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.

2.4. Aspetti rilevanti relativi alle relazioni industriali

A livello nazionale l'attività è stata incentrata sulla stipula di tre accordi sul Fondo per il perseguimento di politiche attive a sostegno del reddito e dell'occupazione per il personale delle società del Gruppo. Dopo l'entrata in vigore della legge Fornero, infatti, si è reso necessario adeguare il Fondo alle nuove norme di legge e, al contempo, gestire le conseguenze della riforma pensionistica. A tale ultimo riguardo, si è concordato di far confluire il 95% dei finanziamenti iscritti nel bilancio del Fondo—parte ordinaria nel "Fondo per prestazioni solidaristiche straordinarie" e ciò ha consentito di far accedere alle prestazioni straordinarie del Fondo 1.762 dipendenti a seguito della sottoscrizione di accordi territoriali.

A novembre 2013 è stato erogato il Premio di Risultato 2012 sulla base dell'accordo sottoscritto il 30 luglio 2013.

Il 2013 è stato anche il primo anno di operatività dell'Assistenza sanitaria integrativa per i dipendenti del Gruppo FS introdotta dal Contratto aziendale del 2012 e affidata con gara alla Società Nazionale di Mutuo Soccorso "Cesare Pozzo". Nel medesimo anno l'assistenza sanitaria è stata estesa, alle stesse condizioni, alle Società del Gruppo FS Logistica e Terminali Italia (il 29 ottobre 2013 e il 28 novembre 2013 sono stati sottoscritti gli accordi di confluenza al CCNL della Mobilità/Area Attività ferroviarie 20.7.2012).

A livello europeo, nell'ambito del dialogo sociale europeo è stato seguito l'iter di approvazione del IV Pacchetto ferroviario, anche attraverso la partecipazione al gruppo di lavoro ristretto "Social aspects and the protection of staff in case of change of railway operator".

2.5. Contenzioso del lavoro

Al 31.12.2013 risultano pendenti n. 6.600 vertenze a fronte di n. 2.945 nuovi ricorsi notificati nel corso del medesimo anno. Si tratta di vertenze aventi ad oggetto

rivendicazioni connesse al contratto di lavoro ed in particolare ad alcuni specifici istituti di natura economica.

La 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. 84 cause pendenti nell'anno 2013, si contano al 31 dicembre 2013 n.3 decisioni (per un importo complessivo pagato pari a euro 536.956,00); n.4 conciliazioni giudiziali (per un importo complessivo pagato pari ad euro 1.705.000,00); n.19 conciliazioni stragiudiziali (per un importo complessivo pagato pari a euro 6.306.512,00);
- Mansioni superiori: si è registrato un numero significativo, sebbene in calo rispetto all'anno precedente, di tali ricorsi (462), 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.178 vertenze promosse dai 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 70/1999 in materia di contratti a termine.

Occorre, infine, confermare come il contenzioso promosso da dipendenti delle ditte appaltatrici, in conseguenza della previsione del c.d. obbligo solidale ex art. 29 co. 2 D.Lgs. 276/2003, mantenga un andamento costante rispetto al precedente anno. Si tratta di azioni dirette ad ottenere il pagamento degli emolumenti e del TFR non corrisposti dal proprio datore di lavoro.

2.6. Sicurezza sul lavoro

Il percorso di miglioramento delle performance di salute e sicurezza sul lavoro nel Gruppo FS è proseguito anche nel 2013, conformando il positivo andamento degli anni precedenti.

L'Amministratore Delegato, con la D.d.G. n. 163/AD del 7 maggio 2013 "Aggiornamento obiettivi e linee d'intervento di salute e sicurezza sul lavoro nel

Gruppo FS Italiane per il triennio 2013-2015", ha rivisitato gli obiettivi e gli indirizzi in materia di salute e sicurezza sul lavoro, a seguito dei risultati positivi conseguiti nel 2011-2012, che hanno consentito di raggiungere anticipatamente gli obiettivi fissati con la D.d.G n.143/AD del 2011 per il quinquennio 2011-2015: la riduzione degli infortuni del 25% e della loro frequenza del 10%.

L'indirizzo per le società è stato incentrato sulla realizzazione di un comune modello di sicurezza, basato sulla prevenzione, attraverso il costante coinvolgimento e impegno di tutti i soggetti aziendali, dai vertici ai singoli lavoratori, in grado di assicurare livelli di tutela sempre più elevati, e una costante e significativa riduzione degli infortuni. In specifico sono stati definiti nuovi obiettivi quantitativi che prevedono una riduzione annuale degli infortuni di almeno il 3% e una diminuzione annuale della loro frequenza di almeno il 2%, con particolare riguardo a quelli più gravi. La presentazione delle nuove linee di intervento e dei nuovi indirizzi di miglioramento delle performance del Gruppo per il triennio 2013-2015 è stato il punto focale del workshop "Il valore della sicurezza", tenutosi a Roma nel primo semestre dell'anno e a cui ha partecipato il top management delle società del Gruppo. I lavori hanno evidenziato la necessità di una costante attenzione all'innovazione tecnologica e organizzativa, alla corretta gestione, alla tempestività degli interventi e alla professionalità del personale, quali strumenti per affrontare e anticipare i nuovi scenari di rischio. In tale contesto i responsabili di tutte le aree di business delle società del Gruppo, dal trasporto ferroviario al trasporto pubblico locale su gomma, hanno presentato i nuovi impegni e progetti per consolidare e migliorare la sicurezza.

Sul portale intranet di Gruppo Linea Diretta è stata realizzata, e resa disponibile per le società del Gruppo con piattaforma RUN, l'utility informatica "Monitoraggio Infortuni", che consente l'elaborazione di report sugli infortuni, integrando gli strumenti di prevenzione con i sistemi direzionali di controllo e gestione dei processi di business. Il programma, in particolare, rilevando i dati degli eventi infortunistici disponibili dal sistema web-service in essere tra INAIL e le Società del Gruppo FS, permette di conoscere in tempo reale i dati sul fenomeno infortunistico, quali il numero degli infortuni e le giornate di assenza e di analizzarli secondo diverse prospettive: società, strutture organizzativa, mansione, genere ed età.

Nel 2013, il trend del fenomeno infortunistico nel Gruppo FS mostra, sulla base dei dati in via di consolidamento da parte dell'ente assicuratore INAIL, una costante riduzione degli infortuni sia nel numero che nella frequenza. I dati, infatti, evidenziano

un sensibile miglioramento rispetto agli obiettivi: la riduzione degli infortuni di circa il 10%, a fronte di un obiettivo del 3%, e la diminuzione dell'indice di incidenza è stata maggiore del 7%, rispetto all'obiettivo del 2%. Anche i dati relativi agli infortuni in itinere indennizzati confermano un'inversione di tendenza rispetto al picco registrato nel 2010.

Nelle tabelle che seguono è rappresentato l'andamento del fenomeno infortunistico nel periodo 2007-2013 con riguardo alla variabile numerica e di frequenza.

Infortuni indennizzati INAIL distinti in infortuni in occasione di lavoro e infortuni in itinere

Anno	Infortuni in occasione di lavoro	Indice di incidenza**	Infortuni in itinere
2013	1.925*	29,88*	323*
2012	2.197	32,79	412
2011	2.555	36,29	418
2010	2.902	38,33	474
2009	3.200	38,66	374
2008	3.487	40,18	463
2007	3.667	40,07	435

* Dati INAIL 2013 al 30/04/2013

** Indice di incidenza: $[n. \text{ infortuni sul lavoro} / \text{consistenza}] * 1000$ dipendenti

I dati relativi al 2011 e al 2012 sono stati rivisitati a seguito degli aggiornamenti da parte dell'INAIL.

2.7. Consulenze

La Disposizione di Gruppo n.134/AD del 28 aprile 2010, prevede che il ricorso a consulenze esterne deve 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, dare una valutazione sull'esito della stessa, oltre ad indirizzare le strutture interessate circa il suo utilizzo. 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. Le tabelle che seguono mostrano gli importi relativi ai costi per consulenze per gli esercizi 2012-2013 in migliaia di euro.

CONSUNTIVO ANNO 2012 (in migliaia di euro)

Ferrovie dello Stato Italiane	1.993
RFI(*) (**)	713
Trenitalia	399
Ferservizi	52
Altre Gruppo	1590
TOTALE	4.747

CONSUNTIVO ANNO 2013 (in migliaia di euro)

Ferrovie dello Stato Italiane	2.035
RFI(**)	10
Trenitalia	252
Ferservizi	80
Altre Gruppo	2.719
TOTALE	5.096

(*) l'importo, include circa 358 mila euro relativi ad incarichi verso consulenti legali, banche "arrangers" e "dealers" connessi all'emissione del prestito obbligazionario che non hanno avuto impatto diretto nei costi dell'esercizio in quanto portati a diretto incremento del valore del prestito, come previsto dai principi contabili di riferimento.

(**)La differenza tra i costi per consulenze di RFI tra i due esercizi è dovuta al cambiamento del criterio di attribuzione dei costi per cui nel 2013 gli oneri relativi alla formazione professionale sono stati ricondotti, anziché nella voce "Consulenze", nell'ambito della voce "Prestazioni professionali" e, inoltre, perché i costi sono iscritti a bilancio solo a seguito dell'avvenuta esecuzione della prestazione.

3. Il trasporto pubblico locale

Con decorrenza 2013, è stato modificato il sistema di finanziamento del trasporto pubblico locale, attraverso l'istituzione del "Fondo nazionale per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale, anche ferroviario, nelle Regioni a statuto ordinario". Tale Fondo è alimentato dalla compartecipazione al gettito derivante dalle accise sul gasolio e sulla benzina - la cui aliquota è stata stabilita con decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 26 luglio 2013 - per un importo pari a circa 4,9 miliardi di euro. Le Regioni hanno valutato che le risorse garantite dal fondo sono sottodimensionate di circa 1,5 miliardi di euro rispetto al fabbisogno complessivo. Il decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri dell'11 marzo 2013 ha, definito i criteri e le modalità con cui ripartire e trasferire le risorse del Fondo nazionale. I criteri tengono conto del rapporto tra ricavi da traffico e costi dei servizi previsti dalla normativa vigente (art. 19, comma 5, d.lgs. 422/1997) e sono finalizzati ad incentivare le Regioni e gli enti locali a razionalizzare e rendere efficiente la programmazione e la gestione dei servizi medesimi. La riprogrammazione punta a:

- un'offerta di servizio più idonea, più efficiente ed economica per il soddisfacimento della domanda di trasporto pubblico;
- un progressivo incremento del rapporto tra ricavi da traffico e costi operativi;
- una progressiva riduzione dei servizi offerti in eccesso in relazione alla domanda e il corrispondente incremento qualitativo e quantitativo dei servizi a domanda elevata;
- alla definizione di livelli occupazionali appropriati;
- alla previsione di idonei strumenti di monitoraggio e di verifica.

Il nuovo meccanismo di finanziamento introdotto dal legislatore consente quindi di superare il vecchio criterio della spesa storica. Sono, tuttavia, assenti meccanismi automatici annuali di incremento dell'importo del Fondo che tengano conto - tra l'altro - del tasso di inflazione e dei costi esogeni del trasporto pubblico locale. Importante quanto l'entità del finanziamento è la garanzia della sua stabilità nel tempo. L'attribuzione dei contratti di servizio con procedure ad evidenza pubblica richiede necessariamente che le risorse "messe a gara" siano definite e certe per tutto l'arco pluriennale della loro durata, sin dalla pubblicazione dei bandi; occorre altresì verificare la coerenza, a monte della gara, tra i servizi richiesti e le risorse pubbliche disponibili. Infine, appare ormai non più procrastinabile l'adozione di un nuovo modello

di trasporto pubblico locale integrato e maggiormente rispondente alle esigenze della domanda. Il diritto alla mobilità non può prescindere dall'adozione di politiche che assicurino certezza nei pagamenti dei servizi erogati, modelli di offerta coerenti con le reali e differenziate esigenze della domanda, evitando inutili duplicazioni di servizi ed esaltando le potenzialità delle singole modalità, attraverso una loro razionale integrazione.

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

Nel 2013 è stato dato avvio all'operatività dell'Autorità di regolazione dei trasporti (ART), con la nomina del Presidente e dei componenti e l'adozione dei regolamenti di organizzazione e funzionamento. L'Autorità di regolazione dei trasporti, con specifico riferimento al settore del trasporto ferroviario, è dotata di competenze particolarmente significative. In particolare, l'ART garantisce condizioni di accesso eque e non discriminatorie alle infrastrutture ferroviarie; definisce i criteri per la determinazione dei pedaggi e per l'assegnazione della capacità di infrastruttura; coadiuva le amministrazioni pubbliche nell'individuazione degli ambiti di servizio pubblico e dei metodi più efficienti per finanziarli; predispone gli schemi dei bandi di gara per l'assegnazione dei servizi di trasporto oggetto di contratti di servizio pubblico; stabilisce le condizioni minime di qualità dei servizi nazionali e locali connotati da obblighi di servizio pubblico; svolge le funzioni dell'Ufficio per la Regolazione dei Servizi Ferroviari (che viene soppresso).

Relativamente al trasporto ferroviario regionale, l'ART verifica che nei relativi bandi di gara non vi siano condizioni discriminatorie e che la disponibilità del materiale rotabile già al momento della gara non costituisca un requisito per la partecipazione ovvero un fattore di discriminazione tra le imprese partecipanti.

L'ART, infine, deve analizzare l'efficienza dei diversi gradi di separazione tra l'impresa che gestisce l'infrastruttura e l'impresa ferroviaria - anche in relazione alle esperienze degli altri Stati membri dell'Unione europea e all'esigenza di tutelare l'utenza pendolare - e, in esito a tale analisi, predisporre una relazione da trasmettere al Governo e al Parlamento.

Occorre evidenziare come l'Autorità di regolazione dei trasporti sia l'unica in Europa ad avere funzioni e compiti attinenti a tutte le modalità di trasporto. Tale intersectorialità potrà auspicabilmente favorire una migliore integrazione dei diversi sistemi di trasporto in un'ottica di sostenibilità economica, sociale ed ambientale. Sono, ad esempio, non più rinviabili misure di sostegno al *modal shift* nel trasporto merci che incentivino l'uso della modalità ferroviaria, coerenti con gli indirizzi comunitari, ed in vigore già da molti anni nei principali paesi dell'Unione europea.

In ambito europeo permane l'asimmetria normativa tra gli Stati membri, con particolare riferimento alle regole in materia di accesso all'infrastruttura e ciò impedisce la realizzazione di un mercato unico reale ed efficace.

La liberalizzazione dei servizi passeggeri nazionali dal 2019 è stata inserita tra le proposte del quarto pacchetto ferroviario - adottato dalla Commissione europea a gennaio 2013 - insieme all'introduzione di un sistema di certificazione di sicurezza unico per le imprese ferroviarie e al conferimento di nuove funzioni all'ERA (Agenzia ferroviaria europea per la sicurezza, che diventerà lo "sportello unico" per il rilascio del certificato di sicurezza e dell'autorizzazione per l'immissione dei veicoli sul mercato), all'obbligatorietà dell'aggiudicazione dei contratti di servizio pubblico tramite gara dal 2019 nonché a misure relative alla *governance* del gestore dell'infrastruttura.

Le proposte relative a liberalizzazioni, sicurezza ed interoperabilità costituiscono un passo fondamentale per armonizzare le normative tecniche, avere regole comuni tra gli operatori e garantire un'effettiva parità di accesso ai mercati nazionali.

L'iter approvativo del c.d. quarto pacchetto ferroviario procede, tuttavia, a rilento e trova molteplici ostacoli da parte di alcuni Stati membri.

4.1. Contenzioso amministrativo

A) Assegnazione delle tracce

Come già rappresentato nel referto per l'esercizio 2011 ed in quello per l'esercizio 2012 (nel seguito il "Referto 2011" e il "Referto 2012" o, cumulativamente, "Referti 2011 e 2012"), in esito al procedimento A/436 per ritenuto abuso di posizione dominante l'AGCM, con provvedimento n. 23770 del 25 luglio 2012, ha irrogato a Trenitalia SpA e RFI SpA, in solido con Ferrovie dello Stato Italiane SpA, una sanzione pari rispettivamente a Euro 200.000,00 e a Euro 100.000,00. Ferrovie dello Stato Italiane SpA, RFI SpA e Trenitalia SpA hanno impugnato il suddetto provvedimento dinanzi al TAR Lazio. In data 8 maggio 2013 si è tenuta l'udienza di discussione del merito dei ricorsi ed in data 27 marzo 2014 è stata pubblicata la sentenza n. 3398/2014 con cui il TAR del Lazio ha accolto i ricorsi ed ha disposto l'annullamento del provvedimento impugnato;

Non si segnalano ulteriori aggiornamenti sullo stato del giudizio instaurato con il ricorso notificato da Arenaways (AW) a RFI SpA e Trenitalia SpA in data 12 gennaio 2011 per l'annullamento di una serie di provvedimenti dell'URSF che avevano limitato le fermate dei servizi proposti da Arenaways lungo la direttrice Torino-Milano con conseguente risarcimento del danno (già menzionato nei Referti 2011 e 2012). A seguito dell'udienza di discussione del 10 maggio 2012, la causa è a tutt'oggi in attesa di essere decisa nel merito.

B) Questioni relative ai terminali

Con riferimento al Ricorso Straordinario al Presidente della Repubblica notificato in data 2 dicembre 2010, con il quale la Società Gestione terminali Ferrostradali SpA (di seguito "SGT") e Fs Logistica SpA 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 2012. Infatti, a seguito della trasposizione del ricorso in sede giurisdizionale, non risulta essere stata ancora fissata l'udienza.

Quanto al ricorso notificato dalla Nuovo Trasporto Viaggiatori SpA (NTV) in data 6 novembre 2010 - TAR Lazio - avente ad oggetto l'annullamento di una serie di atti concernenti questioni di *asset allocation*, nonché della DPCM 7 luglio 2009, in data 7 maggio 2014 la stessa NTV ha notificato atto di rinuncia al ricorso.

C) "Sconto K2"

Con riferimento al contenzioso promosso dalla IF operanti nel settore cargo inerente la disapplicazione dello "Sconto K2"⁷, menzionato nei Referti 2011 e 2012 e nel referto sulla gestione di RFI per gli esercizi 2011-2012, si segnala che, in data 22 luglio 2013, le imprese ferroviarie hanno notificato al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, URSF, RFI, Ministero dell'Economia e delle Finanze, CIPE, FS Italiane, Trenitalia, Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le Regioni e le Province Autonome di Trento e Bolzano, Regione Lombardia, Provincia Autonoma di Bolzano e ASSTRA, il ricorso per l'ottemperanza della Sentenza del Consiglio di Stato n. 1110/2013 del 22 febbraio 2013. Nel procedimento in parola si sono costituiti il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, l'URSF, il Ministero della Economia e delle Finanze, il CIPE, la Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le Regioni, le Province Autonome di Trento e Bolzano, tramite l'Avvocatura Generale dello Stato, RFI e, in ultimo, Trenitalia limitatasi a chiedere al Consiglio di Stato di estendere gli effetti della decisione che verrà assunta anche nei suoi confronti. A valle dell'udienza di discussione dello scorso 14 gennaio, il Consiglio di Stato, in accoglimento del ricorso

⁷ Il D.M. MIT n. 94T/2000 disponeva a favore delle imprese ferroviarie sconti temporanei, a parziale compensazione degli "extra costi di condotta" derivanti dall'arretratezza tecnologica della rete. A seguito dell'adozione del DM MIT n. 92T/2007 questi contributi non sono stati più erogati; ne è scaturito un lungo contenzioso che si è concluso, in data 22 febbraio 2013, con una serie di pronunciamenti del Consiglio di Stato che ha confermato l'illegittimità del DM MIT n. 92T/2007. Con la successiva sentenza n. 1345/2014, del Consiglio di Stato, accertando l'inottemperanza di RFI S.p.A., del MIT e dell'URSF, ha assegnato un termine perentorio di 60 giorni e ha stabilito che, in carenza, all'adozione degli atti provvederà il Segretario Generale dell'Autorità dei Trasporti individuato quale commissario "ad acta". In data 11 e 13 giugno 2014 il MIT e RFI hanno presentato incidente di esecuzione ex art. 112, comma 5 del codice del processo amministrativo in ordine alle modalità di esecuzione della menzionata sentenza del Consiglio di Stato n. 1110/2013.

de quo, con sentenza n. 1345/2014 depositata in data 19 marzo, ha disposto che RFI, il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti e l'URSF (oggi, l'Autorità di Regolazione dei Trasporti per effetto del subentro di quest'ultima nelle funzioni dell'URSF) diano integrale esecuzione al giudicato formatosi sulla precedente sentenza del Consiglio di Stato n. 1110/2013, adottando gli atti necessari nel termine di 60 giorni dalla notifica della sentenza resa in sede di ottemperanza. La sentenza ha, invece, respinto la domanda delle imprese ferroviarie di fissazione di un'ulteriore sanzione mensile per il ritardo nell'esecuzione – precisando che “la fissazione dello sconto dovuto, anche a ricomprendere le rate già pagate, è elemento del tutto idoneo a soddisfare la pretesa delle parti ricorrenti” – ma ha disposto che, in caso di ulteriore inadempimento, scaduto il termine di sessanta giorni, e su richiesta delle parti ricorrenti, provvederà alle necessarie incombenze il commissario ad acta, già individuato in sentenza nella persona del Segretario Generale dell'Autorità dei Trasporti (ovvero suo delegato). In data 10/11 aprile 2014, la sentenza è stata notificata a mezzo P.E.C. a RFI presso la propria sede e presso il domicilio eletto (e, in data 15 aprile 2014, presso il domicilio eletto anche in formato cartaceo ai sensi della Legge n. 53/94), all'Avvocatura Generale dello Stato e all'Autorità di Regolazione dei Trasporti presso la propria sede.

Come già illustrato nei Referti 2011 e 2012, il giudizio dinanzi al TAR Lazio, instaurato dalle imprese ferroviarie per l'annullamento della delibera dell'AGCM nell'ambito del procedimento A/389, con cui era stata confermata la corretta interpretazione del contenuto degli impegni assunti da RFI e FS nel corso del procedimento medesimo, si è concluso con la sentenza n. 3128 del 5/4/2012, che aveva ritenuto errata l'interpretazione ed applicazione del contenuto degli impegni da parte della Società e dell'AGCM. Nel giudizio di appello, il Consiglio di Stato, in data 1/8/2012, ha pronunciato l'Ordinanza n. 3087 sul ricorso presentato dall'AGCM, accogliendo l'istanza cautelare e, per l'effetto, sospendendo l'esecutività della sentenza impugnata. Si è ancora in attesa della fissazione dell'udienza di merito innanzi al Consiglio di Stato e, pertanto, non vi sono, pertanto, ulteriori sviluppi da segnalare rispetto a quanto riportato nel menzionato Referto 2012.

4.2. Procedimenti dinanzi all'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato

In data 22 maggio 2013, su impulso delle segnalazioni presentate dalla società Nuovo Trasporto Viaggiatori SpA, l'AGCM ha deliberato l'avvio del procedimento istruttorio A/443 - NTV/FS/Ostacoli all'accesso nel mercato dei servizi di trasporto ferroviario passeggeri ad alta velocità, nei confronti di sei società del gruppo Ferrovie

dello Stato Italiane – segnatamente, Ferrovie dello Stato Italiane SpA, Trenitalia SpA, Rete Ferroviaria Italiana SpA, Grandi Stazioni SpA, Centostazioni SpA, FS Sistemi Urbani Srl (da intendersi, di seguito, come “Parti”) – al fine di accertare una possibile violazione dell’art. 102 del Trattato sul Funzionamento dell’Unione europea in materia di abuso di posizione dominante, nei mercati dell’accesso all’infrastruttura ferroviaria e dei servizi di trasporto ferroviario di passeggeri ad alta velocità. Nel corso del procedimento istruttorio, le Parti hanno eccepito l’infondatezza dei presunti addebiti e, auspicando una chiusura del procedimento senza accertamento di alcuna delle infrazioni contestate, hanno proposto un pacchetto di misure comportamentali, ognuna per quanto di propria competenza, al fine di superare le preoccupazioni concorrenziali avanzate dall’Autorità nel provvedimento di avvio. Esperite le dovute valutazioni, in data 19 febbraio 2014, l’Autorità ha deliberato l’accoglimento degli impegni presentati dalle società del Gruppo FS e, di conseguenza, la conclusione del procedimento in oggetto senza accertamento dell’infrazione (né applicazione della sanzione pecuniaria), rendendo obbligatorie le condotte oggetto di impegno.

PARTE II**5. Gestione economica, patrimoniale e finanziaria del Gruppo****5.1. Attestazioni del Dirigente preposto alla redazione dei documenti contabili e societari**

Con riferimento all'esercizio 2013 il Dirigente Preposto e l'Amministratore Delegato della Capogruppo hanno rilasciato l'Attestazione sul bilancio d'esercizio di FS SpA e sul consolidato in data 17 aprile 2014, senza evidenziare aspetti di rilievo.

5.2. Attività del Collegio sindacale

Il Collegio sindacale, ai sensi dell'art. 2429 c.c., ha espresso parere favorevole all'approvazione del bilancio dell'esercizio 2013, evidenziando che il progetto di bilancio è stato redatto in conformità ai Principi contabili Internazionali ed, in particolare, agli International Financial Reporting Standards (EU/IFRS), International Accounting Standards (IAS) e alle interpretazioni degli stessi date dall'International Financial Reporting Interpretation Committee (IFRIC).

5.3. Relazione della Società di revisione

La società di revisione incaricata ha svolto la revisione contabile sia del bilancio di esercizio che di quello consolidato al 31.12.2013 redigendo, per ognuno di essi, la relazione prevista dall'art. 14 del Decreto legislativo 27 gennaio 2010 n. 39.

La società di revisione ha ritenuto i bilanci conformi agli International Financial Reporting Standards adottati dall'Unione Europea, esprimendo un giudizio positivo sulla loro redazione, giudicata idonea a rappresentare in modo veritiero e corretto la situazione patrimoniale e finanziaria, il risultato economico ed i flussi di cassa sia della holding che del Gruppo per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2013.

5.4. Notazioni generali sul bilancio consolidato

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. In particolare il controllo può essere esercitato sia in forza del possesso diretto o indiretto della maggioranza delle azioni con diritto di voto che per effetto dell'esercizio di un'influenza dominante espressa dal potere di determinare, anche indirettamente, in forza di accordi contrattuali o legali, le scelte finanziarie e

gestionali delle entità, ottenendone i benefici relativi, 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.

ELENCO DELLE IMPRESE INCLUSE NEL CONSOLIDAMENTO CON METODO INTEGRALE

ALLEGATO 1

Denominazione	Sede	Capitale Sociale	Società Partecipante	% di Partecipazione
a) Impresa Controllante:				
Ferrovie dello Stato Italiane SpA	Roma	38.790.425.485		
b) Imprese controllate direttamente:				
Bustalia - Sita Nord Srl	Roma	15.000.000	FS Italiane SpA	100
Fercredit - Servizi Finanziari SpA	Roma	32.500.000	FS Italiane SpA	100
FS Logistica SpA	Roma	143.095.524	FS Italiane SpA	100
FS Sistemi Urbani Srl	Roma	532.783.501	FS Italiane SpA	100
FS Teko Srl	Roma	20.000	FS Italiane SpA	100
Ferservizi SpA	Roma	8.170.000	FS Italiane SpA	100
Italferr SpA	Roma	14.186.000	FS Italiane SpA	100
Rete Ferroviaria Italiana - RFI SpA	Roma	32.007.632.681	FS Italiane SpA	100
Società Elettrica Ferroviaria - S.E.L.F. Srl	Roma	34.535	FS Italiane SpA	100
Trenitalia SpA	Roma	1.654.464.000	FS Italiane SpA	100
Itakertifer SpA	Firenze	480.000	FS Italiane SpA	66,66
Centostazioni SpA	Roma	8.333.335	FS Italiane SpA	59,99
Grandi Stazioni SpA	Roma	4.304.201	FS Italiane SpA	59,99
NETINERA Deutschland GmbH	Viechtach	25.000	FS Italiane SpA	51

Denominazione	Sede	Capitale Sociale	Società Partecipante	% di Partecipazione
c) Imprese controllate indirettamente:				
Autobus Paproth GmbH	Mainz-Kastel	25.565	Autobus Sippel GmbH	100
Autobus Sippel GmbH	Hofheim am Taunus	50.000	NETINERA Deutschland GmbH	100
Bluferries Srl	Messina	20.100.000	RFI SpA	100
DNSW GmbH	Mainz	25.000	Regentalbahn AG	100
Erixx GmbH	Celle	25.000	Osthannoversche Eisenbahn Aktiengesellschaft	100
Grandi Stazioni Ingegneria Srl	Roma	20.000	Grandi Stazioni SpA	100
Infrastructure Engineering Services doo Beograd	Belgrado	30.488.268 (1)	Italferr SpA	100
Kraftverkehr Osthannover GmbH	Celle	256.000	Osthannoversche Eisenbahn Aktiengesellschaft	100
Lausitzer Nahverkehrsgesellschaft mbH	Senftenberg	26.000	Südbrandenburger Nahverkehrs GmbH	100
Metropark SpA	Roma	3.016.463	FS Sistemi Urbani SpA	100
NETINERA Immobilien GmbH	Berlin	240.000	NETINERA Deutschland GmbH	100
NETINERA Werke GmbH	Neustrelitz	25.000	NETINERA Region Ost GmbH	100
OHE Cargo GmbH	Celle	26.000	Osthannoversche Eisenbahn Aktiengesellschaft	100
Prignitzer Eisenbahngesellschaft mbH	Berlin	200.000	NETINERA Deutschland GmbH	100
Regentalbahn AG	Vechtach	2.444.152	NETINERA Deutschland GmbH	100
Regental Bahnbetriebs-GmbH	Vechtach	1.023.000	Regentalbahn AG	100
Regental Fahrzeugwerkstätten-GmbH	Vechtach	132.936	Regentalbahn AG	100
Rhein-Main-Bus GmbH	Hofheim am Taunus	25.000	Autobus Sippel GmbH	100
Servizi ferroviari - Serfer Srl	Genova	5.000.000	Trenitalia SpA	100
Siger srl	Firenze	100.000	Ataf Gestioni Srl	100
Sippel-Travel GmbH	Frankfurt am Main	127.950	Autobus Sippel GmbH; Rhein-Main-Bus GmbH	100
Südbrandenburger Nahverkehrs GmbH	Senftenberg	1.022.584	NETINERA Deutschland GmbH	100
Terminali Italia Srl	Milano	11.237.565	RFI SpA; Cemat SpA	100
Trenitalia Logistics France Sas	Parigi	43.420	Trenitalia SpA	100
TX Consulting GmbH	Bad Honnef	25.000	TX Logistik AG	100
TX Logistik AG	Bad Honnef	286.070	Trenitalia SpA	100
TX Logistik Austria GmbH	Schwechat	35.000	TX Logistik AG	100
TX Logistik Danimarca A/S	Padborg	500.000 (1)	TX Logistik AG	100
TX Logistik Svezia AB	Malmö	400.000 (1)	TX Logistik AG	100
TX Logistik Svizzera GmbH	Basel	50.000 (1)	TX Logistik AG	100
TX Service Management GmbH	Bad Honnef	50.000	TX Logistik AG	100
UNIKAT Hafenbetrieb Lüneburg GmbH	Lüneburg	25.600	Osthannoversche Eisenbahn Aktiengesellschaft	100
Verkehrsbetriebe Bils GmbH	Sendenhorst	25.000	NETINERA Deutschland GmbH	100
Vogtlandbahn GmbH	Neumark	1.022.584	Regentalbahn AG	100
NETINERA Bachstein GmbH	Celle	150.000	NETINERA Deutschland GmbH	95,34
Osthannoversche Eisenbahn Aktiengesellschaft	Celle	21.034.037	NETINERA Bachstein GmbH	87,51
Società Gestione Terminali Ferro Stradali-SGT	Pomezia-Roma	200.000	Fs Logistica SpA; Cemat SpA	87,50
Tunnel Ferroviario del Brennero SpA	Roma	163.290.910	RFI SpA	85,79
Neißeverkehr GmbH	Guben	1.074.000	NETINERA Region Ost GmbH	80
Uelzener Hafenbetriebs- und Umschlaggesellschaft mbH	Uelzen	102.258	Osthannoversche Eisenbahn Aktiengesellschaft	74
Ataf Gestioni Srl	Firenze	12.982.614	Busitalia - Sita Nord Srl	70
Metronom Eisenbahngesellschaft mbH	Uelzen	500.000	NiedersachsenBahn GmbH & Co. KG	69,90
Thello SAS (già Trenitalia Veolia Transdev SAS)	Parigi	1.500.000	Trenitalia SpA	66,67
Firenze City Sightseeing srl.	Firenze	200.000	Ataf Gestioni Srl	60
NiedersachsenBahn GmbH & Co. KG	Celle	100.000	Osthannoversche Eisenbahn Aktiengesellschaft	60
NiedersachsenBahn Verwaltungsgesellschaft mbH	Celle	25.000	Osthannoversche Eisenbahn Aktiengesellschaft	60
I-Mago SpA	Firenze	510.000	Ataf Gestioni Srl	58
Cemat SpA	Milano	7.000.000	Fs Logistica SpA	53,28
Grandi Stazioni Ceska Republika	Praga	240.000.000 (1)	Grandi Stazioni SpA	51

(1) Dati espressi in valuta locale

ELENCO DELLE JOINT VENTURE VALUTATE CON IL METODO DEL PATRIMONIO NETTO

ALLEGATO N. 2

Denominazione	Sede	Capitale Sociale	Società Partecipante	% di Partecipazione
Kraftverkehr - GMBH - KVG Lüneburg	Lüneburg	25.565	KVG Stade GmbH & Co. KG	100
ODIG Ostdeutsche Instandhaltungsgesellschaft mbH	Eberswalde	250.000	ODEG Ostdeutsche Eisenbahngesellschaft mbH	100
Verkehrsbetriebe Osthanover GmbH	Celle	590.542	Osthanoversche Eisenbahn Aktiengesellschaft	100
Kraftverkehr Celle Stadt und Land GmbH	Celle	1.099.278	Osthanoversche Eisenbahn Aktiengesellschaft	61
KVG Stade GmbH & Co. KG	Stade	4.600.000	Osthanoversche Eisenbahn Aktiengesellschaft	60
KVG Stade Verwaltungs GmbH	Stade	25.000	Osthanoversche Eisenbahn Aktiengesellschaft	60
Berchtesgardener Land Bahn GmbH	Freilassing	25.000	Regental Bahnbetriebs- GmbH	50
Cisalpio AG	Berna	162.500.000 (1)	Trenitalia SpA	50
ODEG Ostdeutsche Eisenbahngesellschaft mbH	Parchim	500.000	Prignitzer Eisenbahngesellschaft mbH	50
Terminal Alptransit Srl	Milano	1.500.000	FS Logistica SpA	50
Trenord Srl	Milano	76.120.000	Trenitalia SpA	50
Verkehrsgesellschaft Landkreis Gifhorn mbH	Gifhorn	25.565	Osthanoversche Eisenbahn Aktiengesellschaft	25,20

(1) Dati espressi in valuta locale

ELENCO DELLE PARTECIPAZIONI COLLEGATE E CONTROLLATE VALUTATE CON IL METODO DEL PATRIMONIO NETTO

ALLEGATO N. 3

Denominazione	Sede	Capitale Sociale	Società Partecipante	% di Partecipazione
Gifhomer Verkehrsbetriebe GmbH	Gifhorn	25.000	Verkehrsgesellschaft Landkreis Gifhorn mbH	100
KVB Kraftverkehrsbetriebe GmbH	Isenbüttel	50.000	Verkehrsgesellschaft Landkreis Gifhorn mbH	100
Galleria di base del Brennero - Brenner Basistunnel BBT SE	Innsbruck	10.240.000	Tunnel Ferroviario del Brennero SpA	50
Logistica SA	Levallois	37.000	Trenitalia SpA	50
Lyon-Turin Ferroviarie - LTF Sas	Chambery	1.000.000	RFI SpA	50
Poi Rail Srl	Roma	2.000.000	Trenitalia SpA	50
Quadrante Europa Terminal Gate SpA	Verona	16.876.000	RFI SpA	50
Eurogateway Srl	Novara	99.000	Trenitalia SpA; Cemat SpA	48
CeBus GmbH & Co. KG	Celle	25.000	Kraftverkehr Celle Stadt und Land GmbH; Celler Straßenbahngesellschaft mbH	35,50
CeBus Verwaltungsgesellschaft mbH	Celle	25.000	Kraftverkehr Celle Stadt und Land GmbH; Celler Straßenbahngesellschaft mbH	35,40
Celler Straßenbahngesellschaft mbH	Celle	571.450	Kraftverkehr Celle Stadt und Land GmbH; CeBus Verwaltungs GmbH; CeBus GmbH & Co. KG	34,70
Li-Nea SpA	Scandicci (Firenze)	2.340.000	Ataf Gestioni Srl	34
Alpe Adria SpA	Trieste	120.000	Trenitalia SpA	33,33
Terminal Tremestieri Srl	Messina	450.000	Bluferries Srl	33,33
EVG Euregio - Verkehrsgesellschaft mbH & Co. KG	Münster	60.000	Verkehrsbetriebe Bils GmbH	33,30
EVG Euregio Verwaltungs- und Beteiligungs GmbH	Münster	25.500	Verkehrsbetriebe Bils GmbH	33,30
Osthanoversche Umschlagsgesellschaft mbH	Wittingen	153.600	Osthanoversche Eisenbahn Aktiengesellschaft	33,30
Novatrans Italia Srl	Milano	100.000	Cemat SpA	30
Cesar Information Services - CIS Srl	Bruxelles	100.000	Cemat SpA	25,10
La Spezia Shunting SpA	La Spezia	1.000.000	Serfer Srl	20,00
FNM SpA (già Ferrovie Nord Milano SpA)	Milano	230.000.000	FS Italiane SpA	14,74

ELENCO DELLE ALTRE PARTECIPAZIONI NON CONSOLIDATE

ALLEGATO N. 4

Denominazione	Sede	Capitale Sociale	Società Partecipante	% di Partecipazione
TAV Srl	Roma	50.000	FS Italiane SpA	100
KOG Südwest Verwaltungs-GmbH in liquidazione			Kraftverkehr Osthannover GmbH	75
Sita SpA in liquidazione	Roma	200.000	FS Italiane SpA	55
Nord Est Terminal - NET SpA in liquidazione	Padova	1.560.000	RFI SpA	51
Servizi Ferroviari Portuali - Ferport Genova Srl in liquidazione	Genova	712.000	Serfer Srl	51
Servizi Ferroviari Portuali - Ferport Napoli Srl in liquidazione	Napoli	480.000	Serfer Srl	51
Network Terminali Siciliani SpA in liquidazione	Catania	65.272	RFI SpA	50
Porta Sud SpA in liquidazione	Bergamo	10	FS Sistemi Urbani SpA	35
East Rail Srl in liquidazione	Trieste	130.000	Trenitalia SpA	32
Sinter Inland Terminal SpA in liquidazione	Milano	2.550.000	FS Logistica SpA	21,27

Le variazioni subite nel corso del 2013 nell'area di consolidamento sono le seguenti:

- In data 27 marzo 2013 la società Ataf Gestioni Srl ha acquistato da Ataf SpA il 58% del capitale sociale detenuto in I-MAGO SpA per un importo di 253.073 euro. La Società ha per oggetto sociale la promozione e lo sviluppo di spazi e impianti pubblicitari nell'ambito del territorio regionale della Toscana ai fini della raccolta pubblicitaria.
- In data 14 novembre 2013 è stata costituita in quote paritetiche da FS Logistica SpA e da Hupac SA una società con denominazione "Terminal Alptransit Srl" in forma abbreviata "Teralp Srl" con oggetto sociale la progettazione complessiva del "Nuovo Grande Terminale Intermodale di Milano Smistamento" (comprensivo di tutte le sotto- fasi di realizzazione) e, a tal fine, l'effettuazione di studi, ricerche, analisi, misurazioni e valutazioni, anche ambientali, nonché qualunque altra attività connessa o dipendente.

5.4.1. Notazioni di sintesi sui risultati del bilancio consolidato**CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO**

valori in milioni di euro

	2013	2012	Differenze	Variazione %
RICAVI OPERATIVI	8.329	8.228	101	1,2%
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	7.597	7.511	86	1,1%
Ricavi da servizi di trasporto	6.035	5.938	97	1,6%
Ricavi da Servizi di Infrastruttura	1.333	1.340	(7)	(0,5)%
Altri ricavi da servizi	229	233	(4)	(1,7)%
Altri proventi	732	717	15	2,1%
Costi operativi	(6.299)	(6.310)	11	0,2%
Costo del personale	(3.910)	(3.877)	(33)	(0,9)%
Altri costi netti	(2.389)	(2.433)	44	1,8%
MARGINE OPERATIVO LORDO (EBITDA)	2.030	1.918	112	5,8%
Ammortamenti	(1.123)	(1.070)	(53)	(5,0)%
Svalutazioni e perdite (riprese) di valore	(68)	(37)	(31)	(83,8)%
Accantonamenti	(21)	(92)	71	77,2%
RISULTATO OPERATIVO (EBIT)	818	719	99	13,8%
Proventi e oneri finanziari	(234)	(290)	56	19,3%
RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE	584	429	155	36,1%
Imposte sul reddito	(124)	(48)	(76)	(158,3)%
RISULTATO DI ESERCIZIO DELLE ATTIVITA' CONTINUATIVE	460	381	79	20,7%
RISULTATO DI ESERCIZIO DELLE ATTIVITA' DESTINATE ALLA VENDITA AL NETTO DEGLI EFFETTI FISCALI	0	0	0	0,0%
RISULTATO NETTO DI ESERCIZIO	460	381	79	20,7%
RISULTATO NETTO DI GRUPPO	459	379	80	21,1%
RISULTATO NETTO DI TERZI	1	2	(1)	(50,0)%

Anche a fine esercizio 2013 il Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane conferma, per il sesto anno consecutivo, il *trend* positivo del risultato netto di esercizio che cresce di oltre il 20% rispetto al 2012 (460 milioni di euro verso 381 milioni di euro).

Il Gruppo nel 2013 registra ricavi operativi per 8.329 milioni di euro, con un aumento rispetto al dato 2012 (8.228 milioni di euro, +1,2%), cui si aggiunge il contenimento dei costi operativi (6.299 milioni di euro) che diminuiscono di 11 milioni di euro (-0,2%).

La crescita dei ricavi delle vendite e delle prestazioni deriva dall'incremento registrato nei ricavi da servizi di trasporto (97 milioni di euro), nonostante il 2013 abbia visto entrare a regime la competizione con l'operatore privato nel traffico AV, mentre decrescono i ricavi da servizi di infrastruttura, per 7 milioni di euro e gli altri ricavi da servizi, per 4 milioni di euro.

I costi operativi, al netto delle capitalizzazioni, si contraggono di 11 milioni di euro.

Il risultato operativo si attesta pertanto a 818 milioni di euro (con un miglioramento di 99 milioni di euro rispetto al 2012), per l'effetto combinato di maggiori ammortamenti per 53 milioni di euro, principalmente a causa del passaggio a cespiti di opere e dell'entrata in esercizio di nuovi beni; maggiori svalutazioni per 31 milioni di euro, prevalentemente per l'allineamento dei valori iscritti della consistenza di *asset* rispetto al loro *fair value*; minori accantonamenti per 71 milioni di euro per l'adeguamento del cd. fondo bilaterale, per il quale si sono registrati nell'anno accantonamenti pari a 32 milioni di euro a fronte di rilasci per circa 12 milioni di euro.

Stato patrimoniale riclassificato

	<i>Valori in milioni di euro</i>		
	31.12.2013	31.12.2012	Differenze
ATTIVITA'			
Capitale circolante netto gestionale	1.014	646	368
Altre attività nette	1.549	1.184	365
Capitale circolante	2.563	1.830	733
Capitale immobilizzato netto	46.502	47.689	(1.187)
Altri fondi	(3.233)	(3.743)	510
Attività Nette Possedute per la vendita	2	28	(26)
TOTALE CAPITALE INVESTITO NETTO	45.834	45.804	30
COPERTURE			
Posizione finanziaria netta a breve	(565)	833	(1.398)
Posizione finanziaria netta a medio/lungo	9.057	8.235	822
Posizione finanziaria netta	8.492	9.068	(576)
Mezzi propri	37.342	36.736	606
TOTALE COPERTURE	45.834	45.804	30

Passando ai dati di sintesi della situazione patrimoniale e finanziaria si evidenzia che il capitale investito netto, pari a 45.834 milioni di euro, ha subito un incremento nel corso dell'esercizio 2013 di 30 milioni di euro per effetto, prevalentemente, dell'aumento del capitale circolante di 733 milioni di euro e della riduzione degli altri fondi di 510 milioni di euro, compensato dalla riduzione del capitale immobilizzato netto e delle attività possedute per la vendita.

La posizione finanziaria netta si attesta ad un valore negativo di 8.492 milioni di euro (-9.068 milioni di euro nel 2012) con un decremento di 576 milioni di euro dovuto principalmente all'aumento del saldo del conto corrente di tesoreria 259 milioni di euro) e alla riduzione dei debiti per finanziamenti di 306 milioni di euro quale effetto netto tra rimborsi e accensione di nuovi prestiti.

I Mezzi propri si incrementano da 36.736 milioni di euro a 37.342 milioni di euro, principalmente per effetto dell'incremento dovuto all'utile di esercizio (459 milioni di euro) alla variazione positiva delle Riserve da valutazione (110 milioni di euro) e alla variazione positiva della Riserva di consolidamento dei terzi (53 milioni di euro).

5.4.2. 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 2013, ponendoli a raffronto con i dati dell'esercizio 2012.

	<i>valori in milioni di euro</i>		
	2013	2012	Variazioni
Ricavi e proventi			
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	7.597	7.511	86
Altri proventi	732	717	15
Totali ricavi	8.329	8.228	101
Costi operativi			
Costo del personale	(3.910)	(3.877)	(33)
Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	(936)	(853)	(83)
Costi per servizi	(2.178)	(2.196)	18
Costi per godimento beni di terzi	(159)	(187)	28
Altri costi operativi	(159)	(138)	(21)
Costi per lavori interni capitalizzati	1.043	941	102
Ammortamenti	(1.123)	(1.070)	(53)
Svalutazioni e perdite (riprese) di valore	(68)	(37)	(31)
Accantonamenti	(21)	(92)	71
Risultato operativo	818	719	99
Proventi e oneri finanziari			
Proventi finanziari	87	41	46
Oneri finanziari	(329)	(324)	(5)
Quota di utile (perdita) delle partecipazioni contabilizzate con il metodo del patrimonio netto	8	(7)	15
Risultato prima delle imposte	584	429	155
Imposte sul reddito	(124)	(48)	(76)
Risultato del periodo delle attività continuative			
Risultato netto d'esercizio (Gruppo e Terzi)	460	381	79
<i>Risultato netto di Gruppo</i>	459	379	80
<i>Risultato netto di Terzi</i>	1	2	(1)

Il Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane ha registrato nel 2013, come accennato, un significativo miglioramento del risultato netto di esercizio, pari a 460 milioni di euro, di cui 459 milioni di euro realizzati dal Gruppo e 1 milioni di euro dai terzi. Detto risultato ha risentito del saldo della gestione finanziaria, negativo per 234 milioni di euro ma in miglioramento rispetto all'esercizio precedente di 56 milioni di euro.

RICAVI

I ricavi, che superano gli 8 miliardi di euro, vedono l'incremento dei ricavi derivanti dalle vendite e dalle prestazioni (+86 milioni di euro) e l'incremento degli altri proventi (+15 milioni di euro), per un incremento totale di 101 milioni di euro. Ricompresi tra i ricavi delle vendite e delle prestazioni, (7,6 miliardi di euro), i ricavi da servizi di trasporto, sia viaggiatori che merci, registrano un incremento di 97 milioni di euro (+1,6%). La crescita è frutto dell'aumento dei ricavi del settore viaggiatori per 98 milioni di euro, in parte compensato dalla minima flessione registrata nei ricavi da traffico merci per circa 1 milione di euro, mentre restano pressoché invariati i ricavi da contratto di servizio pubblico con le Regioni e con lo Stato. 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 (12 milioni di euro), nel settore del trasporto regionale, sia nel mercato italiano (26 milioni di euro) che nel mercato tedesco in cui opera il gruppo Netinera (9 milioni di euro), nel settore servizio passeggeri su gomma, a seguito dell'ingresso nell'area di consolidamento del gruppo Ataf (29 milioni di euro), e nel traffico viaggiatori internazionale, a seguito principalmente dell'ingresso nell'area di consolidamento della società Thello (23 milioni di euro), consolidata integralmente a partire da luglio 2012. La leggera flessione dei ricavi del traffico merci deriva da una ridotta attività di logistica nel traffico interno (-34 milioni di euro) sostanzialmente compensata dal mercato internazionale, in particolare quello tedesco, che ha fatto registrare nel complesso indici positivi registrando un aumento di circa 33 milioni di euro.

I ricavi da servizi di infrastruttura scendono di 7 milioni di euro. Tali ricavi ricomprendono al loro interno, principalmente, i ricavi dallo Stato per il Contratto di Programma - Parte Servizi 2012-2014 (1.052 milioni di euro) e i ricavi per il servizio di pedaggio (256 milioni di euro). Nel corso dell'anno 2013 i contributi da Stato sono diminuiti di 60 milioni di euro rispetto al 2012 a causa di maggiori risorse, originariamente previste a conto esercizio e portate a copertura del fabbisogno di manutenzione straordinaria sulla base di quanto disposto dalla legge del 24 giugno 2013, n.71, mentre i ricavi per il servizio di pedaggio hanno registrato un cospicuo aumento, pari a 49 milioni di euro, di cui 48 milioni di euro verso l'impresa ferroviaria terza che opera sul mercato AV e 3 milioni di euro per maggiori servizi resi alla società Trenord. Gli altri ricavi da servizi si riducono lievemente per le minori attività di manutenzione rotabili e di servizi collegati al trasporto svolto verso terzi (-4 milioni di euro).

Gli altri proventi registrano un incremento del 2,1%, attestandosi a 732 milioni di euro. L'aumento della voce di 15 milioni di euro è dovuto principalmente alle maggiori plusvalenze realizzate rispetto all'esercizio 2012 sulle vendite di immobili pari a 36 milioni di euro (plusvalenza per la vendita di Roma Tiburtina pari a 49 milioni di euro, parzialmente compensata da minori plusvalenze da alienazione di terreni e fabbricati rispetto al 2012), al plusvalore sulla vendita di materiale fuori uso e materiale rotabile rottamato (6 milioni di euro) e ai proventi derivanti dall'esito favorevole della sentenza 4154/2012, che ha condannato la società Autostrade Italiane a sostenere gli oneri sopportati per la bonifica di alcuni siti inquinati (13 milioni di euro). Tale incremento è parzialmente compensato dalla riduzione dei lavori per conto di terzi (-25 milioni di euro), a seguito del completamento di alcuni lavori su commessa, da minori indennizzi assicurativi (-5 milioni di euro), dal decremento di trattenute sui titoli di viaggio ed altri rimborsi terzi (-4 milioni di euro) e da maggiori oneri dovuti a minori rilasci (-8 milioni di euro).

COSTI

I costi operativi, al netto della rettifica dovuta alle capitalizzazioni, evidenziano una riduzione di 11 milioni di euro derivante dai seguenti fattori:

- incremento del costo lavoro per 33 milioni di euro, per effetto prevalentemente dell'ingresso nell'area di consolidamento di Ataf e Thello e per la prevista crescita delle retribuzioni unitarie in relazione al nuovo Contratto Collettivo Nazionale di Lavoro, firmato in data 20 luglio 2012;
- riduzione degli altri costi netti per 44 milioni di euro dovuto a minori costi per servizi (-18 milioni di euro) e minori costi per godimento beni di terzi (-28 milioni di euro) a cui si vanno ad aggiungere maggiori capitalizzazioni per 102 milioni di euro.

5.4.3. Dati di dettaglio relativi alla situazione patrimoniale e finanziaria del Gruppo

Il prospetto che segue mostra i dati di dettaglio relativi alla situazione patrimoniale e finanziaria del Gruppo al 31-12-2013 ponendoli a raffronto con quelli dell'esercizio 2012.

	<i>valori in milioni di euro</i>		
	31.12.2013	31.12.2012	Variazioni
Attività			
Immobili, impianti e macchinari	43.775	44.933	(1.158)
Investimenti immobiliari	1.756	1.673	83
Attività immateriali	507	564	(57)
Attività per imposte anticipate	287	308	(21)
Partecipazioni (metodo del Patrimonio Netto)	273	330	(57)
Attività finanziarie non correnti (inclusi derivati)	1.473	1.591	(118)
Crediti commerciali non correnti	28	35	(7)
Altre attività non correnti	4.036	4.634	(598)
Totale attività non correnti	52.136	54.068	(1.932)
Contratti di costruzione	20	12	8
Rimanenze	1.917	1.873	44
Crediti commerciali correnti	2.541	2.800	(259)
Attività finanziarie correnti (inclusi i derivati)	220	184	36
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	1.622	1.270	352
Crediti tributari	91	91	0
Altre attività correnti	4.693	3.832	861
Totale attività correnti	11.104	10.062	1.042
Attività possedute per la vendita e gruppi in dismissione	2	28	(26)
Totale attività	63.241	64.158	(917)
Patrimonio netto	37.154	36.401	753
Patrimonio netto del Gruppo	36.892	36.191	701
Capitale sociale	38.790	38.790	0
Riserve	307	320	(13)
Riserve di valutazione	(558)	(814)	256
Utili (Perdite) portati a nuovo	(2.106)	(2.485)	379
Utile (Perdite) d'esercizio	459	379	80
Totale Patrimonio Netto di Terzi	262	210	52
Utile (Perdite) di Terzi	1	2	(1)
Capitale e Riserve di Terzi	261	208	53
Passività			0
Finanziamenti a medio/lungo termine	10.336	9.633	703
TFR e altri benefici ai dipendenti	1.880	2.099	(219)
Fondi rischi e oneri	1.114	1.391	(277)
Passività per imposte differite	211	233	(22)
Passività finanziarie non correnti (inclusi i derivati)	191	291	(100)
Debiti commerciali non correnti	25	35	(10)
Altre passività non correnti	559	340	219
Totale passività non correnti	14.316	14.022	294
Finanziamenti a breve termine e quota corrente fin.medio/lungo termine	1.104	2.121	(1.017)
Quota a breve dei Fondi rischi e oneri	28	21	7
Debiti commerciali correnti	3.490	4.059	(569)
Debiti per imposte sul reddito	7	22	(15)
Passività finanziarie correnti (inclusi derivati)	194	236	(42)
Altre passività correnti	6.948	7.276	(328)
Totale passività correnti	11.771	13.735	(1.964)
Passività possedute per la vendita e gruppi in dismissione			0
Totale passività	26.087	27.757	(1.670)
Totale Patrimonio Netto e passività	63.241	64.158	(917)

ATTIVITÀ

Nel 2013 il totale delle Attività subisce rispetto al precedente esercizio un decremento di 917 milioni (pari al 1,2%) passando da 64.158 milioni a 63.241 milioni di euro.

Tra le Attività, la voce "Immobili, impianti e macchinari" presenta una variazione negativa di circa 1.158 milioni di euro dovuta sostanzialmente all'incremento di 3.815 milioni di euro degli investimenti iscritti alla voce "Immobilizzazioni in corso e acconti" riconducibili al completamento delle infrastrutture della rete AV ed alla progettazione e realizzazione di opere in corso sia per la rete AV/AC che per la rete tradizionale, compensato dall'iscrizione dei "Contributi in conto impianti" ricevuti dal Ministero dell'Economia e delle Finanze (MEF), dalla UE e dagli Altri Enti Pubblici per 3.879 milioni di euro e dagli ammortamenti per 1.046 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 (102 milioni di euro gli investimenti del 2013) e dall'iscrizione dell'avviamento, pari a 94 milioni di euro identificato, secondo quanto stabilito dai principi contabili internazionali (IFRS 3), invariato rispetto all'esercizio precedente.

Al 31 dicembre 2013 la voce "Partecipazioni" ammonta complessivamente a 273 milioni di euro, con una variazione in diminuzione di 57 milioni di euro rispetto al precedente esercizio.

La voce "Altre Attività correnti e non correnti" ammonta a 8.729 milioni di euro, con una variazione positiva di 263 milioni di euro rispetto all'esercizio 2012 da ricondurre, quasi esclusivamente, alla movimentazione dei crediti verso il MEF. Nel 2013 sono stati iscritti 1.211 milioni di euro come "Somme dovute in forza del contratto di Programma", mentre sono stati incassati i crediti residui relativi ad anni precedenti per 250 milioni di euro e crediti di competenza dell'anno 2013 per 1.050 milioni di euro. In merito ai "Contributi in conto impianti", sono state iscritte somme relative al "Contratto di programma" per un importo pari a 3.025 milioni di euro, destinate agli investimenti infrastrutturali della rete convenzionale e alla manutenzione straordinaria o agli interventi urgenti ed indifferibili della rete; 123 milioni di euro a titolo di interessi sui contributi quindicennali di cui al Decreto 47339/2011, e 368 milioni di euro verso il MIT, legati al completamento di linee AV/AC e per interventi di miglioramento della rete ferroviaria. A tali somme si contrappongono incassi per 2.880 milioni di euro.

I crediti commerciali correnti, al lordo del fondo svalutazione, rispetto all'esercizio precedente subiscono un decremento pari 237 milioni di euro, sostanzialmente riconducibile ad una diminuzione dei "Crediti da contratto di Servizio verso lo Stato" (152 milioni di euro), per contratti di servizio locale passeggeri, a seguito delle regolazioni finanziarie avvenute nel corso dell'esercizio. I crediti verso "Clienti ordinari" subiscono un decremento di 109 milioni di euro per effetto di una migliore regolazione finanziaria avvenuta nel corso dell'esercizio, mentre i crediti verso "Amministrazioni dello Stato e altre Amministrazioni Pubbliche" aumentano di 40 milioni di euro.

Al termine dell'esercizio 2013 le disponibilità liquide ammontano a 1.622 milioni di euro con una variazione in aumento di 352 milioni di euro rispetto al precedente esercizio principalmente attribuibile al conto corrente di tesoreria (per 259 milioni di euro) che riporta i versamenti effettuati a fine anno dal MEF relativamente al Contratto di Programma ed ai Contratti di servizio stipulati con le Regioni.

PASSIVITÀ

Le Passività nel 2013 passano a 26.087 milioni di euro, in riduzione rispetto al precedente esercizio, in cui ammontavano a 27.757 milioni di euro.

Tra le Passività, i "Finanziamenti a medio/lungo termine e a breve termine" presentano un decremento di 314 milioni di euro. La variazione negativa, intervenuta nell'esercizio, è da ricondurre ai finanziamenti da banche, sia a medio/lungo (-485) che a breve termine (-425). I debiti verso altri finanziatori, comprendono principalmente 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 da parte dello Stato dal 2007 al 2021. La variazione in diminuzione della voce, pari a 115 milioni, deriva principalmente dal rimborso delle quote capitale del suindicato prestito avvenuto nell'anno. I prestiti obbligazionari si sono incrementati di 750 milioni di euro a seguito del collocamento nel corso del 2013 presso la Borsa Valori di Dublino di 2 *tranches* per un totale di 1,35 miliardi di euro del prestito obbligazionario relativo al Programma Euro Medium Term Notes previsto su più anni per complessivi 4,5 miliardi di euro. La prima tranche, di ammontare nominale pari a 750 milioni di euro e cedola fissa annuale, ha scadenza il 22 luglio 2020; la seconda tranche, di ammontare nominale pari a 600 milioni di euro e cedola fissa annuale, ha scadenza il 22 luglio 2021. Nel corso dell'esercizio sono stati

rimborsati, inoltre, 600 milioni di uno dei prestiti Eurofima.

La voce "Fondi rischi e oneri" al 31 dicembre 2013 ammonta a 1.114 milioni di euro con una variazione in diminuzione di 277 milioni di euro rispetto al 31 dicembre 2012.

I "Debiti commerciali non correnti e correnti" comprendono principalmente i debiti verso fornitori ordinari per attività di investimento. Il decremento al 31 dicembre 2013 dei debiti verso fornitori rispetto all'anno precedente per 362 milioni di euro è riconducibile, principalmente, a un'accelerazione avvenuta nel piano dei pagamenti nel corso dell'esercizio.

La voce "Altre passività non correnti e correnti" che ammonta a 7.507 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), dell'Unione Europea e da parte di Altre Amministrazioni, relativi gli investimenti da effettuare sulla Rete Tradizionale e ad Alta Velocità ,gli "Altri debiti e i ratei e risconti passivi correnti", pari a 1.438 milioni di euro (minori di 94 milioni rispetto al 2012) sono relativi 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, ecc.

La voce "Debiti per imposte sul reddito" che al termine dell'esercizio 2013 ammonta a 7 milioni di euro (22 milioni di euro a fine 2012), accoglie le somme dovute all'erario a fronte delle quote maturate nell'anno per IRAP (5 milioni di euro) e le imposte sul reddito delle società estere (2 milioni di euro).

Il prospetto sotto indicato riporta tutte le variazioni intervenute negli esercizi 2013 e 2012 delle principali voci di patrimonio netto consolidato.

Patrimonio Netto																
	Riserve					Riserve di valorizzazione					Totale Riserve	Utili (perdite) portati a nuovo esercizio	Patrimonio Netto di Gruppo	Patrimonio Netto di Terzi	Totale Patrimonio Netto	
	Capitale sociale	Riserva legale	Riserva straordinaria	Riserve diverse	Riserva di conversione bilanci in valuta estera	Riserva per var. su derivati - Cash Flow Hedge	Riserva per var. attualizzate per benefici ai dipendenti	Riserva per var. FV su attività finanziarie - MS	Utili (perdite) portati a nuovo esercizio	Utili (perdite) portati a nuovo esercizio						
Saldo al 1 gennaio 2012	38.790	16	28	255	19	(414)	(3)	(99)	(2.756)	272	36.207	216	36.423			
Aumento di capitale																
Distribuzione dividendi																(9)
Destinazione del risultato netto dell'esercizio precedente		1						1	270	(272)	(1)				(1)	(1)
Variazione area di consolidamento															1	2
Altri movimenti							16	16							16	16
Utili/(Perdite) complessivo rilevato di cui:																
Utili/(Perdite) d'esercizio										379	379	2			2	381
Utili/(Perdite) rilevati direttamente a Patrimonio netto					1	(100)	(313)	(412)	(2.485)		(412)				(412)	(412)
Saldo al 31 dicembre 2012	38.790	17	28	255	20	(497)	(316)	(493)	(2.485)	379	36.191	210	36.401			
Aumento di capitale																64
Distribuzione dividendi																(9)
Destinazione del risultato netto dell'esercizio precedente		4						4	373	(379)	(2)				(2)	(2)
Variazione area di consolidamento															5	2
Altri movimenti								29							29	(1)
Utili/(Perdite) complessivo rilevato di cui:																
Utili/(Perdite) d'esercizio										459	459	1			1	460
Utili/(Perdite) rilevati direttamente a Patrimonio netto					(17)	143	84	210	(2.106)		211				211	211
Saldo al 31 dicembre 2013	38.790	21	28	255	3	(326)	(232)	(251)	(2.106)	459	36.892	262	37.154			

Il capitale sociale della Capogruppo al 31 dicembre 2013, interamente sottoscritto e versato, risulta costituito da numero 38.790.425.485 azioni ordinarie dal valore nominale di un euro cadauno, per un totale di 38.790 milioni di euro.

La riserva legale, pari a 21 milioni di euro, è aumentata per la quota parte di utile realizzato dalla Capogruppo e destinato a tale voce, pari a 4 milioni di euro.

La riserva di conversione comprende tutte le differenze cambio derivanti dalla conversione dei bilanci delle società estere e ammonta a 3 milioni di euro.

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 2013 presenta un saldo negativo pari a 326 milioni (-497 milioni di euro al 31 dicembre 2012).

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 2013 il saldo della riserva è negativo per 232 milioni di euro (-316 milioni di euro al 31 dicembre 2012).

Il valore, negativo per 2.106 milioni di euro, si riferisce sostanzialmente alle perdite e agli utili riportati a nuovo dalle società consolidate ed alle rettifiche di consolidamento emerse negli esercizi precedenti.

5.5. 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 2012-2013, il seguente andamento:

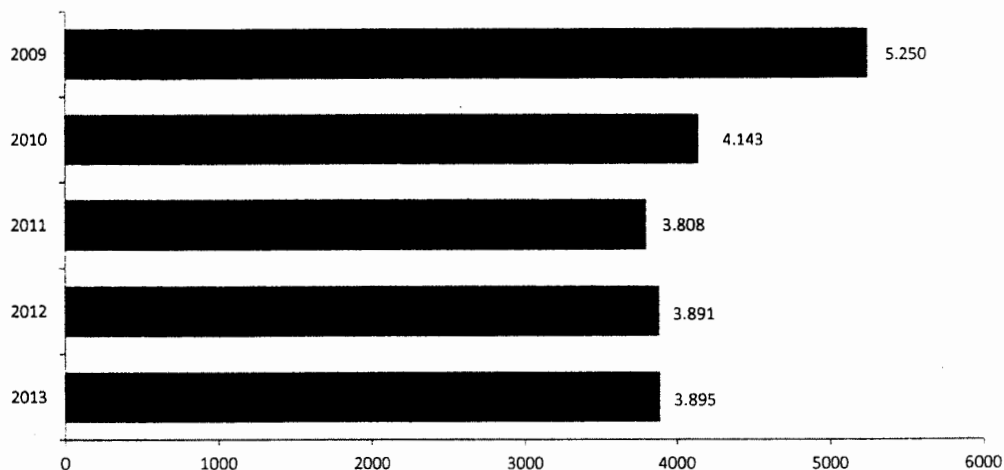
valori in milioni di euro

	Apporti per aumenti di capitale	Contributi da contratto di programma ricevuti dallo Stato	Contributi in c/investimento ricevuti da Stato	In attesa di destinazione*	Altri**	Totale apporti e contributi
2012	0	1.110	4.047	101	163	5.421
2013	0	1.050	3.942		241	5.233

(*) Si tratta di trasferimenti contabilizzati ad acconti in attesa di destinazione

(**) Di cui da Enti Pubblici Territoriali 27 milioni di euro nel 2013 e 10 milioni di euro nel 2012 e da UE 209 milioni di euro nel 2013 e 117 milioni di euro nel 2012 (la parte residuale fa riferimento a partite varie da Stato)

Di contro, gli investimenti del Gruppo negli esercizi 2009-2013 come evidenziato dal grafico, hanno avuto il seguente andamento:



Il Gruppo FS Italiane, pur operando in un contesto macroeconomico ancora non favorevole, oggi presenta un livello di investimenti inferiore di oltre un quarto rispetto a quello del 2007.

Il Piano Investimenti del Gruppo, elemento fondamentale del più ampio Piano Industriale 2014-2017 recentemente approvato, è volto ad accrescere e mantenere in efficienza la dotazione infrastrutturale del Paese e a fornire servizi di trasporto sempre più qualificati, con l'obiettivo di creare valore a vantaggio dell'Impresa e del sistema produttivo nazionale.

La spesa per investimenti complessivi realizzati dal Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane nel corso del 2013 (3.895 milioni di euro) prosegue il trend "mirato" degli ultimi anni, mostrando una lieve crescita (+0,1%) rispetto al volume di contabilizzazioni realizzato nell'anno precedente.

Gli investimenti tecnici realizzati dal Gruppo FS Italiane nel corso del 2013, pari a 3.598 milioni di euro, si mostrano in linea rispetto al volume di contabilizzazioni realizzato nel 2012.

Sono stati pertanto contabilizzati 2.850 milioni di euro per interventi sull'infrastruttura a cura di RFI SpA (di cui 2.223 milioni di euro per la rete convenzionale/AC e 627 milioni di euro per la rete Alta Velocità/Alta Capacità To-Mi-Na), 552 milioni di euro per interventi connessi ai servizi di trasporto ferroviario realizzati da Trenitalia SpA e 196 milioni di euro dalle altre società del Gruppo.

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

- per il 59% il mantenimento in efficienza dell'infrastruttura e le tecnologie, in particolare sono stati realizzati progetti finalizzati all'ulteriore innalzamento dei livelli di sicurezza e al miglioramento dell'efficienza della gestione della circolazione ferroviaria;
- per il 41% la realizzazione di opere relative ai grandi progetti di sviluppo infrastrutturale (ammodernamento e potenziamento di corridoi, aree metropolitane e bacini regionali).

Nel dettaglio si specifica che circa il 17% del totale della spesa relativa alla Rete Convenzionale/AC (pari a 370 milioni di euro) è stata dedicata ad interventi in tecnologie d'avanguardia.

Per la Rete Alta Velocità/Alta Capacità To-Mi-Na si è registrato un volume di investimenti pari a 627 milioni di euro e, a fine 2013, il progetto ha raggiunto un avanzamento contabile complessivo di circa il 92%. Nel 2013 gli avvii di nuovi progetti hanno riguardato numerose progettazioni sia preliminari che definitive.

Il Gestore della Rete investe, inoltre, in interventi di potenziamento, riqualifica e ristrutturazione del patrimonio immobiliare inerente le stazioni di cui è proprietario (circa 2.300 stazioni, cui è associata una superficie complessiva di oltre 11 milioni di mq), parte delle quali sono gestite – per le sole aree commerciali – da soggetti diversi (Grandi Stazioni SpA, Centostazioni SpA).

L'avanzamento cumulato al 2013 della spesa per investimenti di competenza RFI per il network di Grandi Stazioni è di circa l'88% e per il network Centostazioni è di circa il 69% dell'importo complessivamente previsto.

Sulle altre stazioni, gestite esclusivamente da RFI, nel 2013 sono stati investiti circa 51 milioni di euro per interventi finalizzati alla sicurezza, alle informazioni 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.

Trenitalia procede nella realizzazione di un Piano degli Investimenti finalizzato a potenziare le flotte dedicate ai servizi metropolitani/regionali e media lunga percorrenza, con l'obiettivo di rendere il parco mezzi sempre più adeguato alle specifiche esigenze di comfort per la clientela, efficienza operativa e affidabilità tecnica. Gli investimenti 2013 sono pari a circa 552 milioni di euro (il valore include gli

anticipi per acquisto di materiale rotabile), di cui il 56% destinato all'acquisto di materiale rotabile, circa il 20% alla riqualificazione del materiale in esercizio e il restante 24% dedicato all'adeguamento tecnologico dei mezzi, ai sistemi informativi ed al mantenimento e sviluppo degli impianti di manutenzione.

Per quanto riguarda i nuovi rotabili, sono entrate in esercizio 10 locomotive, di cui 6 per il trasporto passeggeri Nazionale/Internazionale e 4 per il trasporto passeggeri Regionale, 108 carrozze doppio piano per il trasporto passeggeri Regionale. Sono stati, inoltre, riconsegnati all'esercizio, dopo interventi di ristrutturazione: 284 carrozze e 14 ETR 500.

Le altre società del Gruppo hanno realizzato complessivamente investimenti, in Italia e all'estero, per 196 milioni di euro; di questi, circa il 46% realizzato dalla controllata Netinera Deutschland, per mezzi di trasporto passeggeri su ferro e gomma in Germania e impianti industriali, circa il 20% concretizzati dalle società Grandi Stazioni e Centostazioni e destinato alla riqualifica, rilancio e valorizzazione delle principali stazioni, ripensate come grandi poli di servizio per le città e circa il 13% dalle società TX Logistik, Cemat e Serfer che operano nel settore dei servizi ferroviari alle merci. La restante spesa per investimenti è prevalentemente rivolta alla valorizzazione/riqualificazione del patrimonio immobiliare, al trasporto locale su gomma (in Italia) e alla dotazione di strumenti informatici a supporto dei processi aziendali.

5.6. Gestione finanziaria del Gruppo FS Italiane

Gli strumenti finanziari del Gruppo Ferrovie, 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 2013 il Gruppo ha posto in essere le seguenti operazioni per la provvista di mezzi finanziari:

- In data 5 marzo 2013 il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti – Struttura Tecnica di Missione, a seguito di un supplemento di istruttoria in relazione alla erogazione del contributo CIPE relativo al 1° Programma delle Opere Strategiche – Programma Grandi Stazioni, ha rilasciato il nulla osta all'erogazione di una ulteriore tranche del contributo per un importo pari a 8.276 mila euro alla società controllata Grandi Stazioni.

- In data 28 giugno 2013 il Consiglio di Amministrazione di FS Italiane SpA ha deliberato di approvare l'emissione di un prestito obbligazionario a tasso fisso, nell'ambito di un programma di Euro Medium Term Notes (EMTN) fino a 4,5 miliardi di euro, in una o più *tranches*, sul mercato borsistico di Dublino.
- In data 15 luglio 2013 FS Italiane ha collocato sul mercato l'emissione obbligazionaria inaugurale (serie 1 – EMTN Programme) del valore di 750 milioni di euro a valere sul Programma di Euro Medium Term Notes di complessivi 4.5 miliardi di euro, ammesso a quotazione presso la Borsa Valori di Dublino in data 11 luglio 2013. Relativamente al collocamento di tale prima emissione, la *size* finale dell'operazione, pari a 750 milioni di euro, ha visto una domanda da parte degli investitori di circa 3,6 miliardi di euro. Il 57% dell'emissione è stata collocata sul mercato internazionale, con punte di forte interesse registrate in Gran Bretagna e Germania. Di seguito le principali caratteristiche dell'operazione: ammontare nominale pari a 750 milioni di euro, durata 7 anni e cedola fissa annuale del 4%. Le risorse reperite con quest'operazione saranno utilizzate secondo programma per gli investimenti in infrastrutture ferroviarie e per l'acquisto di nuovo materiale rotabile.
- In data 5 Dicembre 2013, FS Italiane ha lanciato sul mercato la sua seconda emissione obbligazionaria (serie 2 – EMTN Programme) di 600 milioni di euro. A fronte di una domanda complessiva da parte degli investitori istituzionali pari a 1,6 miliardi di euro (con il 59% delle richieste provenienti dall'estero), l'ammontare finale del bond è risultato pari appunto a 600 milioni di euro, rispetto agli iniziali 500 milioni offerti da FS Italiane SpA. La seconda emissione inaugurale ha scadenza 8 anni e cedola fissa annuale pari a 3.5%. Anche le risorse reperite con quest'operazione saranno utilizzate per finanziare investimenti infrastrutturali e per l'acquisto di nuovo materiale rotabile.

5.7. Fatti di rilievo verificatisi nel 2013

- Il 14 gennaio 2013 è stata inaugurata la stazione dell'Alta Velocità di Torino Porta Susa e il 19 novembre la stessa ha ottenuto il premio come migliore stazione europea dell'anno. Il prestigioso riconoscimento è stato consegnato a RFI durante l'European Rail Congress.
- Il 16 gennaio 2013 è stato ridotto il Capitale Sociale della società Cisalpino AG a CHF 100.750 (riduzione di CHF 162.399.250) dando seguito a quanto deliberato

dall'Assemblea dei soci a fine 2012. Tale decisione rientra nell'ambito della volontà dei soci di avviare lo scioglimento della società.

- In data 30 gennaio 2013, la Commissione Europea ha adottato la proposta legislativa del c.d. quarto pacchetto ferroviario. Il pacchetto si compone di 6 testi legislativi che, oltre a riguardare interoperabilità e sicurezza, prevedono - con decorrenza dicembre 2019 - l'apertura del mercato nazionale dei servizi passeggeri e l'obbligatorietà dell'aggiudicazione tramite gara dei contratti di servizio pubblico nel trasporto ferroviario. Inoltre, in materia di *governance* del gestore dell'infrastruttura, viene proposta la separazione proprietaria, consentendo comunque agli Stati membri di mantenere sistemi ferroviari strutturati secondo un modello di holding, in presenza di misure di salvaguardia idonee a garantire l'indipendenza del gestore medesimo.
- Con decreto del 25 febbraio 2013, il Ministro dell'Economia e delle Finanze, di concerto con il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, ha disposto per l'anno 2013 - in favore delle Regioni a statuto ordinario - un'anticipazione del 60% del Fondo nazionale per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale, anche ferroviario, di cui al comma 1 dell'art. 16-bis, del decreto legge 6 luglio 2012, n. 95 (convertito in legge, con modificazioni, dall'art. 1, comma 1, l. 7 agosto 2012, n. 135), per un importo complessivamente pari a 2.957.552.681,40 euro.

Con decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri dell'11 marzo 2013 sono stati individuati i criteri e le modalità per la ripartizione delle risorse del Fondo nazionale per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale, anche ferroviario, di cui al comma 1 dell'art. 16-bis, del decreto legge 6 luglio 2012, n.95 (convertito in legge, con modificazioni, dall'art. 1, comma 1, l. 7 agosto 2012, n. 135) già citato al punto precedente.

- In data 6 marzo 2013 è nata la Fondazione FS Italiane, un'iniziativa della Capogruppo Ferrovie dello Stato Italiane, di Trenitalia e Rete Ferroviaria Italiana con lo scopo di valorizzare e preservare l'inestimabile patrimonio storico, tecnico, ingegneristico e industriale del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane, in modo da consegnarlo integro alle generazioni future, come importante memoria condivisa di progresso e coesione dell'unità nazionale. Le tre società del Gruppo FS Italiane conferiranno alla neonata Fondazione circa 200 rotabili del "parco storico operativo", costruiti nella prima metà del '900 ed ancora funzionanti, oltre 50 mezzi

storici non in esercizio custoditi nel Museo nazionale ferroviario di Pietrarsa (NA), nonché l'intera dotazione libraria ed archivistica del Gruppo.

- In data 7 marzo 2013, i soci Ferrovie dello Stato Italiane SpA e Cube Infrastructure Fund hanno versato, a titolo di incremento della riserva di capitale della capogruppo Netinera Deutschland GmbH, l'importo complessivo di 74 milioni di euro, apportando un sensibile miglioramento alla struttura finanziaria del gruppo nel complesso e mettendo a disposizione cruciali risorse da utilizzare per i progetti di investimento finalizzati alla crescita delle attività e dei risultati del gruppo stesso. Successivamente, in data 15 ottobre, anche lo *shareholders loan*, pari a 172.914.968 euro, è stato convertito e portato ad incremento della medesima riserva di capitale di cui sopra.
- Il 29 aprile 2013 l'Assemblea di Terminali Italia Srl ha deliberato la riduzione del capitale sociale per complessivi 3.891.879 euro a copertura della perdita dell'esercizio 2012 e delle perdite degli esercizi precedenti. A seguito di tale operazione il capitale sociale si riduce da 11.237.565 euro a 7.345.686 euro.
- Il 30 maggio 2013, a seguito del contratto preliminare stipulato nel mese di settembre 2012, si è conclusa da parte di RFI la vendita a favore di BNP Paribas Real Estate del primo lotto edificabile dell'area di Roma Tiburtina.
Il valore dell'operazione è stato pari a 73.250.000,00 euro oltre al contributo per oneri di urbanizzazione, ed ha riguardato 7.000 mq di terreno di proprietà Rete Ferroviaria Italiana su cui sorgeranno gli Uffici della Direzione Centrale di BNP. La nuova sede BNL consentirà la concentrazione dell'attività di circa 3.600 dipendenti, oggi operanti su Roma in cinque sedi differenti.
- In data 8 giugno 2013 è stata inaugurata la prima parte della nuova stazione Bologna Centrale Alta Velocità, con quattro nuovi binari sotterranei per i treni AV, grazie ai quali si libererà spazio in superficie a favore del traffico pendolare.
- In data 8 giugno 2013 è stata inaugurata la stazione Reggio Emilia AV Mediopadana, la prima stazione alta velocità al mondo ad utilizzare, il sistema ERTMS (European Railways Traffic Management System) di Livello 2 (senza segnali luminosi laterali), già operativo sulle altre linee AV.
- Il decreto legge 21 giugno 2013, n. 69, "Disposizioni urgenti per il rilancio dell'economia", ha, tra l'altro, introdotto modifiche al decreto legislativo 8 luglio 2003, n.188, ed alla legge 3 luglio 2009, n. 99; in particolare:

- relativamente alla determinazione del canone per l'accesso all'infrastruttura ferroviaria, il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti approva con decreto la proposta del Gestore dell'Infrastruttura (sentita la Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le Regioni e le province autonome di Trento e Bolzano);
 - la separazione contabile e dei bilanci delle imprese ferroviarie deve fornire la trasparente rappresentazione delle attività di servizio pubblico e dei corrispettivi e/o fondi pubblici percepiti per ogni attività;
 - in caso di compromissione dell'equilibrio economico di un contratto di servizio pubblico, è prevista la possibilità per le autorità competenti di richiedere la riscossione di diritti alle imprese ferroviarie interessate dal procedimento di limitazione dell'accesso; ove le imprese provvedano al pagamento di tali diritti, esse non sono più soggette a detta limitazione;
 - si prescinde dalla valutazione relativa alla eventuale compromissione dell'equilibrio economico di un contratto di servizio pubblico ove il modello di esercizio sia tale che le fermate intermedie siano a distanza superiore di 100 Km e i livelli tariffari risultino superiori di almeno il 20 per cento rispetto a quelli dei servizi a committenza pubblica;
 - l'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie può prescrivere livelli di sicurezza diversi da quelli minimi definiti dai CST (obiettivi comuni di sicurezza) solo a valle di una stima dei sovracosti necessari e di un'analisi di sostenibilità economica e finanziaria per il GI e per le IF, corredata di stime ragionevoli anche in termini di relativi tempi di attuazione.
- In data 12 luglio 2013 è stato annunciato dal Presidente del Consiglio dei Ministri l'avvio dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti e con decreto del Presidente della Repubblica del 9 agosto 2013 sono stati nominati il Presidente ed i componenti dell'Autorità. Sono stati successivamente adottati i regolamenti di organizzazione e funzionamento. All'Autorità sono affidati compiti significativi, di regolazione e di promozione e tutela della concorrenza nel settore dei trasporti. Le competenze dell'Autorità attengono sia alle infrastrutture di trasporto che alla qualità dei servizi prestati. L'Autorità dovrà riferire annualmente alle Camere, evidenziando lo stato della disciplina di liberalizzazione adottata e la parte ancora da definire.
 - In data 16 settembre 2013 è stato registrato presso la Camera di Commercio di Roma la sottoscrizione e il versamento relativo alla terza tranche del capitale sociale di 17.152.100 euro della società Tunnel Ferroviario del Brennero SpA; RFI in

quanto socio ha sottoscritto e versato (con valuta 28 agosto 2013) la quota di propria spettanza pari a 14.962.500 euro. In data 1 ottobre 2013 è stato ulteriormente sottoscritto e versato l'importo di 347.900 euro; RFI SpA ha sottoscritto e versato con valuta 27 settembre 2013 la quota di propria spettanza pari a 303.488 euro.

In data 11 novembre 2013 è stato registrato presso la Camera di Commercio di Roma la sottoscrizione e il versamento relativo alla quarta tranche del capitale sociale di 15.000.000 euro della società Tunnel Ferroviario del Brennero SpA; RFI in quanto socio ha sottoscritto e versato (con valuta 6 novembre 2013) la quota di propria spettanza pari a 12.850.500 euro. In data 18 dicembre 2013 è stato ulteriormente sottoscritto e versato l'importo di 268.500 euro; RFI SpA ha sottoscritto e versato con valuta 13 dicembre 2013 la quota di propria spettanza pari a 234.224 euro. Pertanto, il capitale sociale della Tunnel Ferroviario del Brennero - Società di Partecipazioni SpA, sottoscritto e versato, è attualmente pari a 195.790.910 euro suddiviso in n. 195.790.910 azioni ordinarie del valore nominale di 1,00 euro e RFI risulta titolare di n. 167.964.435 azioni ordinarie pari al 85,788%.

- Il 10 settembre 2013, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, con il decreto "Canoni d'uso dell'infrastruttura ferroviaria AV/AC", ha sollecitato prima e approvato poi la proposta del gestore dell'infrastruttura nazionale che prevede la riduzione, nella misura del 15%, dei pedaggi da applicare per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria su alcune linee ad alta velocità.
- In data 13 dicembre 2013 è stato aggiornato il Prospetto Informativo della Rete (PIR) 2014 - edizione dicembre 2013 - in aderenza alle indicazioni e prescrizioni dell'Ufficio per la Regolazione dei Servizi Ferroviari.
- In data 16 dicembre 2013, l'Assemblea dei soci della Netinera Deutschland GmbH ha deliberato l'aumento del capitale sociale da 25.000 euro a 1.025.000 euro. Ferrovie dello Stato Italiane SpA ha versato (con valuta 16 dicembre 2013) la quota di propria spettanza pari a 510.000 euro. In data 20 dicembre 2013 l'aumento del capitale sociale è stato iscritto alla Camera di Commercio tedesca. Pertanto, il capitale sociale della Netinera Deutschland GmbH, sottoscritto e versato, è attualmente pari a 1.025.000 euro suddiviso in n. 1.025.000 azioni ordinarie del valore nominale di 1 euro e Ferrovie dello Stato Italiane SpA risulta titolare di n. 522.750 azioni ordinarie.

- In data 17 dicembre 2013 l'Assemblea di Busitalia-Sita Nord Srl ha deliberato di aumentare il capitale sociale della società da 15.000.000 euro a 31.000.000 euro, in via scindibile, in una o più *tranches*, per un massimo di complessivi 16.000.000 euro da offrire in sottoscrizione alla pari all'unico socio. L'aumento dovrà essere eseguito entro il 30 giugno 2014 e il capitale sarà comunque aumentato di un importo pari a quanto sottoscritto entro tale data.
- In data 19 dicembre 2013, l'Assemblea dei soci ha deliberato l'aumento del capitale sociale della società Thello SAS da 1.500.000 euro a 5.200.000 euro e quindi per 3.700.000 euro mediante emissione di n. 370.000 azioni del valore nominale di 10 euro cadauna. Il giorno 22 dicembre 2013, Trenitalia SpA ha versato 2.466.790 euro pari a n. 246.679 azioni. In pari data, l'Assemblea dei soci ha deliberato di ridurre il capitale sociale, per compensare parzialmente le perdite degli esercizi 2011 e 2012, da 5.200.000 euro a 1.500.000 euro e quindi per 3.700.000 euro. Pertanto, il capitale sociale della Thello SAS dopo tale operazione risulta invariato, quindi è attualmente pari a 1.500.000 euro suddiviso in n. 150.000 azioni ordinarie del valore nominale di 10 euro e Trenitalia SpA risulta titolare di n. 100.005 azioni ordinarie.

5.8. Fatti di rilievo verificatisi successivamente al 31 dicembre 2013

- Nel corso del mese di gennaio 2014 Trenitalia ha appreso dal Gestore dell'Infrastruttura che il costo dell'energia elettrica di trazione dal 1 gennaio 2014 avrebbe subito un aumento in virtù della Delibera dell'Autorità dell'Energia Elettrica e Gas (AEEG) n. 641/2013/R/COM del 27 dicembre 2013. Nello specifico la delibera, nell'ambito di un processo di progressiva rivisitazione degli oneri gravanti sulle imprese a forte consumo di energia elettrica, ha sostanzialmente modificato l'applicazione delle Componenti Tariffarie Aggiuntive (Oneri di Sistema) che determina di fatto un significativo abbattimento delle agevolazioni tariffarie riservate, tra l'altro, alle imprese ferroviarie. La società ha avviato azioni giudiziarie in sede amministrativa per chiedere l'annullamento della delibera stessa.
- In data 6 febbraio Italferr si è aggiudicata un contratto da 26 milioni di euro per la progettazione preliminare della nuova rete ferroviaria del Sultanato dell'Oman (2.244 km). La società di ingegneria del Gruppo diventa protagonista di quello che è considerato da più parti come il progetto più importante avviato in Oman, sia per l'impatto sul Paese sia per la rilevanza strategica attribuita. Questa nuova

acquisizione segue l'altra, altrettanto importante, del luglio 2013 relativa alla progettazione della nuova linea ferroviaria tra Riyadh e Jeddah in Arabia Saudita, il cosiddetto Saudi Landbridge: circa 1.000 km per un importo di circa 27 milioni di Euro. L'attività portata avanti negli ultimi due anni da Italferr nell'Area del Golfo sta evidenziando l'alto livello qualitativo dell'ingegneria ferroviaria Italiana e sta confermando la leadership della società del Gruppo FS Italiane in Middle East nella progettazione delle reti ferroviarie e metropolitane. Italferr è coinvolta, infatti, anche nella progettazione della linea rossa della nuova metropolitana di Doha, in Qatar.

- In data 7 febbraio si è tenuta la prima audizione di RFI presso L'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART) avente ad oggetto una "Indagine conoscitiva sull'accesso alle infrastrutture". L'Autorità, a seguito di questa e di altre audizioni svolte sinora con alcuni operatori ferroviari, durante la riunione del 6 marzo ha deliberato l'avvio di un procedimento per l'adozione di specifiche misure di regolazione volte a garantire condizioni di accesso equo e non discriminatorio alle infrastrutture ferroviarie, secondo metodologie che incentivino la concorrenza, l'efficienza produttiva delle gestioni ed il contenimento dei costi per gli utenti, le imprese ed i consumatori. Il procedimento istruttorio deliberato, che prevede una consultazione pubblica sulle misure regolatorie necessarie, dovrebbe essere completato entro 180 giorni dalla data di pubblicazione della delibera sul sito internet dell'ART, avvenuta il 10 marzo, e genererà "rimedi regolatori" in grado di adeguare l'attuale Prospetto Informativo della Rete 2014 predisposto dal Gestore dell'Infrastruttura e avrà positive ricadute sulla predisposizione del P.I.R. 2015. Nell'ambito del P.I.R., tra l'altro, l'ART interverrà sui principi e sulle procedure di calcolo del pedaggio ai fini dell'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria e dei corrispettivi dei servizi, sui criteri di determinazione del canone in caso di mancata contrattualizzazione e/o mancata utilizzazione della capacità prenotata, sui servizi ai passeggeri a mobilità ridotta e sulle soglie di capacità massima assegnabile ai singoli clienti.
- In data 19 febbraio 2014 il Consiglio di Amministrazione di Ferrovie dello Stato Italiane, ha approvato il Piano Industriale 2014 – 2017 del Gruppo FS Italiane. Il Piano prevede nel quadriennio una crescita dei ricavi fino a 9,5 mld euro (8,2 mld nel 2012). Tra i suoi principali obiettivi, un tasso medio di crescita dei ricavi del 3,5% all'anno, incremento trainato in particolare dai ricavi dei servizi di trasporto, sia ferro sia gomma, che superano i 7 mld nel 2017; l'EBITDA, in continuo

miglioramento, è previsto raggiungere i 2,5 mld (1,9 nel 2012), cifra che farà crescere l'EBITDA margin di oltre 3 punti percentuali rispetto a quello degli ultimi anni. Si ricorda che già oggi l'EBITDA margin di FS Italiane è benchmark di riferimento tra le maggiori aziende ferroviarie d'Europa. Gli investimenti hanno un valore complessivo di circa 24 mld (di cui circa 8,5 in autofinanziamento) e saranno destinati quasi esclusivamente i) lato rete, allo sviluppo delle infrastrutture sui corridoi ferroviari definiti dall'Unione Europea - per quanto di interesse del nostro Paese - e di quelle nelle aree metropolitane, e ii) lato trasporto, all'acquisto di nuovi treni e allo sviluppo di tecnologie a supporto dei business di trasporto. Gli investimenti programmati incideranno in modo contenuto sull'indebitamento complessivo che crescerà, nel quadriennio, di 0,6 mld. Il Piano è fortemente orientato al Trasporto Pubblico Locale, ad una più efficace integrazione ferro/gomma e alla messa a punto di nuovi modelli di offerta, più aderenti alle caratteristiche della domanda, da proporre ai committenti pubblici, Regioni in particolare. Il Piano si caratterizza anche per una profonda rivisitazione dei modelli di business, con una ancor più chiara specializzazione in servizi a mercato e servizi universali e della *governance* nel settore merci dove saranno costituite business units, corrispondenti ai corridoi europei. Previsto anche il forte sviluppo sui mercati esteri delle attività di trasporto, in particolare da parte delle società controllate (Netinera e TXLogistik) e di quelle di ingegneria e certificazione (Italferr e Italcertifer). Strategie e obiettivi sono stati inquadrati in uno scenario macroeconomico che lascia intravedere i primi deboli segnali di ripresa e offre, insieme a perduranti insidie, anche oggettive opportunità sia per l'intero Paese, quali l'EXPO 2015, sia per il Gruppo, quali l'entrata in servizio dei nuovi Frecciarossa 1000. Il nuovo Piano Industriale al 2017 è stato poi presentato, a Milano, alla comunità finanziaria il 25 marzo 2014.

- Il 21 febbraio 2014 è entrata in vigore la Legge n. 9 "Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 23 dicembre 2013, n. 145 recante interventi urgenti di avvio del Piano destinazione Italia per il contenimento delle tariffe elettriche e del gas, per la riduzione dei premi RC-auto, per l'internazionalizzazione, lo sviluppo e la digitalizzazione delle imprese, nonché per la realizzazione di opere pubbliche ed Expo 2015". Per quanto di interesse, il provvedimento reca le seguenti principali disposizioni:

- la revoca di alcune assegnazioni previste da due Delibere CIPE (146/2006 e 33/2010) relative ad interventi non ancora attivati, che nel dettaglio vengono destinate ad opere relative allo svolgimento di EXPO 2015:
 - 53,2 milioni di euro per la realizzazione del parcheggio remoto di stazionamento di Cascina Merlata ed il collegamento S.S. 11 - S.S. 233, lotto 1-B;
 - 45 milioni di euro per opere necessarie per l'accessibilità ferroviaria Malpensa - Terminal T1-T2;
 - 42,8 milioni di euro per la linea M4 della metropolitana di Milano;
- in materia di contratti pubblici:
 - si consente alle stazioni appaltanti, per i contratti in corso ed anche in deroga a quanto previsto dai bandi di gara, nei casi di particolare urgenza inerenti al completamento dell'esecuzione dei contratti e nella pendenza di procedura di concordato preventivo, di procedere al pagamento diretto al subappaltatore per le prestazioni eseguite;
 - si estende l'applicazione delle disposizioni in materia di svincolo delle garanzie di buona esecuzione a tutti i contratti di appalto, compresi i settori "esclusi", aventi ad oggetto opere pubbliche, anche se stipulati anteriormente all'entrata in vigore del D. Lgs. 163/2006. Si prevede inoltre l'obbligo per le società ed enti di proprietà del MEF e sottoposti alla vigilanza del MIT, che stipulano contratti di programma che abbiano ad oggetto manutenzione ed investimenti, di rendicontare nei documenti di programmazione pluriennale l'ammontare complessivo della liquidità liberata e la destinazione della stessa;
 - per i casi di concordato preventivo con continuità aziendale di cui all'art. 186-bis della Legge Fallimentare, successivamente al deposito del ricorso, la partecipazione a procedure di affidamento di contratti pubblici deve essere autorizzata dal Tribunale.
- Il 26 febbraio il Parlamento Europeo ha votato in sede di sessione Plenaria l'intero "Quarto pacchetto ferroviario" a conclusione della prima lettura. Il testo approvato, modificando le proposte iniziali della Commissione Europea, introduce il diritto per le imprese ferroviarie europee ad offrire servizi commerciali di trasporto nazionale di passeggeri ad Alta Velocità in tutti gli Stati Membri, nel rispetto del cosiddetto

principio di reciprocità. La proposta della Commissione che prevedeva l'obbligo di gara per l'assegnazione dei contratti di Servizio Pubblico a partire dal 2019, è stata fortemente modificata in sede parlamentare, reintroducendo di fatto la possibilità di assegnazione diretta dei contratti a partire dal 2022 salvo il rispetto di generici criteri di efficienza. In compenso è stato introdotto anche per i servizi coperti da Obblighi di Servizio Pubblico un principio di reciprocità, a tutela delle imprese ferroviarie che operano in mercati aperti. Per quanto concerne la "Governance" delle imprese integrate, le disposizioni proposte dalla Commissione Europea di separazione interna sono state respinte. Sono state eliminate dal testo, infatti, le norme relative al divieto di circuiti finanziari interni alle holding, alla divisione dei sistemi informativi, alla separazione delle sedi, al divieto di passaggio del personale, all'introduzione di un consiglio di sorveglianza autonomo ed al controllo della Commissione sul rispetto dei citati criteri anziché della Corte di Giustizia. Sono state invece mantenute e rafforzate le disposizioni sulla trasparenza dei flussi finanziari oltre che il divieto di trasferire fondi tra gestore e impresa ferroviaria, sulla separazione delle funzioni essenziali del Gestore dell'infrastruttura sensibili per la concorrenza, i poteri del Regolatore nazionale con la richiesta in prospettiva del Regolatore europeo. Rispetto al pilastro tecnico è stata rispettata l'impostazione della proposta della Commissione, che va nella direzione di una semplificazione e centralizzazione della certificazione tecnica e del rafforzamento del ruolo dell'Agenzia Ferroviaria Europea e che dovrebbe portare nei prossimi anni, ad una riduzione dei tempi e costi burocratici per l'industria e gli operatori ferroviari.

- In data 28 febbraio 2014 è stato stipulato l'atto di acquisto da parte di Busitalia del 70% della partecipazione nella società "Umbria Mobilità Esercizio Srl", al termine di un complesso procedimento di riorganizzazione complessivo posto in essere da "Umbria TPL e Mobilità SpA" in qualità di stazione appaltante. Il corrispettivo per tale acquisto – versato in occasione della stipula del contratto stesso – è stato fissato in sede di gara a 21.021.000,00 euro. In pari data, la Società ha proceduto alla formalizzazione dell'atto di acquisizione del 70% delle quote della "Umbria Mobilità Esercizio Srl". L'operazione ha avuto decorrenza 1° marzo 2014.
- In riferimento alla condizione risolutiva prevista all'art. 11 del contratto Vendita a BNP Paribas Real Estate del primo lotto di aree di Roma Tiburtina, legata all'eventuale necessità di attivazione di un procedimento di bonifica delle aree o di un piano di gestione dei rifiuti che potessero comportare un ritardo nell'avvio dei lavori superiori ai 6 mesi alla data di rilascio del permesso di costruire, il termine

del 28 febbraio 2014 è trascorso senza che la controparte abbia fatto valere la condizione risolutiva.

- In data 12 marzo si è conclusa, senza accertamento di infrazione, l'istruttoria avviata dall'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato (AGCM) il 22 maggio 2013. È in questo quadro che, al fine di superare ogni dubbio in merito alla buona fede sul loro operato, le singole società coinvolte nel procedimento hanno ritenuto di proporre una serie di impegni che realizzano comportamenti e volti ad incentivare la concorrenza fra operatori del settore, trovando riscontro positivo nelle valutazioni dell'Autorità.
- Con sentenza n. 1345 del Consiglio di Stato depositata il 19 marzo 2014 e non ancora notificata, con riferimento alla vicenda K2 di cui si è già parlato, è stato accolto il ricorso proposto dalle Imprese Ferroviarie (IF) disponendo che RFI, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e l'Ufficio per la Regolazione dei Servizi Ferroviari - URSF (oggi l'Autorità di Regolazione dei Trasporti per effetto del subentro di quest'ultima nelle funzioni dell'URSF) diano - entro il termine di 60 giorni dalla notifica della sentenza e con l'adozione degli atti necessari - integrale esecuzione al giudicato formatosi sulla sentenza del Consiglio di Stato, n.1110 del 22 febbraio 2013.

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

Per quanto sopra è in fase di attivazione il tavolo tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, l'Autorità di Regolazione dei Trasporti ed RFI affinché, congiuntamente, siano poste in essere - entro il termine di sessanta giorni dalla notifica stabilito dal Consiglio di Stato con la sentenza del 19 marzo 2014 - le opportune valutazioni corredate dei necessari approfondimenti anche in relazione alla determinazione dell'importo, attualmente incerta, da riconoscere alle IF, tra le quali Trenitalia, avendo a riferimento il contesto regolatorio degli anni in cui è maturato il diritto allo sconto ed i conseguenti atti funzionali ad ottemperare al giudicato.

In coerenza con quanto già contrattualizzato con lo Stato negli anni dal 2001 al 2005, in cui lo sconto è stato applicato dallo Stato alle Imprese Ferroviarie per il tramite del Gestore dell'Infrastruttura secondo i criteri allora vigenti, l'importo, come appena indicato di incerta quantificazione e passibile di elevata variabilità secondo la Società, dovrebbe trovare copertura dallo Stato con gli appropriati strumenti normativi e contrattuali.

Questa Corte ritiene, tuttavia, come peraltro evidenziato nei referti relativi agli anni 2011 e 2012, che sarebbe stata utile l'appostazione di un apposito fondo a copertura degli oneri derivanti dal contenzioso collegato allo "sconto K2".

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

6.1. 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 2013 ponendoli a confronto con il 2012.

CONTO ECONOMICO SINTETICO

	<i>valori in milioni di euro</i>			
	2013	2012	Variazioni	Variazioni %
Ricavi operativi	160	157	3	1,9%
- Ricavi dalle vendite e prestazioni	152	146	6	4,1%
- Altri ricavi	8	11	(3)	(27,3)%
Costi operativi	(181)	(146)	(35)	(24,0)%
MARGINE OPERATIVO LORDO (EBITDA)	(21)	11	(32)	<200%
Ammortamenti	(22)	(22)		0,0%
Svalutazioni e perdite (riprese) di valore	(22)	(2)	(20)	>200%
Accantonamenti				N/A
RISULTATO OPERATIVO (EBIT)	(65)	(13)	(52)	>200%
Proventi e oneri finanziari	109	73	36	49,3%
RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE	44	60	(16)	(26,7)%
Imposte sul reddito	32	13	19	146,2%
RISULTATO NETTO D' ESERCIZIO	76	73	3	4,1%

Il risultato netto dell'esercizio 2013 si attesta a un valore positivo di 76 milioni di euro, sostanzialmente in linea con il risultato dell'esercizio precedente (+3 milioni di euro).

Sull'esercizio 2013 hanno inciso, oltre all'andamento della gestione corrente che ha portato all'iscrizione di ricavi operativi, in linea con lo scorso esercizio, per 160 milioni di euro:

- le svalutazioni effettuate sugli immobili e terreni di trading e sugli investimenti immobiliari al fine di allineare il valore contabile degli stessi all'effettivo valore

di mercato, a seguito di un'analisi puntuale del patrimonio immobiliare della Società attuata attraverso un aggiornamento delle perizie, anche in considerazione della congiuntura economica ed in particolare della regressione del mercato immobiliare, che hanno comportato rispettivamente un peggioramento del margine operativo lordo di 32 milioni di euro e del risultato operativo di 52 milioni di euro;

- il rilascio di imposte differite a seguito di una più puntuale definizione delle differenze temporanee a base delle stesse che ha comportato un effetto positivo sulla linea imposte di 32 milioni di euro (+ 19 milioni di euro rispetto allo scorso esercizio).

STATO PATRIMONIALE RICLASSIFICATO

	valori in milioni di euro		
	31.12.2013	31.12.2012	Variazioni
ATTIVITA'			
Capitale circolante netto gestionale	560	535	25
Altre attività nette	(315)	(256)	(59)
Capitale circolante	245	279	(34)
Immobilizzazioni tecniche	614	600	14
Partecipazioni delle immobilizzazioni finanziarie	35.552	35.530	22
Capitale immobilizzato netto	36.166	36.130	36
TFR	(16)	(18)	2
Altri fondi	(475)	(477)	2
TFR e Altri fondi	(491)	(495)	4
Attività nette detenute per la vendita		63	(63)
CAPITALE INVESTITO NETTO	35.921	35.977	(56)
COPERTURE			
Posizione finanziaria netta a breve	(329)	(180)	(149)
Posizione finanziaria netta a medio/lungo	(2)	(18)	16
Posizione finanziaria netta	(331)	(198)	(133)
Mezzi propri	36.252	36.175	77
COPERTURE	35.921	35.977	(56)

Il Capitale investito netto, pari a 35.921 milioni di euro, si è decrementato nel corso dell'esercizio 2013 di 56 milioni di euro per effetto del decremento del Capitale circolante (-34 milioni di euro) e delle Attività nette detenute per la vendita (-63 milioni di euro), cui si contrappone l'incremento del Capitale immobilizzato netto (36 milioni di euro) e del TFR e Altri Fondi (4 milioni di euro).

La Posizione finanziaria netta migliora di circa 133 milioni di euro, con un incremento della liquidità netta che passa da un valore di 198 milioni di euro al 31 dicembre 2012 a 331 milioni di euro al 31 dicembre 2013; tale variazione deriva dall'effetto netto dovuto al miglioramento della Posizione finanziaria netta a breve (149 milioni di euro), cui fa fronte, con segno opposto, l'aumento dell'indebitamento a medio/lungo termine per 16 milioni di euro.

I Mezzi propri, infine, evidenziano un incremento di 77 milioni di euro dovuto all'utile complessivo registrato nell'esercizio.

6.2. Dati di dettaglio relativi al conto economico

I dati relativi alle voci del conto economico per il 2013 di Ferrovie dello Stato Italiane SpA sono riportati nella tabella che segue e posti a raffronto con quelli relativi al 2012.

CONTO ECONOMICO

	valori in euro		
	2013	2012	Variazioni
Ricavi operativi			
Ricavi delle vendite e prestazioni	152.576.142	146.030.610	6.545.532
Altri proventi	7.833.431	11.225.900	(3.392.469)
Totale ricavi operativi	160.409.573	157.256.510	3.153.063
Costi operativi			
Costo del personale	51.785.973	57.091.184	(5.305.211)
Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	44.320.376	10.222.364	34.098.012
Costi per servizi	53.368.950	49.942.865	3.426.085
Costi per godimento beni di terzi	7.268.465	7.398.992	(130.527)
Altri costi operativi	24.692.044	21.891.287	2.800.757
Costi per lavori interni capitalizzati	(202.670)	(187.026)	(15.644)
Totale costi operativi	181.233.138	146.359.666	34.873.472
Ammortamenti	22.111.619	21.473.932	637.687
Svalutazioni e perdite (riprese) di valore	21.877.807	1.323.236	20.554.571
Risultato operativo (EBIT)	(64.812.991)	(11.900.324)	(52.912.667)
Proventi e oneri finanziari			
Proventi da partecipazioni	124.809.426	59.016.853	65.792.573
Altri proventi finanziari	153.331.393	185.767.968	(32.436.575)
Oneri su partecipazioni	32.659.596	28.603	32.630.993
Altri oneri finanziari	136.211.405	171.986.930	(35.775.525)
Risultato prima delle imposte	44.456.827	60.868.964	(16.412.137)
Imposte sul reddito	(32.313.466)	(12.421.975)	(19.891.491)
Risultato delle attività continuative	76.770.293	73.290.939	3.479.354
Risultato netto d'esercizio	76.770.293	73.290.939	3.479.354

RICAVI

I ricavi delle vendite e delle prestazioni si attestano a euro 152.576 mila (euro 146.031 mila nel 2012), con una variazione positiva di euro 6.545 mila. Essi sono attribuibili principalmente alla gestione immobiliare (euro 83.740 mila), ai canoni attivi per l'utilizzo del marchio (euro 26.721 mila) ed ai servizi resi alle società del Gruppo FS italiane (euro 37.318 mila).

COSTI

I costi operativi ammontano a euro 181.233 mila (euro 146.360 mila nel 2012). Le principali voci sono relative ai costi per servizi (euro 53.369 mila), ai costi del personale (euro 51.786 mila) e ai costi per variazioni delle rimanenze di immobili e terreni di trading (euro 44.320 mila). Le altre voci riguardano principalmente i canoni di locazione, i riaddebiti alle società del Gruppo, le imposte e tasse diverse.

Il risultato operativo si attesta ad un valore negativo di euro 64.813 mila rispetto al valore anch'esso negativo di euro 11.900 mila del 2012. Su tale variazione ha inciso principalmente l'incremento delle svalutazioni e perdite di valore (euro 20.555 mila) nonché dei costi per materie prime, sussidiarie, di consumo e merci (euro 34.098 mila) entrambi riconducibili alle maggiori svalutazioni effettuate nel corso dell'esercizio a seguito dell'allineamento della consistenza dei valori iscritti rispetto al relativo *fair value*.

Il saldo dei proventi e oneri finanziari migliora di euro 30.211 mila, principalmente per l'effetto combinato:

- dell'incremento dei proventi da partecipazioni per i maggiori dividendi distribuiti (euro 65.793 mila);
- del decremento degli altri proventi finanziari (euro 32.436 mila) per effetto essenzialmente della riduzione degli interessi attivi maturati sui crediti per i finanziamenti concessi a medio e lungo termine alle controllate (euro 20.191 mila), della riduzione dei proventi finanziari diversi (euro 15.461 mila) per i minori interessi maturati sul credito IVA chiesto a rimborso e sul conto corrente intersocietario e dai maggiori utili su cambi rilevati (euro 3.216 mila) a seguito dell'adeguamento al cambio al 31 dicembre 2013 dei decimi da versare alla partecipata Eurofima;
- del decremento degli oneri sui finanziamenti Eurofima (euro 25.308 mila), Cassa Depositi e Prestiti (euro 5.624 mila), Unicredit Corporate Banking (euro

3.357 mila) e BEI (euro 3.292 euro), nonché dei minori interessi maturati sul credito IVA a rimborso (euro 7.642 euro) e sul conto corrente intersocietario (euro 2.774 mila) a fronte dei maggiori oneri finanziari relativi alle due emissioni obbligazionarie a valere sul Programma di Euro Medium Term Notes (euro 15.024 mila);

- della svalutazione della partecipazione in FS Logistica SpA (euro 32.660 mila).

Le imposte sul reddito presentano un valore positivo in entrambi gli esercizi; ciò è attribuibile essenzialmente al rilascio di imposte differite a seguito di una più puntuale definizione delle differenze temporanee a base delle stesse.

Il risultato netto dell'esercizio 2013 registra un valore positivo di euro 76.770 mila, sostanzialmente in linea con il risultato dell'esercizio precedente pari a euro 73.291 mila.

6.3. Dati di dettaglio relativi alla situazione patrimoniale e finanziaria**SITUAZIONE PATRIMONIALE-FINANZIARIA***valori in euro*

	31.12.2013	31.12.2012	Variazioni
Attività			
Immobili, impianti e macchinari	41.540.337	42.460.268	(919.931)
Investimenti immobiliari	533.156.206	514.967.472	18.188.734
Attività immateriali	39.022.954	42.229.808	(3.206.854)
Attività per imposte anticipate	220.080.419	213.743.080	6.337.339
Partecipazioni	35.552.437.702	35.530.336.380	22.101.322
Attività finanziarie non correnti (inclusi derivati)	5.922.540.311	4.836.403.680	1.086.136.631
Crediti commerciali non correnti	6.826.518	10.941.711	(4.115.193)
Altre attività non correnti	398.295.899	150.987.682	247.308.217
Totale Attività non correnti	42.713.900.346	41.342.070.081	1.371.830.265
Rimanenze	494.799.580	503.194.991	(8.395.411)
Crediti commerciali correnti	129.052.885	110.583.432	18.469.453
Attività finanziarie correnti (inclusi i derivati)	1.269.624.318	1.977.116.823	(707.492.505)
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	420.967.362	268.151.411	152.815.951
Crediti tributari	84.915.489	83.917.046	998.443
Altre attività correnti	248.520.787	658.640.214	(410.119.427)
Attività possedute per la vendita e gruppi in dismissione	0	63.037.803	(63.037.803)
Totale Attività correnti	2.647.880.421	3.664.641.720	(1.016.761.299)
Totale Attività	45.361.780.767	45.006.711.801	355.068.966
Patrimonio netto			
Capitale sociale	38.790.425.485	38.790.425.485	0
Riserve	303.763.867	300.099.321	3.664.546
Riserve di valutazione	(1.161.089)	(1.611.517)	450.428
Utili (Perdite) portati a nuovo	(2.917.869.021)	(2.987.495.412)	69.626.391
Utile (Perdite) d'esercizio	76.770.293	73.290.939	3.479.354
Totale Patrimonio Netto	36.251.929.535	36.174.708.816	77.220.719
Passività			
Finanziamenti a medio/lungo termine	5.920.356.480	4.818.170.788	1.102.185.692
TFR e altri benefici ai dipendenti	15.518.950	18.123.660	(2.604.710)
Fondi rischi e oneri	81.696.655	87.527.852	(5.831.197)
Passività per imposte differite	393.914.451	389.636.487	4.277.964
Passività finanziarie non correnti (inclusi i derivati)		566.001	(566.001)
Altre passività non correnti	586.764.728	349.060.865	237.703.863
Totale Passività non correnti	6.998.251.264	5.663.085.653	1.335.165.611
Finanziamenti a breve termine	130.207.676	30.241.032	99.966.644
Quota corrente finanziamenti medio/lungo termine	252.468.591	1.296.470.741	(1.044.002.150)
Debiti commerciali correnti	71.130.043	89.732.512	(18.602.469)
Debiti per imposte sul reddito	291.173	1.899.082	(1.607.909)
Passività finanziarie correnti (inclusi derivati)	978.613.424	738.585.080	240.028.344
Altre passività correnti	678.889.061	1.011.988.885	(333.099.824)
Totale passività correnti	2.111.599.968	3.168.917.332	(1.057.317.364)
Totale passività	9.109.851.232	8.832.002.985	277.848.247
Totale Patrimonio Netto e Passività	45.361.780.767	45.006.711.801	355.068.966

Il Patrimonio netto ammonta a euro 36.251.930 mila, con una variazione in aumento di euro 77.221 mila rispetto al 31 dicembre 2012, da ricondurre esclusivamente al risultato di esercizio.

Il capitale sociale, interamente sottoscritto e versato dal MEF, è rimasto invariato rispetto al 31 dicembre 2012; le altre voci si sono modificate a seguito della destinazione dell'utile di esercizio 2012 e delle perdite attuariali relative al Trattamento di fine rapporto e alla Carta di libera circolazione.

ATTIVITÀ

Nel 2013 il totale delle Attività subisce un incremento di euro 355.069 mila passando da euro 45.006.712 mila a euro 45.361.781 mila.

La voce "Immobili, impianti e macchinari", costituita essenzialmente dalla porzione di fabbricato sede legale della Società (la restante porzione è compresa negli "Investimenti immobiliari"), ammonta al 31 dicembre 2013 a euro 41.540 mila, con una variazione in diminuzione di euro 920 mila rispetto al 31 dicembre 2012.

La voce "Investimenti immobiliari" accoglie terreni e fabbricati locati a società del Gruppo o a terzi oppure non utilizzati dalla Società, ma non destinati alla vendita e ammonta al 31 dicembre 2013 a euro 533.156 mila. La variazione in aumento di euro 18.189 mila rispetto al precedente esercizio è determinata principalmente dall'effetto combinato delle riclassifiche effettuate (euro 52.108 mila) dalla voce "Attività possedute per la vendita e gruppi in dismissione" relativi ad officine ferroviarie il cui piano di conferimento ad una società del Gruppo FS non ha trovato effettiva realizzazione, della svalutazione del patrimonio immobiliare (euro 19.904 mila) effettuata al fine di allineare il valore contabile degli *asset* al relativo valore di mercato e dagli ammortamenti di periodo (euro 9.198 mila).

La voce "Attività Immateriali" è costituita, esclusivamente, dai costi per la realizzazione e lo Sviluppo del software relativo al sistema informativo del Gruppo.

La voce "Partecipazioni" ammonta al 31 dicembre 2013 a euro 35.552.438 mila, con una variazione in aumento di euro 22.101 mila rispetto al precedente esercizio per le seguenti variazioni:

- incremento del valore della partecipazione in Netinera Deutschland GmbH per euro 54.761 mila;
- svalutazione operata sulla partecipazione di Fs Logistica SpA per euro 32.660 mila

al fine di allineare il valore della stessa alla corrispondente frazione di Patrimonio netto posseduta.

Le attività finanziarie correnti e non correnti ammontano a euro 7.192.165 mila al 31 dicembre 2013 e nel corso dell'esercizio hanno subito nel loro complesso un incremento pari a euro 378.644 mila. La voce è composta:

- dai "Finanziamenti a medio/lungo termine" (di complessivi euro 6.178.544 mila), relativi ai finanziamenti concessi alle controllate Rete Ferroviaria Italiana SpA, Trenitalia SpA e Fercredit SpA. L'incremento (euro 528.625 mila), è attribuibile essenzialmente ai maggiori crediti verso le controllate Trenitalia SpA e Rete Ferroviaria Italiana SpA per i finanziamenti concessi da Ferrovie dello Stato Italiane SpA a valere sui fondi relativi alle due emissioni obbligazionarie sul Programma di Euro Medium Term Notes per un totale complessivo di euro 1.351.427 mila a fronte dei minori crediti per i rimborsi dei finanziamenti avvenuti nel corso dell'anno per un totale di euro 821.387 mila;
- dai "Versamenti in conto futuri aumenti di capitale" relativi alla società FS Telco (euro 135 mila);
- dai "Crediti per finanziamenti a breve" (euro 231.741 mila) concessi alle controllate;
- dagli "Altri crediti finanziari correnti" (euro 781.506 mila) costituiti essenzialmente dal saldo del conto corrente intersocietario della società Trenitalia (euro 735.113 mila).

Le disponibilità liquide ammontano al 31 dicembre 2013 a euro 420.967 mila con una variazione in aumento di euro 152.816 mila rispetto al 2012. L'incremento è dovuto essenzialmente ai Depositi bancari e postali, che registrano un aumento delle disponibilità di liquidità a breve di euro 71.714 mila e un aumento dei conti correnti di tesoreria di euro 81.097 mila.

Le Rimanenze sono costituite dai beni immobili destinati alla vendita. Il decremento rispetto al 31 dicembre 2012 (euro 8.395 mila) è attribuibile all'effetto netto dei seguenti fattori:

- incrementi registrati nell'esercizio per euro 18.490 mila a seguito degli acquisti effettuati dalla controllata FS Logistica SpA e dei lavori di manutenzione straordinaria eseguiti sugli immobili;
- decrementi per euro 12.104 mila per effetto delle vendite effettuate

nell'esercizio al netto dell'utilizzo del fondo svalutazione;

- svalutazioni, per un importo complessivo di euro 31.476 mila, al fine di allineare il valore contabile degli asset al relativo valore di mercato, a seguito di un'analisi effettuata sul patrimonio immobiliare della società, anche in considerazione della situazione economica ed in particolare della regressione registrata nel settore immobiliare;
- riclassifiche dalla voce "Attività possedute per la vendita e gruppi in dismissione" per euro 10.930 mila relative ad officine ferroviarie il cui piano di conferimento a una società del Gruppo FS non ha trovato effettiva realizzazione e dalla voce "Investimenti Immobiliari" di terreni e fabbricati destinati alla vendita (euro 5.764 mila).

PASSIVITÀ

Nel 2013 il totale delle Passività subisce un incremento di euro 277.848 mila passando da euro 8.832.003 mila del 2012 a euro 9.109.851 mila.

Le voci "TFR e altri benefici ai dipendenti" e "Fondi rischi e oneri" al 31 dicembre 2013 ammontano ad euro 97.216 mila, con una variazione netta di euro 8.436 mila rispetto al precedente esercizio.

I Fondi rischi ed oneri accolgono il Fondo contenzioso nei confronti del personale e di terzi ed il Fondo Altri rischi minori, posto a presidio degli oneri stimati da sostenere per il personale e per gli oneri contrattualmente assunti dalla ex Ferrovie Real Estate SpA connessi a particolari vendite, così detti "pacchetto a reddito e palazzi alti" e agli oneri di bonifica di alcuni siti, nonché a partite di natura fiscale. Gli utilizzi dell'esercizio riguardano essenzialmente gli oneri di personale (4.829mila euro) del Fondo a gestione bilaterale componente straordinaria al 31 dicembre 2013 e gli oneri per il contenzioso del personale (euro 470 mila).

Il Fondo imposte pari a euro 302 mila è posto essenzialmente a presidio delle probabili spese per l'avviso di accertamento ricevuto nel 2011 dalla Direzione Provinciale di Genova - Ufficio Territoriale di Genova correlato alla vendita di un compendio immobiliare sito nel Comune di Levanto (SP). La Società ha inoltrato apposito ricorso al provvedimento.

I Finanziamenti (a medio/lungo termine e breve termine) ammontano al 31 dicembre 2013 a euro 6.303.033 mila con una variazione in aumento di euro 158.150

mila rispetto al 31 dicembre 2012 e dovuta essenzialmente all'emissione del Bond relativo al Programma Euro Medium Term Notes erogato in 2 Tranche, di cui la prima nel mese di luglio pari a 750 milioni di euro e la seconda nel mese di dicembre pari a 600 milioni di euro a sostegno del Piano degli Investimenti delle controllate Trenitalia (1° Tranche 500 milioni di euro e 2° Tranche 100 milioni di euro) e RFI (1° Tranche 250 milioni di euro e 2° Tranche 500 milioni di euro), e si decrementa la quota a breve principalmente per il rimborso del prestito obbligazionario EUROFIMA (600 milioni di euro).

Le "Passività finanziarie correnti (inclusi i derivati) e non correnti", che al 31 dicembre 2013 ammontano complessivamente a euro 978.613 mila, rappresentano essenzialmente i debiti verso le controllate per il saldo dei conti correnti intersocietari.

Le "altre passività correnti e non correnti" pari a euro 1.265.654 mila hanno registrato una variazione in diminuzione di euro 95.396 mila, rispetto al 31 dicembre 2012, attribuibile essenzialmente:

- al decremento dei debiti verso le società controllate che partecipano al consolidato fiscale IRES (euro 10.480 mila) per il trasferimento da parte delle società medesime delle ritenute d'acconto subite non compensate con i debiti per acconti o imposte dovute e ai maggiori acconti versati rispetto alle imposte dovute;
- al decremento degli altri debiti verso società del Gruppo (euro 73.012 mila);
- al decremento degli altri debiti e ratei/risconti passivi (euro 13.704 mila).

7. Andamento della gestione delle principali società del Gruppo FS Italiane

Si forniscono di seguito elementi informativi - desunti dalla relazione al bilancio di esercizio e consolidato di Ferrovie dello Stato Italiane SpA - relativi ai risultati delle principali Società del Gruppo per i vari settori di intervento.

È da segnalare che le due maggiori società del Gruppo - Trenitalia e RFI - concentrano circa il 90% del capitale e sono titolari delle funzioni fondamentali e strategiche dell'intero Gruppo.

7.1. Trenitalia SpA: andamento complessivo della gestione nel 2013

Trenitalia è la Società che nell'ambito del Gruppo svolge servizi di trasporto passeggeri (media e lunga percorrenza e regionale) e merci.

La tabella che segue mostra i principali indicatori ed indici per il 2013 ponendoli a raffronto con quelli del 2012.

Principali indicatori	valori in milioni di euro			
	2013	2012	DELTA	%
Ricavi operativi	5.497,8	5.498,0	(0,2)	0,0%
Margine operativo lordo (EBITDA)	1.385,3	1.350,3	35,0	2,6%
Risultato operativo (EBIT)	431,7	418,3	13,4	3,2%
Risultato d'esercizio	181,5	206,5	(25,0)	(12,1%)
Investimenti	950,6	1.120,5	(170,0)	(15,2%)
Posizione finanziaria netta	6.241,0	6.339,1	(98,1)	(1,5%)
Mezzi propri	2.091,5	1.912,9	178,5	9,3%
Consistenza finale di personale (unità)	32.489	34.819	(2.330)	(6,7%)
Principali indici				
ROE	9,5%	11,7%		
ROI	5,2%	5,2%		
ROS (EBIT MARGIN)	7,9%	7,6%		
EBITDA/RICAVI OPERATIVI (EBITDA MARGIN)	25,2%	24,6%		
DEBT/EQUITY	3,0	3,3		

Trenitalia SpA in continuità con gli ultimi anni, chiude positivamente anche l'esercizio 2013 con un Risultato Netto di 181,5 milioni di euro seppure in diminuzione rispetto all'anno precedente.

Il Margine Operativo Lordo passa da 1.350,3 milioni di euro del 2012 a 1.385,3 milioni di euro del 2013, aumentando di 35 milioni di euro, pari al 2,6%, per effetto soprattutto del decremento dei costi operativi (-35,3 milioni di euro), mentre i ricavi operativi sono rimasti sostanzialmente invariati (-0,2 milioni di euro).

I Ricavi delle vendite e delle prestazioni, i quali comprendono i ricavi da traffico, i ricavi da contratti di servizio e i ricavi da altri servizi collegati al trasporto, registrano un lieve calo pari allo 0,1%, attestandosi a fine esercizio 2013 a 5.272,8 milioni di euro, rispetto ai 5.279,3 milioni di euro dell'anno precedente.

Per quanto riguarda i ricavi da traffico, diversi sono gli andamenti nell'ambito delle varie tipologie di servizi offerti dalla Società: nel settore passeggeri nazionali/internazionali la Società registra una performance positiva per 13,5 milioni di euro, per effetto, principalmente, di maggiori ricavi nei servizi a mercato profittevole (+39,4 milioni di euro), compensati da minori ricavi relativi ai servizi a bassa frequentazione e marginalità negativa (-10,8 milioni di euro) minori ricavi per i treni internazionali e i charter religiosi (rispettivamente -8,4 milioni di euro e -3,2 milioni di euro), e minori ricavi nel segmento del servizio universale (-3,6 milioni di euro). I buoni risultati ottenuti nel segmento mercato appaiono tanto più significativi se si considera che nell'anno si è completato l'ingresso del competitor sul mercato AV.

Nell'ambito del Servizio Universale, la riduzione risente del progressivo spostamento della quota modale sulle tratte a lunga percorrenza verso sistemi di trasporto alternativi, in linea con quanto già avvenuto nel resto dell'Europa.

I ricavi da traffico del settore del trasporto regionale registrano, rispetto al 2012, un incremento di 26,2 milioni di euro (+3,3%), tale variazione è legata principalmente alla crescita delle tariffe pari al 4,2%, mentre i treni/Km hanno subito una riduzione dello 0,2% a seguito della scelta di revisione dell'offerta operata da alcune Regioni per far fronte alle crescenti difficoltà della finanza locale, in tale contesto, in termini generali, i viaggiatori/Km si sono ridotti dello 0,8%.

I ricavi del traffico merci si decrementano per una percentuale pari al 5,1% rispetto all'esercizio precedente, attestandosi a 478,6 milioni di euro.

I settori di business che seguono le aree merceologiche di riferimento sono rappresentati dal Business Convenzionale e dal Business Combinato. Le spedizioni a treno Completo - Business Convenzionale - registrano nel 2013 una riduzione dei volumi in termini di treni/Km prodotti pari a -4,8% rispetto al 2012, con una riduzione di fatturato pari a -8,2%. I dati del traffico nel Business Combinato Nazionale/Internazionale presentano nell'anno un andamento quanto mai disomogeneo: in area nazionale, si è assistito ad un lieve recupero sia in termini di treni/Km (+1,1%) che di fatturato (+0,3%), reso possibile da un forte turnover di portafoglio clienti sul combinato marittimo controbilanciato da perdite di traffico sul combinato terrestre; in ambito internazionale, si è registrata una marcata flessione dei volumi (-12,1% treni/Km), a cui ha corrisposto però una buona tenuta del fatturato (+2,5%). Nel combinato terrestre internazionale la contrazione dei volumi è risultata più accentuata in quanto legata alla riduzione dei volumi degli MTO (Multimodal Transport Operator) internazionali a causa della scarsa domanda.

I ricavi da contratto di servizio pubblico nel 2013 sono costanti rispetto allo

scorso esercizio (2.021,7 milioni di euro nel 2013 vs i 2.022,2 milioni di euro del 2012), sebbene i diversi contratti abbiano avuto andamenti piuttosto differenziati al loro interno; per quanto riguarda i corrispettivi a valere sui contratti di servizio della Media Lunga percorrenza e del Cargo non si evidenziano variazioni rispetto all'anno precedente, mentre i corrispettivi per servizi acquistati dallo Stato per le Regioni a statuto speciale registrano un incremento di circa 22,6 milioni di euro per la rilevazione di ricavi correlati all'effettuazione di alcuni servizi per i quali il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha richiesto, in modo formale, la loro effettuazione. Per i contratti di servizio con le Regioni a statuto ordinario i vincoli di finanza pubblica hanno determinato una riduzione dei corrispettivi di circa 15,5 milioni di euro, parzialmente assorbita da un incremento delle tariffe che hanno consentito alle Regioni di far fronte agli impegni assunti con i contratti; questi due fattori hanno lasciato inalterato l'equilibrio economico dei contratti stessi.

I ricavi per altri servizi collegati al trasporto registrano un decremento complessivo di 20,5 milioni di euro rispetto al 2012. Tale decremento deriva prevalentemente dalla riduzione dei servizi di scorta manovra e condotta, riconducibili a servizi erogati alla società Trenord (-5,4 milioni di euro) e al decremento dei servizi manutenzione materiale rotabile conto terzi (-15 milioni di euro), anch'essi in massima parte riferibili alla riduzione di servizi erogati dalla Direzione Tecnica a favore di Trenord.

Gli Altri ricavi registrano un incremento di 6,3 milioni di euro (pari a +2,9%) rispetto all'esercizio 2012. Le principali variazioni sono per la maggior parte ascrivibili all'incremento dei proventi derivanti dalla rottamazione del materiale rotabile per 16,1 milioni di euro e all'incremento per provvigioni attive per 2,1 milioni di euro, compensati dal decremento di trattenute su titoli di viaggio e rimborsi per 3,9 milioni di euro, dalla riduzione dei servizi generali e riaddebiti nei confronti di Trenord per circa 2,6 milioni di euro e da minori indennizzi assicurativi per 5,1 milioni di euro.

I Costi operativi registrano, come già accennato in precedenza, una diminuzione pari a 35,3 milioni di euro (pari a -0,9%) dovuta principalmente alla riduzione del Costo del personale per 59,4 milioni di euro; gli altri costi, al netto delle capitalizzazioni per attività di manutenzione ciclica e di altre operazioni di *revamping* del materiale rotabile, registrano un incremento complessivo pari a 24,1 milioni di euro (pari a +1,1%).

Nel 2013 il saldo della gestione finanziaria registra un miglioramento di 33 milioni di euro, per effetto sia dell'aumento dei proventi per 11,8 milioni di euro, che della diminuzione degli oneri per 21,2 milioni di euro. I proventi finanziari hanno

beneficiario di differenze cambio per 16,7 milioni di euro, prevalentemente correlate all'esecuzione dell'operazione di riduzione del capitale sociale della società Cisalpino AG a CHF 100.750 (riduzione di CHF 162.399.250), avvenuta il 16 gennaio 2013. Tale provento è stato parzialmente compensato dalla riduzione dei dividendi della controllata TX Logistik per 7,5 milioni di euro. Per quanto attiene l'andamento degli oneri finanziari legati al servizio del debito sui finanziamenti a medio e lungo termine si registra un miglioramento di 6 milioni di euro. Tali minori oneri sono riconducibili ad una riduzione del costo medio dell'indebitamento che è passato dal 2,87% del 2012 al 2,75% del 2013. Tale riduzione è dovuta al calo dei tassi d'interesse sul mercato ed ha consentito di poter cogliere i benefici economici sia sulla componente a breve termine dell'indebitamento sia su quella di medio lungo termine i cui strumenti derivati di copertura, *collar e cap*, hanno consentito di capitalizzare l'andamento al ribasso dei tassi di interesse. Inoltre, il risultato della gestione finanziaria ha beneficiato della riduzione dell'*interest cost* del TFR per circa 18,6 milioni di euro, conseguente ad una riduzione del tasso applicato, passato dal 4,05% al 2,05% ed alla riduzione del debito, a seguito delle significative uscite di personale realizzate nel corso del 2013. Si segnala, infine, l'incremento della svalutazione delle partecipazioni per 9,9 milioni di euro totalmente attribuibile all'adeguamento del valore di carico della partecipazione al patrimonio netto della controllata Thello Sas.

Le Imposte sul reddito, infine, aumentano di 71,4 milioni di euro. Tale incremento è correlato alla variazione negativa per 76,6 milioni di euro della voce imposte differite e anticipate derivante dall'accertamento, non ripetibile, per 72 milioni di euro, nel bilancio 2012, di imposte anticipate a fronte di benefici fiscali derivanti dalle perdite pregresse e alle variazioni positive per 5,5 milioni di euro derivanti dalla rilevazione di aggiornamenti di stime di imposte di esercizi precedenti definiti con la presentazione delle dichiarazioni nel corso del 2013.

I flussi di cassa operativi (prima degli investimenti) mostrano un saldo positivo nonostante significativi ritardi negli incassi provenienti da alcune regioni italiane.

Il trasporto passeggeri sulla media e lunga distanza è condizionato dai livelli di consumo, dai livelli di occupazione e dal complessivo sviluppo dei principali fattori economici. Il settore "mercato" nel segmento Alta Velocità è stato interessato dalla modifica degli equilibri di mercato a seguito dell'ingresso di nuovi operatori privati. I rischi derivanti dall'ingresso del nuovo operatore sono stati valutati nel Piano industriale della Società e riflessi nelle previsioni e nei piani; tali assunzioni sono coerenti con gli andamenti sino ad ora registrati e non si prevedono per il prossimo futuro modifiche di tali trend.

I rischi di mercato sono particolarmente evidenti nel settore Cargo. Tale settore è infatti particolarmente influenzato dall'andamento negativo dell'economia. La leva del prezzo potrebbe ancora costituire elemento di discriminazione tra i diversi operatori con un riflesso sulla marginalità della divisione al fine di difendere il mercato contendibile. La Società sta portando a compimento un impegnativo piano di ristrutturazione del settore Cargo secondo le linee guida già delineate nel corso della seconda metà del 2009; tale piano dovrà portare il settore verso l'equilibrio economico complessivo. Per quanto concerne il Trasporto Regionale, nel corso del 2013 hanno dispiegato i loro effetti le variazioni normative del 2012 che prevedevano l'obbligo per le Regioni, poi abrogato dalla Sentenza della Corte Costituzionale n. 199/2012, di mettere a gara il servizio di trasporto regionale al termine della scadenza dei contratti vigenti; alla luce di ciò, l'apertura delle gare, pur non essendo più obbligatoria, è comunque ammessa e alcune regioni hanno confermato la loro volontà di procedere in tal senso. I possibili effetti derivanti dal mancato rinnovo dei contratti di servizio con le regioni, che avranno riflessi nei periodi successivi al 2014, non sono al momento completamente prevedibili e gli stessi vanno comunque considerati quali rischi attribuibili ad una società che opera sul libero mercato. Sul rischio del mancato rinnovo, la Società ha messo in atto, nella stipula dei contratti di servizio, idonee protezioni a salvaguardia degli investimenti effettuati. Gli effetti dei piani di ristrutturazione previsti e sostanzialmente realizzati verso la fine del 2013, alla luce degli accordi sindacali siglati a fine luglio, pongono le basi per una ulteriore revisione della base-line dei costi operativi. E' opportuno evidenziare che il mantenimento del piano di investimento deliberato negli anni precedenti comporta per la Società rilevanti impegni finanziari.

Alla luce delle considerazioni esposte la Società potrà prevedere, per il 2014, il mantenimento dei risultati raggiunti nel corso del 2013.

7.2. RFI SpA: andamento complessivo della gestione nel 2013

RFI SpA è la Società che ricopre il ruolo di "gestore nazionale" della infrastruttura ferroviaria nazionale. I suoi ricavi sono costituiti principalmente dai canoni di accesso (pedaggi) corrisposti dalle imprese di trasporto utilizzatrici dell'infrastruttura e dai contributi dello Stato per la copertura dei costi di manutenzione ordinaria dell'infrastruttura medesima.

La Società chiude il 2013 con un altro risultato positivo, pari a 269,8 milioni di euro (+69% circa sul 2012) e un valore dell'EBITDA di 516,5 milioni di euro (+37%). Nel corso del 2013 la società ha registrato un valore dei ricavi dalle vendite sostanzialmente in linea con l'anno precedente a fronte di un lieve incremento degli altri proventi. La performance perseguita dalla società nel corso del 2013 risulta inoltre influenzata in positivo dalla riduzione degli altri costi, a seguito prevalentemente del decremento registrato nei costi per servizi, in particolare nei lavori conto terzi e delle maggiori capitalizzazioni.

Nel rinviare, come accennato in premessa, al Referto della Corte dei conti sulla gestione di RFI SpA, si anticipano talune informazioni di sintesi sulla gestione 2013 ponendole a raffronto con l'esercizio 2012.

Principali indicatori	valori in milioni di euro			
	2013	2012	DELTA	%
Ricavi operativi	2.675,9	2.663,4	12,6	0,5%
Margine operativo lordo (EBITDA)	516,5	376,8	139,8	37,1%
Risultato operativo (EBIT)	387,2	246,3	141,0	57,2%
Risultato d'esercizio	269,8	160,0	109,8	68,6%
Investimenti	2.871,1	2.835,2	35,8	1,3%
Posizione finanziaria netta	2.054,9	2.310,2	(255,3)	(11,0%)
Mezzi propri	33.295,2	33.033,1	262,1	0,8%
Consistenza finale di personale (unità)	27.108	27.101	7	0,0%
Principali indici				
ROE	0,8%	0,5%		
ROI	1,1%	0,7%		
ROS (EBIT MARGIN)	14,5%	9,2%		
EBITDA/RICAVI OPERATIVI (EBITDA MARGIN)	19,3%	14,1%		
DEBT/EQUITY	0,1	0,1		

Come già segnalato, la Società chiude l'esercizio 2013 facendo registrare un utile di 269,8 milioni di euro, contro un risultato positivo di 160 milioni di euro del 2012.

L'EBITDA, pari a 516,5 milioni di euro, presenta un miglioramento di 139,8 milioni di euro rispetto al 2012 generato da un leggero aumento dei ricavi operativi accompagnato da una robusta riduzione dei costi della stessa natura. Tra i Ricavi operativi, la posta dei Ricavi delle vendite e delle prestazioni rimane sostanzialmente invariata per l'effetto combinato tra l'aumento dei ricavi da servizi di infrastruttura per 13,2 milioni di euro (generato principalmente dall'incremento dei ricavi da pedaggio sulle tratte AV/AC per 74,5 milioni di euro - nonostante la riduzione del 15% del canone deliberato con Decreto Ministeriale n. 330 del 13 settembre 2013 - e dalla riduzione di 60 milioni euro derivante dal Contratto di servizio) e la riduzione dei ricavi per servizi accessori alla circolazione per 5,4 milioni di euro e dei ricavi per servizi di trasporto per 7,4 milioni di euro conseguente al trasferimento del ramo d'azienda "Navigazione traghetti mezzi gommati e passeggeri" a Blufferries Srl. La posta degli Altri proventi registra un incremento pari a 12,3 milioni di euro dovuto sostanzialmente a maggiori plusvalenze per 27,7 milioni di euro e proventi diversi per 16,7 milioni di euro largamente attribuibili all'esito favorevole della sentenza che ha condannato la società Autostrade Italiane SpA a sostenere gli oneri sopportati per la bonifica dei siti inquinati nel comune di Casoria per un importo di 12,7 milioni di euro, compensati da una riduzione dei ricavi derivanti dalla gestione immobiliare per -9,6 milioni di euro, riconducibile ai minori ricavi per canoni degli immobili, e dei ricavi per i lavori in conto terzi per -20,4 milioni di euro conseguenza del completamento dei lavori relativi alla circonvallazione Nomentana di Roma.

I Costi operativi subiscono un decremento pari a 127,2 milioni di euro dovuto all'effetto combinato tra l'incremento del costo del lavoro di 4,3 milioni di euro e il decremento degli altri costi di 131,5 milioni di euro. Il decremento degli altri costi deriva principalmente dalla riduzione dei costi per servizi di 84,3 milioni di euro derivante essenzialmente dai minori costi per accantonamenti netti (63,3 milioni di euro), minori costi per lavori appaltati in conto terzi (11,2 milioni di euro) minori costi per manutenzioni e riparazione beni mobili e immobili (19,1 milioni di euro) e minori costi per assicurazioni (11,5 milioni di euro) e all'aumento delle capitalizzazioni di 76 milioni di euro dovuto a maggiori internalizzazioni delle attività e a una rivisitazione della tariffa media oraria.

In tema di rapporti con lo Stato, si segnala che sono stati già definiti sia un nuovo schema di Contratto di Programma 2012-16 - parte Investimenti che è attualmente in corso di negoziazione con il MIT, sia il nuovo Contratto di Programma

2012-14 – parte Servizi, siglato in data 29 novembre 2013, in attesa dell’emanazione del Decreto MIT e della registrazione presso la Corte dei Conti per la piena operatività.

Si evidenzia inoltre la presenza di un quadro normativo e regolatorio in divenire che ha visto, da un lato, l’evoluzione delle direttive europee sfociare nell’emanazione del c.d. “Recast” e del “quarto pacchetto ferroviario”, dall’altro, l’operatività della nuova Autorità di Regolazione dei Trasporti (istituita con Legge n. 27/2012). Infine, l’operatività della società è condizionata da una domanda da parte delle imprese sempre più forte in termini di qualità e puntualità sui servizi regionali e metropolitani, oltre che da una richiesta di maggiori volumi per i servizi nei settori AV e merci.

7.3. L'andamento complessivo della gestione delle altre principali società del Gruppo

FS Logistica SpA: sviluppa la propria offerta nei comparti della logistica curandone la progettazione, la produzione, la gestione e la vendita.

I settori di attività principali sono la petrolchimica, ambiente e territorio, grandi clienti istituzionali e siderurgico. A seguito del processo di revisione del portafoglio attività, dal 2013 le *core activities* della società sono concentrate perlopiù nei settori dei grandi clienti istituzionali (BU Omniaexpress) e servizi di trasporto e logistica multimodale del consumer goods (BU TLM-Trasporto e Logistica Multimodale), essendo stato trasferito a Trenitalia, in data 1° aprile 2013, il comparto della BU Industria/Chimica e Ambiente. La società si occupa anche di progettazione e realizzazione di infrastrutture logistiche su *asset* di proprietà, attraverso la struttura organizzativa Gestione e Sviluppo *Asset*, al fine di valorizzare il patrimonio aziendale attraverso investimenti mirati alla riqualificazione delle aree.

FS Logistica ha chiuso l’esercizio 2013 con un Risultato netto positivo pari a 3,23 milioni di euro, a fronte di una perdita di 17,07 milioni di euro nel 2012. Il significativo miglioramento della performance economica è riconducibile essenzialmente al rilevante intervento di ristrutturazione attuato dagli amministratori e, in particolare, alla conseguente riduzione dei costi operativi, in particolare per quanto concerne i costi per servizi di trasporto merci e manovra, i costi del personale, anche per la riduzione di organico, e i costi di noleggio del materiale rotabile.

Italferr SpA: è la società di servizi d’ingegneria del Gruppo FS Italiane che si occupa di progettazione, direzione e supervisione lavori, effettuazione delle gare d’appalto e

attività di *project management* per tutti i grandi investimenti infrastrutturali del Gruppo. Italferr è fortemente impegnata anche nella progettazione e nella realizzazione di opere compatibili a livello ambientale e con i bisogni e le attese espresse dalla collettività.

La società ha chiuso l'esercizio 2013 con un risultato netto positivo pari a 3,62 milioni di euro; tale risultato, ancorché in flessione rispetto all'anno precedente è stato influenzato in misura rilevante da ricavi di natura eccezionale (quali il rilascio fondi esuberanti e l'integrale deducibilità fiscale dell'IRAP dall'IRES anni 2007/2011). Inoltre, la situazione interna al Paese ha influenzato negativamente la gestione operativa di Italferr comportando, nel 2013, una riduzione del volume di produzione a committenza prevalentemente captive, a favore di un aumento dell'attività no captive. La società, infatti, ha intensificato la politica di acquisizioni di attività all'estero, aggiudicandosi importanti progetti soprattutto nei paesi del Golfo Persico, dimostrando così di essere non solo in grado di raggiungere i propri obiettivi, ma anche di avere la capacità di adattarsi ai cambiamenti, mutevoli, del mercato, spostandosi laddove sono in crescita le opportunità di business.

Ferservizi SpA: costituisce il "Centro Servizi Integrato" del Gruppo FS Italiane, in quanto gestisce in forma integrata per la Capogruppo e per le maggiori società del Gruppo le attività non direttamente connesse all'esercizio ferroviario. Le attività preminenti svolte da Ferservizi, regolate da specifici accordi contrattuali, sono rivolte ai seguenti processi: Immobiliare, Amministrativo, *Facility Management*, Acquisti di Gruppo. La società chiude il 2013 con un risultato netto positivo di 14,4 milioni di euro (+5,9% sul 2012) e presenta il miglioramento di tutti gli indicatori economici e patrimoniali; in particolare si segnala l'incremento dell'EBITDA per 4,6 milioni di euro, pari al 14%, e l'aumento dell'EBIT per 5,4 milioni di euro, pari ad oltre il 25%, la migliore performance da sempre realizzata dalla Società.

Gruppo Grandi Stazioni: è il Gruppo, composto dalla controllante Grandi Stazioni SpA e le sue due controllate Grandi Stazioni Ceska Republika Sro (51%) e Grandi Stazioni Ingegneria Srl (100%) che ha cessato la sua attività il 30 novembre 2013. Il Gruppo Grandi Stazioni provvede alla gestione, riqualificazione e valorizzazione dei complessi immobiliari dei 13 principali scali ferroviari italiani e alla gestione della stazione di Roma Tiburtina e di due scali ferroviari della rete ceca. Il contratto di affidamento dei complessi di stazione hanno una durata di 40 anni a decorrere dall'anno 2000 per le 13 Grandi Stazioni, 30 anni per la stazione di Roma Tiburtina a

decorrere dalla data di consegna e di 30 anni per quelli nella Repubblica Ceca, gestiti dalla controllata di Praga.

Il 2013 ha rappresentato per il gruppo Grandi Stazioni un momento di discontinuità rispetto agli esercizi precedenti (risultato netto di esercizio pari a 10 milioni di euro circa positivi, contro i circa 21 milioni positivi di fine 2012) determinatosi principalmente a seguito dell'esito negativo del giudizio di primo grado nel contenzioso con gli agenti nel settore pubblicitario. Nonostante la congiuntura economica negativa e l'eccezionalità di quanto accennato in precedenza, il gruppo Grandi Stazioni ha registrato nel 2013 un aumento dei ricavi del 3% e ha proseguito i suoi progetti di investimento.

Centostazioni SpA: si occupa della gestione del patrimonio costituito dai complessi immobiliari del network delle 103 stazioni ferroviarie di medie dimensioni di proprietà di RFI SpA e della gestione di attività in qualunque forma connesse allo sfruttamento commerciale su mezzi di trasporto. L'esperienza e il know-how maturati nella gestione delle attività commerciali e di *property management*, in quelle di servizi di ingegneria e di *facility management* agli immobili del network hanno consentito di raggiungere discreti risultati operativi anche per l'esercizio 2013. La società ha chiuso l'esercizio 2013 con un risultato pari a 9,1 milioni di euro (-10,4% rispetto al 2012), caratterizzato da una crescita dei ricavi operativi minore rispetto all'incremento dei corrispondenti costi operativi.

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

La società ha registrato un risultato netto di 3 milioni di euro (nel 2012 il risultato netto era stato pari a poco più di 100 mila euro) e ricavi per 117 milioni di euro (+6% circa sul 2012) derivanti principalmente da mercato, da contratti di servizio con le Regioni, Province e Comuni oltre che ricavi derivanti da Contratti di Servizi aggiuntivi con gli stessi concedenti e riferiti alle sole Direzioni regionali del Veneto e della Toscana. La società nel corso dell'esercizio 2013 si è aggiudicata la gara indetta da Umbria TPL e Mobilità SpA per l'acquisto di una quota di partecipazione pari al 70% della società Umbria Mobilità Esercizio Srl. La procedura di gara prevede inoltre l'obbligo per l'aggiudicatario di acquisire anche la quota residuale

del 30% del capitale sociale, a semplice richiesta della Stazione appaltante. In conseguenza di ciò la società ha deliberato a fine 2013 di aumentare il capitale sociale entro il 30 giugno 2014.

Fercredit SpA: è la società di servizi finanziari del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane. La sua attività è rivolta essenzialmente allo sviluppo del credit factoring e del leasing sul mercato captive e all'espansione delle operazioni di consumer credit per i dipendenti del Gruppo medesimo. Il risultato dell'esercizio 2013 evidenzia un utile netto di 6,2 milioni di euro contro gli 8,5 milioni di euro dell'esercizio precedente.

Gruppo Netinera Deutschland: il gruppo Netinera svolge principalmente attività di trasporto ferro-gomma sul mercato del trasporto locale e metropolitano tedesco, attraverso circa 50 società partecipate. Nel gruppo sono effettuate anche attività su tratte internazionali verso la Repubblica Ceca, la Polonia e i Paesi Bassi. Oltre ai servizi di trasporto passeggeri e merci, il gruppo effettua servizi di manutenzione e *revamping* dei veicoli.

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

Considerazioni conclusive

In continuità con quanto verificatosi nei precedenti esercizi, anche nel 2013 il Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane ha presentato per il sesto anno consecutivo una performance positiva che conferma il raggiungimento degli obiettivi aziendali prefissati nel piano Industriale 2011-15.

In particolare, il bilancio consolidato del Gruppo FS Italiane 2013, redatto sulla base dei Principi internazionali IAS/IFRS, registra un risultato netto, pari a 460 milioni di euro, in crescita di 79 milioni di euro rispetto al 2012, migliorando di oltre il 20% il risultato 2012.

Tale andamento di crescita, che assume ancor più significato in un periodo di crisi economica congiunturale, si fonda, in primo luogo, sull'incremento dei ricavi operativi del Gruppo che si attestano a +101 milioni di euro, con i ricavi da servizi di trasporto che vedono a fine 2013 una crescita di 97 milioni di euro, nonostante il 2013 abbia visto entrare a regime la competizione con l'operatore privato nel traffico AV.

In relazione ai ricavi operativi si evidenzia, nello specifico, un incremento dei ricavi delle vendite e delle prestazioni (+86 milioni di euro), a cui si aggiunge l'aumento degli altri proventi (+15 milioni di euro). La crescita dei ricavi delle vendite e delle prestazioni deriva dall'incremento registrato nei ricavi da servizi di trasporto (97 milioni di euro), mentre decrescono i ricavi da servizi di infrastruttura per 7 milioni di euro e gli altri ricavi da servizi per 4 milioni di euro.

La crescita dei ricavi da servizi di trasporto, è frutto dell'aumento dei ricavi del settore viaggiatori per 98 milioni di euro, in parte compensato dalla minima flessione registrata nei ricavi da traffico merci per circa 1 milione di euro, mentre restano pressoché invariati i ricavi da contratto di servizio pubblico con le Regioni e con lo Stato.

Per quanto riguarda il bilancio di esercizio di Ferrovie dello Stato Italiane SpA il risultato netto dell'esercizio 2013 ammonta a 76 milioni di euro, con un miglioramento di 3 milioni rispetto all'esercizio precedente che chiudeva con un utile di 73 milioni di euro.

A livello di EBITDA si evidenzia un decremento di 32 milioni di euro, con un margine che passa da un valore positivo di 11 milioni di euro ad un valore negativo di 21 milioni di euro per l'effetto combinato dell'aumento dei ricavi operativi di 3 milioni di euro e dell'incremento dei costi operativi di 35 milioni di euro, dovuto agli interventi di svalutazione effettuati a seguito del completamento delle attività di verifica dei valori immobiliari rispetto al mercato. Conseguentemente, l'EBIT si attesta ad un valore negativo di 65 milioni di euro rispetto al valore, anch'esso negativo, di 13

milioni di euro del 2012; migliora invece il saldo della gestione finanziaria di 36 milioni di euro passando da +73 milioni di euro nel 2012 a +109 milioni di euro nel 2013.

Il patrimonio netto ammonta a 36.251.930 mila euro, con una variazione in aumento di 77.221 mila euro rispetto al 2012 da ricondurre quasi esclusivamente al risultato di esercizio per il quale comunque si rimanda allo specifico referto.

In merito al bilancio di esercizio di Trenitalia SpA per il 2013 si registra un Risultato Netto positivo di 181,5 milioni di euro.

Il margine operativo lordo passa da 1.350 milioni di euro del 2012 a 1.385 milioni di euro del 2013 con un aumento del 2,6%, per cui l'incidenza sui ricavi operativi per il 2013 pari al 25,2% migliora rispetto ad un 24,6% fatto registrare nel 2012.

Il risultato operativo registra un miglioramento del 3,2% attestandosi ad un risultato positivo di 432 milioni di euro, rispetto a 418 milioni di euro dell'esercizio precedente con una incidenza sui ricavi operativi pari al 7,9% sul 2013 (7,6% nel 2012).

Si segnala, da ultimo, che la Posizione finanziaria netta si attesta a 6.241 milioni di euro registrando complessivamente, nel corso dell'esercizio 2013, un miglioramento di 98 milioni di euro. Nel corso dell'esercizio la gestione corrente ha generato un flusso di cassa positivo per 770 milioni di euro. Il flusso della gestione corrente è stato assorbito per 532 milioni di euro dagli investimenti, per 153 milioni di euro dalla gestione finanziaria, ed ha beneficiato per 14 milioni di euro di contributi in conto investimento, compensato dal pagamento dell'IVA di 17 milioni di euro legato allo sdoganamento per l'acquisto dei treni ETR610 dalla società Cisalpino.

Per quanto attiene infine ad RFI, quest'ultima nel 2013 presenta un utile pari a circa 270 milioni di euro.

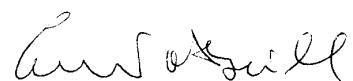
Il margine operativo lordo dell'anno, superiore di 140 milioni di euro rispetto a quello del 2012 (+37%), è ascrivibile per il 9% ad un aumento dei ricavi e per il 91% ad un decremento dei costi operativi.

La considerevole diminuzione dei costi operativi per 127 milioni di euro è dovuta all'effetto combinato tra l'incremento del costo del lavoro di 4 milioni di euro e il decremento degli altri costi di 131,5 milioni di euro. Il decremento degli altri costi deriva principalmente dalla riduzione dei costi per servizi di 84 milioni di euro derivante essenzialmente dai minori costi per accantonamenti netti (63 milioni di euro), minori costi per lavori appaltati in conto terzi (11 milioni di euro) minori costi per manutenzioni e riparazione beni mobili e immobili (19 milioni di euro) e minori costi per assicurazioni (11 milioni di euro) e all'aumento delle capitalizzazioni di 76 milioni di euro dovuto a maggiori internalizzazioni delle attività e a una rivisitazione della tariffa media oraria.

In conclusione la Corte richiama l'attenzione sulle criticità che si riassumono di seguito.

Sussiste un consistente livello d'indebitamento per la società Trenitalia, pari a circa 6,2 miliardi di euro, in un contesto che vede rilevanti ritardi nei pagamenti dei propri debiti da parte di alcune Regioni italiane, con il rischio del mancato rispetto degli impegni contrattuali. In tale ambito, i possibili effetti derivanti dal mancato rinnovo dei contratti di servizio con le Regioni avranno, comunque, eventuali riflessi, nei periodi successivi al 2014. Nel corso del corrente anno potranno ancora manifestarsi richieste di rimodulazione dei servizi resi da parte di qualche Regione per renderli coerenti con le ridotte fonti di finanziamento, eventualità che potrebbe comportare effetti sui livelli di redditività dell'esercizio in corso.

Per quanto riguarda il gestore della rete, la Normativa Europea si tradurrà in un nuovo modello di *governance* dell'azienda, che consenta una chiara focalizzazione e separazione dei diversi segmenti di attività in termini di gestione, organizzazione ed impiego degli *asset*, distinguendo chiaramente le attività regolate da quelle a mercato. Nel futuro più immediato, è fondamentale l'elaborazione della nuova impostazione dei modelli di business nonché, a valle dei processi di confronto e condivisione con i diversi *stakeholders*, la relativa implementazione, in vista del recepimento obbligatorio da parte degli Stati della Direttiva UE 35/2012 il cui termine ultimo è fissato il 16 giugno 2015.



PAGINA BIANCA

FERROVIE DELLO STATO ITALIANE S.P.A.

BILANCIO D'ESERCIZIO 2013

PAGINA BIANCA

Organi sociali di Ferrovie dello Stato Italiane SpA e Società di Revisione**Consiglio di Amministrazione**

Presidente	Lamberto Cardia
Amministratore Delegato	Mauro Moretti
Consiglieri	Antimo Prosperi
	Mauro Coletta*
	Maria Teresa Di Matteo*

Collegio Sindacale

Presidente	Alessandra dal Verme
Sindaci effettivi	Tiziano Onesti**
	Claudia Cattani**
Sindaci supplenti	Paolo Castaldi
	Cinzia Simeone

Magistrato della Corte dei Conti delegato al controllo su Ferrovie dello Stato Italiane SpAAntonio Ciaramella¹Ernesto Basile²**Dirigente preposto alla redazione dei documenti contabili societari**Vittorio de Silvio³Roberto Mannozi⁴**Società di revisione**

PRICEWATERHOUSECOOPERS SpA

*: Nominati nella carica dall'Assemblea del 9 agosto 2013 in sostituzione di Alberto Brandani e Stefano Zaninelli

** : Nominati nella carica dall'Assemblea del 9 agosto 2013 in sostituzione di Giuseppe Di Giovanni e Giancarlo Filocamo



¹ In carica fino all' 11 febbraio 2013

² In carica dal 12 febbraio 2013

³ In carica fino al 31 luglio 2013

⁴ In carica dal 1° agosto 2013

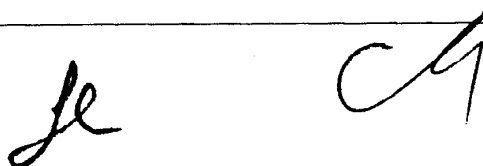
Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane



PAGINA BIANCA

INDICE

Progetto Di Bilancio Consolidato e Bilancio di Esercizio 2013	1
Lettera del Presidente	4
RELAZIONE SULLA GESTIONE	8
Corporate Governance	9
Risultati consolidati raggiunti nel 2013	23
Principali eventi dell'esercizio	25
Sostenibilità	38
Risorse umane	39
LE RELAZIONI INDUSTRIALI	39
Ambiente	43
Sicurezza Esercizio Ferroviario	47
Quadro macroeconomico	48
Clienti	52
Andamento dei mercati di riferimento e del traffico ferroviario nazionale	56
I risultati del traffico delle principali Imprese Ferroviarie europee	60
Andamento economico e situazione patrimoniale – finanziaria del Gruppo	61
Fattori di rischio	69
Andamento economico e situazione patrimoniale e finanziaria di Ferrovie dello Stato Italiane SpA	73
Rapporti con parti correlate	77
Investimenti	78
Attività di ricerca e sviluppo	87
Azioni proprie della Capogruppo	87
Altre Informazioni	88
Indagini e procedimenti giudiziari (arbitrati, procedimenti antitrust e dell'autorità per la vigilanza sui contratti pubblici, contenziosi amministrativi)	88
Interventi/trasferimenti per il Gruppo di risorse pubbliche di competenza del 2013	101
Fatti di rilievo intervenuti dopo la chiusura dell'esercizio	114
Evoluzione prevedibile della gestione	115
Proposta di destinazione del risultato dell'esercizio di Ferrovie dello Stato Italiane SpA	120
Prospetti contabili consolidati	121
Note esplicative al Bilancio consolidato	127
Allegati	214
Bilancio di Esercizio di Ferrovie dello Stato Italiane SpA al 31 Dicembre 2013	220
Prospetti contabili	221
Note esplicative al Bilancio civilistico	227



PAGINA BIANCA

RELAZIONE DEL PRESIDENTE

PAGINA BIANCA

Lettera del Presidente

Signor azionista,

anche per l'esercizio 2013 il Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane conferma il percorso di crescita avviato sin dal 2007 e, per il sesto anno consecutivo, il *trend* positivo del **risultato netto di esercizio** che cresce di oltre il 20% rispetto al 2012 (460 milioni di euro verso 381 milioni di euro).

In continuità con quanto avvenuto negli ultimi anni, si sono registrati evidenti miglioramenti in tutti i risultati intermedi; in particolare aumentano: l'**EBITDA**, che per la prima volta supera i 2 miliardi di euro ed evidenzia un incremento di 112 milioni di euro pari a circa il 5,8% rispetto allo scorso anno; l'**EBIT**, anch'esso per la prima volta oltre gli 800 milioni e registra un incremento di 99 milioni di euro rispetto al 2012, pari a circa il 13,8 %; il **risultato prima delle imposte** pari a 584 milioni di euro con un incremento di 155 milioni di euro rispetto al precedente esercizio, pari al 36,1%.

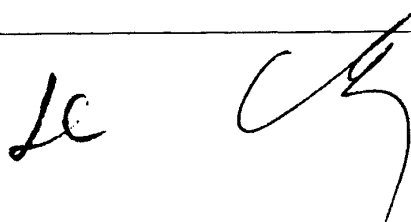
La solidità del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane, espressa nei risultati sopra esposti, rappresenta la premessa imprescindibile per raggiungere obiettivi prospettici ancor più sfidanti, adeguatamente descritti nel nuovo Piano Industriale 2014-2017 di Gruppo.

Tale Piano, approvato dal CdA di Ferrovie dello Stato Italiane Spa in data 19 febbraio 2014 e presentato alla comunità finanziaria il 25 marzo 2014, prevede infatti nel quadriennio una crescita dei ricavi fino a 9,5 mld euro (8,2 mld nel 2012). Tra i suoi principali obiettivi, un tasso medio di crescita dei ricavi del 3,5% all'anno, incremento trainato in particolare dai ricavi dei servizi di trasporto, sia ferro sia gomma, che si prevede supereranno i 7 mld nel 2017; l'**EBITDA** a sua volta è previsto che raggiunga i 2,5 mld (1,9 mld nel 2012).

Il Piano si caratterizza anche per una profonda rivisitazione dei modelli di *business*, con una più chiara specializzazione in servizi a mercato e servizi universali e della *governance* nel settore merci dove saranno costituite *business units*, corrispondenti ai corridoi europei. E' previsto anche il forte sviluppo sui mercati esteri delle attività di trasporto, in particolare da parte delle società controllate in Europa (gruppo Netinera e gruppoTX Logistik) e di quelle di ingegneria e certificazione (Italferr e Italcertifer). Strategie e obiettivi sono stati inquadrati in uno scenario macro-economico che lascia intravedere i primi deboli segnali di ripresa e offre, insieme a perduranti difficoltà, anche oggettive opportunità sia per l'intero Paese, quali l'EXPO 2015, sia per il Gruppo, quali l'entrata in servizio dei nuovi Frecciarossa 1000. Per quanto concerne l'andamento dell'offerta, il 2013 è stato caratterizzato da un rafforzamento dell'offerta del segmento Mercato e dal progressivo completamento della diversificazione nei livelli di servizio; l'offerta del segmento ha segnato un +13% rispetto allo scorso anno. Il 2013 è stato inoltre caratterizzato dal completo avvio della competizione sul segmento dell'Alta Velocità. La politica di *pricing* per tutti i prodotti del settore passeggeri nazionali ed internazionali (Frece e Servizi di Base) è stata oggetto di un importante processo di evoluzione che ne ha rivisto completamente la struttura proposta alla clientela con un *mix* di flessibilità e convenienza: Base, *Economy* e *Super Economy*. A partire da aprile 2013, poi, l'offerta *Economy* è stata estesa anche al livello di servizio *Executive*, al fine di armonizzare la gamma e ampliare il mercato potenziale.

Nel corso dell'anno è stata superata la soglia dei 2,5 milioni di clienti fidelizzati al programma Cartafreccia, che si è arricchito di offerte esclusive, come la possibilità di acquistare viaggi a prezzi vantaggiosi.

Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane



I dati di soddisfazione della clientela evidenziano un livello di soddisfazione complessiva del viaggio, a fine anno, pari al 93,6%, in miglioramento, seppur lieve, rispetto ai risultati rilevati alla fine del precedente esercizio mentre 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 rimasta stabile oltre il 96%.

Per quanto concerne il Trasporto Regionale nel 2013 si è registrato un incremento dei ricavi da traffico del 3,3 %, rispetto al precedente esercizio. Tale variazione è legata principalmente all'incremento delle tariffe operate dalle Regioni per compensare, seppur parzialmente, in alcuni casi, la riduzione dei corrispettivi.

I dati di *customer satisfaction* nel trasporto regionale fanno registrare miglioramenti. In particolare il gradimento della clientela del viaggio nel complesso è passato dal 71,9% del 2012 al 73,8% nel 2013; per quanto riguarda invece la qualità percepita delle pulizie a bordo dei treni regionali si evidenzia un rilevante miglioramento rispetto al 2012 passando dal 50,2% del 2012 al 54,8 % del 2013 rispetto al 33% di qualche anno fa. Tale risultato è stato ottenuto dopo la rivisitazione completa dell'intero ciclo delle pulizie e dei numerosi cambi di ditte appaltatrici operati negli esercizi precedenti.

Nel settore Cargo il traffico ferroviario ha risentito della difficile situazione congiunturale del mercato italiano ed ha registrato una contrazione dei traffici internazionali da e verso Germania, Austria, Francia, Polonia, Slovenia e Ungheria mentre è risultato pressoché stabile o con flessione minima il trasporto ferroviario nazionale.

Sul fronte degli investimenti il Gruppo FS Italiane, pur operando in un contesto macroeconomico ancora non favorevole, oggi caratterizzato da un livello di investimenti inferiore di oltre un quarto rispetto a quello del 2007¹, è riuscito a dare continuità alle azioni programmate nel proprio Piano Investimenti, confermandosi tra i principali investitori del Paese, sia rispetto ai diretti competitors sia rispetto a realtà industriali italiane operanti in settori differenti.

Il Piano Investimenti del Gruppo, elemento fondamentale del più ampio Piano Industriale 2014-2017, come detto recentemente approvato, è volto ad accrescere e mantenere in efficienza la dotazione infrastrutturale del Paese e a fornire servizi di trasporto sempre più qualificati, con l'obiettivo di creare valore a vantaggio dell'Impresa e del sistema produttivo nazionale.

La spesa per investimenti complessivi realizzati dal Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane nel corso del 2013 (3.895 milioni di euro) prosegue il *trend* "mirato" degli ultimi anni, mostrando una lieve crescita (+0,1%) rispetto al volume di contabilizzazioni realizzato nell'anno precedente.

Con riferimento al quadro complessivo degli investimenti del Gruppo FS Italiane si evidenzia come lo stesso sia inserito nell'impegnativo programma di interventi, dell'ordine di circa 24 miliardi di euro, previsto dal già citato Piano di Impresa 2014-2017.

Di questi, circa 15 miliardi sono legati al Contratto di Programma tra Stato e RFI per il mantenimento degli *standard* di sicurezza e il potenziamento della rete convenzionale, la cui conferma è subordinata alle decisioni che il Governo assumerà nei prossimi anni, in base alle risorse finanziarie disponibili e alle priorità degli interventi da realizzare per il potenziamento infrastrutturale ferroviario del Paese. Per gli oltre 9 miliardi di euro restanti, si è provveduto attraverso autofinanziamento/indebitamento (di questi, 6,4 milioni di euro sono destinati a treni e tecnologie al servizio del *business*, per migliorare la *customer experience*, e 1,7 milioni di euro alla rete AV/AC), e quindi con risorse generate dalla gestione operativa del Gruppo FS italiane, ovvero reperite sul mercato attraverso l'attivazione di strumenti finanziari adeguati alle

¹ Fonte: Rapporto di previsione Prometeia gennaio 2014

caratteristiche di durata e di costo degli investimenti stessi, come il Programma di *Euro Medium Term Notes* di complessivi 4.5 miliardi di euro.

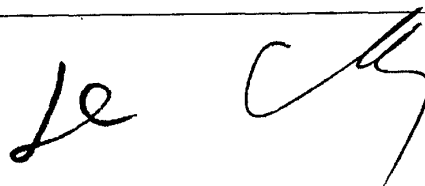
Da questo ingente programma di investimenti dipende la possibilità di un ulteriore significativo miglioramento della capacità del Gruppo FS Italiane di corrispondere alle crescenti esigenze di servizi di trasporto, in termini di efficienza tecnologica e qualità del servizio prestato: nonché la possibilità di affrontare adeguatamente il contesto competitivo nel quale il Gruppo ormai opera in importanti segmenti di *business* (come nel caso del settore AV, del trasporto passeggeri m/l percorrenza e del cargo) così come nel trasporto regionale che vedrà l'assegnazione dei servizi di trasporto all'esito di procedure competitive.

Le altre società del Gruppo hanno realizzato complessivamente investimenti, in Italia e all'estero, per 196 milioni di euro; di questi, circa il 46% realizzato dalla controllata Netinera Deutschland, per mezzi di trasporto passeggeri su ferro e gomma in Germania e impianti industriali, circa il 20% concretizzati dalle società Grandi Stazioni e Centostazioni e destinato alla riqualifica, rilancio e valorizzazione delle principali stazioni, ripensate come grandi poli di servizio per le città e circa il 13% dalle società TX Logistik, Cemat e Serfer che operano nel settore dei servizi ferroviari alle merci. La restante spesa per investimenti è prevalentemente rivolta alla valorizzazione/riqualificazione del patrimonio immobiliare, al trasporto locale su gomma (in Italia) e alla dotazione di strumenti informatici a supporto dei processi aziendali.

Per quanto riguarda i nuovi rotabili, sono entrate in esercizio 10 locomotive, di cui 6 per il trasporto passeggeri Nazionale/Internazionale e 4 per il trasporto passeggeri Regionale, 108 carrozze doppio piano per il trasporto passeggeri Regionale. Sono stati, inoltre, riconsegnati all'esercizio, dopo interventi di ristrutturazione: 284 carrozze e 14 ETR 500.

Con riferimento alla necessità di reperire risorse sul mercato finanziario, il Gruppo FS Italiane in data 15 luglio 2013 ha collocato sul mercato una emissione obbligazionaria inaugurale (serie 1 – *EMTN Programme*) del valore di 750 milioni di euro a valere sul Programma di *Euro Medium Term Notes* di complessivi 4.5 miliardi di euro, ammessa a quotazione presso la Borsa Valori di Dublino in data 11 luglio 2013. Alla data di lancio della suddetta operazione, FS Italiane aveva ricevuto *long term issuer rating* da parte delle agenzie Fitch (pari a BBB+, in data 4 luglio 2013) e S&P's (pari a BBB, in data 10 luglio 2013) equivalenti ai giudizi espressi dalle stesse sulla Repubblica Italiana. Analoghi giudizi sono stati poi attribuiti da Fitch e S&P's al suddetto *senior unsecured EMTN Programme* e all'emissione inaugurale di FS Italiane SpA. Relativamente al collocamento di tale prima emissione, la *size* finale dell'operazione, pari, come sopra menzionato, a 750 milioni di euro (*re-offer price* del 99.069%), ha visto una domanda da parte degli investitori di circa 3,6 miliardi di euro (+470%). Il 57% dell'emissione è stata collocata sul mercato internazionale, con punte di forte interesse registrate in Gran Bretagna e Germania.

In data 5 Dicembre 2013, sempre a valere sull'*EMTN Programme*, FS Italiane ha lanciato sul mercato la sua seconda emissione obbligazionaria (serie 2 – *EMTN Programme*) di 600 milioni di euro a cui le agenzie di *rating* hanno attribuito un giudizio analogo a quelli espressi per l'emissione inaugurale e all'*issuer rating* di FS Italiane. A fronte di una domanda complessiva da parte degli investitori istituzionali pari a 1,6 miliardi di euro (con il 59% delle richieste provenienti dall'estero), l'ammontare finale del *bond* è risultato pari appunto a 600 milioni di euro (*re-offer price* del 99.50%), rispetto agli iniziali 500 milioni offerti da FS Italiane SpA che, a seguito della appena commentata operazione di emissione di prestito obbligazionario quotato, ha acquisito nel corso del 2013 lo *status* di Ente di Interesse Pubblico (EIP) previsto dall'art. 16 – Capo V – del DLgs. N. 39/2010.



Sul fronte della sostenibilità ambientale nel 2013 il Gruppo FS Italiane ha compiuto un altro passo importante nella ricerca di una crescita che coniughi le dimensioni economiche, sociali e ambientali, organizzando a tal fine, per la prima volta, una giornata di confronto con i propri *stakeholder*. Sono stati 50 i rappresentanti dei principali interlocutori aziendali - imprenditori, pubbliche amministrazioni, enti di ricerca, università, consorzi, associazioni di consumatori, associazioni di categoria, organizzazioni della società civile, cittadini utenti, ecc - ai quali è stato chiesto di ragionare sulle possibilità di miglioramento delle pratiche di sostenibilità dell'Azienda. In particolare cinque sono state le aree di *business* approfondite (Servizi/mobilità passeggeri: trasporto pubblico locale e lunga percorrenza; Servizi/mobilità passeggeri: stazioni e assistenza clienti; Servizi/mobilità merci: trasporto merci e intermodalità; Ambiente: energia e rifiuti; Comunità: prevenzione dell'esclusione sociale e valorizzazione delle risorse materiali) L'incontro si è concluso con la formulazione di una lista di proposte di miglioramento rispetto alle quali il Gruppo FS Italiane si è impegnato a fornire un *feedback* nel corso del 2014.

In conclusione, guardando quindi al futuro del Gruppo FS Italiane, anche alla luce degli obiettivi inclusi nel nuovo Piano Industriale 2014-2017, e nella prospettiva di continuare a fornire il proprio pieno contributo allo sviluppo del Paese attraverso un grande progetto di mobilità e di logistica sostenibili e di qualità, si evidenziano i seguenti temi sui quali, in particolare, nei prossimi anni sarà focalizzata l'attenzione del Gruppo:

- lo sviluppo, nell'ambito dei Servizi Universali regionali, di una maggiore integrazione modale ferro-gomma da realizzare attraverso investimenti mirati e nuove partnership/acquisizioni con imprese pubbliche locali;
- il completamento del percorso di ristrutturazione del settore Cargo e della logistica, elemento centrale del percorso di rafforzamento previsto nel nuovo Piano Industriale al 2017;
- le possibili aree di crescita internazionali, cogliendo le opportunità che, nell'ambito del processo di liberalizzazione del trasporto in corso, si presentano in quei mercati che si sono aperti solo di recente alla concorrenza. La crescita nel panorama europeo costituisce infatti una delle leve determinanti per continuare ad essere *player* di rilievo sempre maggiore nel panorama delle grandi imprese internazionali del trasporto.

Lamberto Cardia



RELAZIONE SULLA GESTIONE

PAGINA BIANCA

Corporate Governance

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), 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 b⁶.

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 molto articolato di riorganizzazione/societarizzazione attuato negli ultimi anni che ha portato all'attuale assetto multisocietario con una Capogruppo, FS SpA, 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;

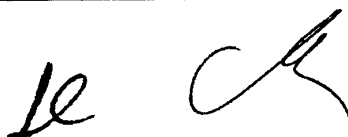
lo svolgimento di ogni altra attività strumentale complementare e connessa a quelle suddette, direttamente o indirettamente, ivi comprese espressamente quelle di servizi alla clientela e quelle volte alla valorizzazione dei beni posseduti per lo svolgimento delle attività statutarie.

Alla Capogruppo fanno capo le Società operative nei diversi settori della filiera e altre Società di servizio e di supporto al funzionamento del Gruppo. Le Società sono dotate di una propria specificità aziendale e godono di autonomia gestionale nel perseguimento degli obiettivi di business. In particolare, l'organizzazione del Gruppo FS Italiane rispecchia la netta separazione societaria tra l'attività di trasporto e quella di realizzazione e gestione della rete per il trasporto ferroviario, nel rispetto delle Direttive europee sulla liberalizzazione del mercato.

In tale contesto, la Capogruppo FS SpA, controllata interamente dallo Stato per il tramite del socio unico Ministero dell'Economia e delle Finanze, indirizza e coordina le politiche e le strategie industriali delle società operative. La stessa assicura inoltre efficaci processi di *corporate governance* attraverso un "Sistema di Direzioni" (la Capogruppo è strutturata in Direzioni Centrali) che favorisce l'assunzione e la condivisione delle decisioni, nonché la valorizzazione delle competenze e delle professionalità presenti in azienda e nel Gruppo.

FS SpA, caratterizzata da una struttura che affianca ai compiti tipici di una *corporate* quelli di tipo industriale e finanziario, elabora, coordinandone il processo di costruzione e consolidamento con le società operative, il Piano Industriale del Gruppo FS Italiane, regola e controlla i rapporti interni allo stesso, gestisce i rapporti istituzionali

⁶ Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. 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.



con lo Stato, inteso nella sua più ampia accezione (Stato centrale, Ministeri, Regioni e Pubbliche Amministrazioni in generale).

In aggiunta al Bilancio individuale di esercizio, FS SpA redige il Bilancio consolidato del Gruppo FS Italiane, entrambi in conformità ai principi contabili internazionali IAS/IFRS, adottati a partire dall'esercizio 2010.

Con l'emissione del primo prestito obbligazionario – luglio 2013 (con scadenza luglio 2020) - quotato sul mercato borsistico irlandese nell'ambito del Programma EMTN (*Euro Medium Term Notes*), FS S.p.A. ha assunto la qualifica di "Ente di Interesse Pubblico" ai sensi dell'art. 16 del D.Lgs. 39/2010 (in tema di "revisioni legali dei conti annuali e dei conti consolidati").

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) e un Collegio Sindacale (cui competono i controlli).

La revisione legale dei conti prevista dal Codice Civile è affidata alla società di revisione iscritta nell'apposito registro. Ad essa è affidata la revisione dei Bilanci Societari, del Bilancio consolidato e del Rapporto di Sostenibilità.

Conformemente alle previsioni statutarie, il Consiglio di Amministrazione delega le proprie competenze ad un Amministratore Delegato, riservando alla propria esclusiva competenza la decisione su talune materie. Il Consiglio di Amministrazione può anche attribuire al Presidente, previa delibera dell'Assemblea, deleghe su materie delegabili ai sensi di legge.

Il Consiglio di Amministrazione, su proposta dell'Amministratore Delegato, previo parere obbligatorio del Collegio Sindacale, nomina il Dirigente Preposto alla redazione dei documenti contabili societari, nel pieno rispetto del dettato normativo di cui all'art. 154 *bis* del Testo Unico della Finanza.

Al 31 dicembre 2013 il capitale sociale di FS SpA ammontava a euro 38.790.425.485,00 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.

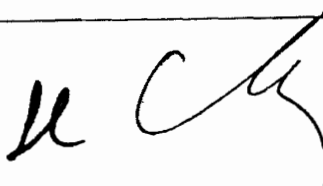
Il Codice Etico è approvato dai Consigli di Amministrazione delle società del Gruppo ed impegna gli Organi sociali, il *management*, il personale dipendente, i collaboratori esterni, i *partner* commerciali, i fornitori e tutti coloro che intrattengono rapporti con il Gruppo FS Italiane.

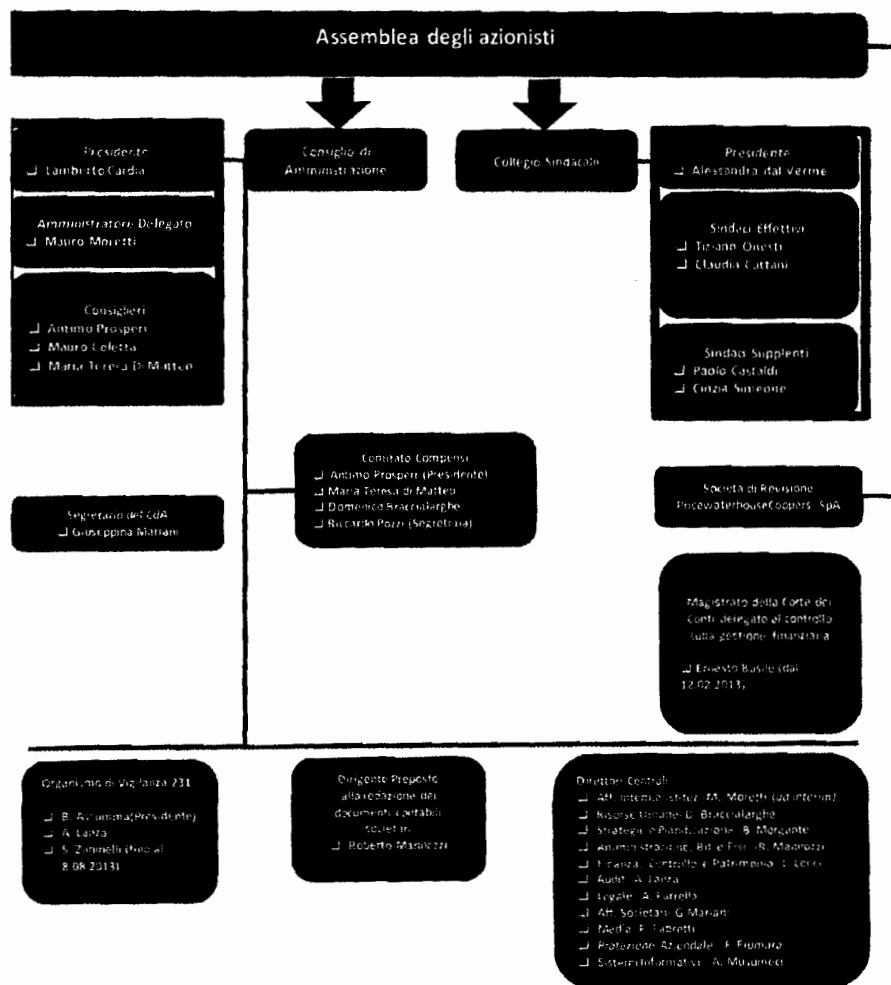
All'interno del Codice sono indicati principi di carattere generale (es. valore strategico delle risorse umane, qualità dei prodotti e servizi, qualità al minimo costo per la collettività, imparzialità ecc.) nonché precise norme e *standard* comportamentali.

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 2013.





le *ck*

Consiglio di Amministrazione di FS SpAComposizione e nomina

Ai sensi dell'art. 10 dello Statuto, il Consiglio di Amministrazione di FS SpA è composto da un numero compreso tra un minimo di tre e un massimo di cinque componenti, nominati dall'Assemblea degli Azionisti.

A seguito di apposita modifica statutaria, intervenuta nel 2013 al fine di recepire quanto disposto dalla legge n. 120/2011 (normativa in tema di cd. "quote rosa") e dal relativo Regolamento attuativo (adottato con D.P.R. n. 51/2012) "concernente la parità di accesso agli organi di amministrazione e di controllo nelle società controllate da pubbliche amministrazioni", la composizione del Consiglio di Amministrazione deve, inoltre, garantire l'equilibrio tra i generi in attuazione della normativa applicabile.

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 Consiglio di Amministrazione (di seguito C.d.A.), 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.

In linea con lo Statuto e con la summenzionata normativa, il 9 agosto 2013 l'Assemblea dei Soci di FS SpA ha nominato 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 2015 - il Prof. Lamberto Cardia (con funzioni di Presidente), l'Ing. Mauro Moretti, il Dott. Antimo Prospero, l'Arch. Mauro Coletta e la Dott.ssa Maria Teresa Di Matteo.

L'Organo amministrativo di FS SpA si riunisce mediamente 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 2013 si è riunito 16 volte.

Ruoli e funzioni

Come già indicato, l'Organo amministrativo di FS SpA è costituito da cinque 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 C.d.A. di FS S.p.A. 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).

Nella seduta del 29 agosto 2013, il C.d.A. di FS SpA si è riservato competenze esclusive, su materie di importanza economica e strategica, quali tra le altre: approvazione del piano d'impresa, budget annuale,

operazioni straordinarie, acquisti/cessioni di azienda e di partecipazioni societarie, contratti di finanziamento. Il C.d.A. si è riservato, inoltre, competenze esclusive in materia di nomina, su proposta motivata e documentata dell'Amministratore Delegato, degli organi di amministrazione e di controllo delle principali controllate (RFI, Trenitalia, Italferr e Ferservizi), nonché di individuazione dei criteri di ordine generale sulla cui base l'Amministratore Delegato sceglie i componenti degli Organi sociali delle società del Gruppo FS Italiane (requisiti di indipendenza, professionalità e capacità manageriale). In coerenza con quanto disposto dall'art. 2410 del Codice Civile, il C.d.A. di FS SpA è anche competente a deliberare l'emissione di obbligazioni.

Nella medesima seduta, il C.d.A. di FS S.p.A. ha inoltre confermato, nel rispetto dei limiti di cui all'art. 2381 Cod. Civ. (inerente le materie "non delegabili" dal C.d.A.), ampi poteri di gestione all'Amministratore Delegato. L'Amministratore Delegato di FS S.p.A., oltre ad avere tutti i poteri per la gestione ordinaria e straordinaria della Società, cura che l'assetto organizzativo e contabile sia adeguato alla natura e dimensioni dell'impresa e riferisce al C.d.A. 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 (art. 12 dello Statuto).

Il C.d.A., tenuto conto delle indicazioni assembleari, ha anche attribuito al Presidente Prof. Lamberto Cardia specifiche competenze in materia di relazioni e comunicazioni istituzionali, coordinamento dell'Audit Interno e attività statutarie.

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

Comitati interni al C.d.A.

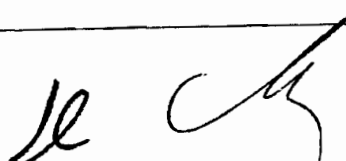
FS SpA limita ai casi strettamente necessari la costituzione di comitati con funzioni consultive o di proposta.

Il C.d.A. di FS SpA, mutuando una prassi largamente diffusa nelle società quotate, ha costituito al suo interno, sin dal maggio 2007, il Comitato Compensi, con il compito di formulare proposte sulla remunerazione degli amministratori con deleghe e di supportare l'Amministratore Delegato nella definizione di linee guida sulla politica retributiva del Gruppo FS Italiane.

Per effetto del rinnovo dell'Organo amministrativo deliberato dall'Assemblea del 9 agosto 2013, anche il nuovo C.d.A. di FS SpA (nella seduta del 29 agosto 2013) ha deliberato, per il triennio 2013/2015, di istituire il Comitato Compensi. Il Comitato è composto da due Consiglieri non esecutivi e dal Direttore Centrale Risorse Umane e Organizzazione la cui struttura assicura il necessario supporto istruttorio e tecnico. Al Responsabile della S.O. Gestione e Amministrazione Dirigenti sono affidate le funzioni di segreteria del Comitato. Nessun compenso aggiuntivo è stato attribuito ai componenti del suddetto Comitato

Remunerazione degli Amministratori

Il C.d.A., su proposta del Comitato Compensi 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 alla luce di analisi e confronti rispetto a quanto praticato presso società esterne comparabili per dimensione e complessità. Per il triennio 2013/2015, i compensi per il Presidente e per l'Amministratore Delegato sono stati ridotti del 25% tenuto delle disposizioni di cui al D.L. 69/2013 convertito con legge del 9 agosto 2013 n. 98.



Il trattamento economico di Presidente ed Amministratore Delegato comprende un emolumento in forma fissa e una quota variabile collegata al raggiungimento di obiettivi strategici annuali oggettivi e specifici, correlati direttamente al Piano d'Impresa e al budget, definiti dal C.d.A. stesso.

I compensi deliberati per il Presidente e per l'Amministratore Delegato di FS SpA per le cariche rivestite nei C.d.A. delle società del Gruppo FS Italiane, vengono corrisposti direttamente a FS SpA medesima. I compensi deliberati per i Consiglieri espressione del Ministero dell'Economia e Finanze e del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti vengono riversati all'amministrazione di riferimento.

Infine, ai sensi dello Statuto, è fatto divieto di corrispondere gettoni di presenza agli Amministratori e Sindaci ed è posto 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.

Criteri e modalità per la nomina dei componenti degli organi di amministrazione delle società controllate direttamente o indirettamente da F.S. 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 C.d.A. 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.

Il Consiglio ha anche deliberato che, nella selezione dei candidati alla carica di Sindaco, fermo restando i requisiti previsti per legge, saranno 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.

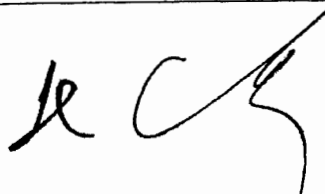
Altri Comitati

Sotto il profilo organizzativo interno, FS SpA si è dotata di altri Comitati con funzioni consultive, di indirizzo e di supporto, 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 Antitrust, organismo di supporto all'Amministratore Delegato di FS SpA, è stato costituito con Disposizione di Gruppo n. 55/AD del 10 marzo 2006 per promuovere, attraverso l'elaborazione di linee guida in tema di *Compliance Antitrust*, la diffusione delle conoscenze relative alla disciplina sulla concorrenza e di monitorarne la corretta applicazione. Il Comitato definisce inoltre la posizione del Gruppo FS Italiane in relazione a eventuali procedimenti che l'Autorità *Antitrust* può avviare nei confronti delle singole società. Con Disposizione di Gruppo n. 157/AD del 21 dicembre 2012, sono state altresì definite le "Regole di *Corporate Governance* in materia di *compliance antitrust*".

Il Comitato Investimenti, istituito con Disposizione di Gruppo n. 89/AD dell'8 febbraio 2007 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 pareri di conformità (strategica ed economico-finanziaria) delle iniziative (ad eccezione di quelle incluse CdP - Parte Investimenti), ha compiti di vera e propria "validazione" degli investimenti e disinvestimenti rilevanti, segue 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, 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 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 Aziendale di Gruppo FS 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 sistema di Controllo interno e Gestione dei Rischi

Audit Interno

Nelle principali società del Gruppo FS Italiane sono istituite funzioni di Audit Interno, a riporto gerarchico dei Presidenti del C.d.A. Ciascuna funzione di Audit Interno riferisce in primo luogo al Comitato di Audit (ove istituito).

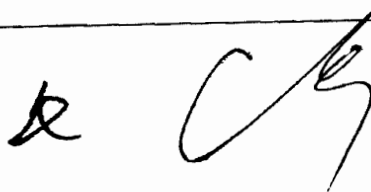
Per le società controllate, non dotate di propria funzione di Audit Interno, la Direzione Centrale Audit della Capogruppo fornisce servizio di assistenza.

L'Audit Interno nel Gruppo FS Italiane svolge, in maniera indipendente, la sua attività di *assurance* e consulenza finalizzata al miglioramento dell'efficacia e dell'efficienza dell'Organizzazione. Assiste l'Organizzazione nel perseguimento dei propri obiettivi con un approccio finalizzato a valutare e migliorare i processi di controllo, di gestione dei rischi e di *corporate governance*.

Le Direzioni/Funzioni di Audit Interno valutano l'adeguatezza e il funzionamento del Sistema di Controllo Interno e di gestione dei rischi rispetto al perseguimento degli obiettivi aziendali, quali la tutela del patrimonio aziendale, l'efficacia ed efficienza delle operazioni, la conformità a leggi, regolamenti, contratti e disposizioni interne.

La Direzione Centrale Audit fornisce alle funzioni di Audit Interno societarie linee guida per la pianificazione delle attività, consolida i diversi piani di audit e fornisce le relative informazioni al vertice del Gruppo FS Italiane. La stessa Direzione promuove, realizza e mantiene l'uniformità dei comportamenti operativi, l'omogeneità delle valutazioni sul sistema controllo interno, la diffusione intersocietaria delle competenze e l'aggiornamento professionale.

La Direzione Centrale Audit assicura altresì il supporto tecnico-operativo per l'espletamento dei compiti e delle funzioni attribuite all'Organismo di Vigilanza di FS SpA e delle società prive della funzione di Audit Interno, come meglio specificato più avanti, nel paragrafo dedicato agli Organismi di Vigilanza ex D. Lgs. 231/2001.



Risk Management

Con Disposizione di Gruppo n. 169/AD del 21 gennaio 2014 è stato formalizzato il "Modello di Gruppo del *Risk Management*" per la valutazione e gestione dei rischi aziendali nel Gruppo FS Italiane. Il Modello si propone di definire le modalità di individuazione, valutazione e gestione dei rischi aziendali e di diffonderne l'utilizzo. Il processo di *Risk Management* prevede le seguenti fasi: mappatura dei processi e individuazione degli obiettivi, individuazione e valutazione dei rischi e dei relativi controlli, inserimento di eventuali proposte di azioni migliorative a contenimento dei rischi ritenuti accettabili. Il metodo adottato per lo svolgimento del *Risk Management* è il *Control Risk Self Assessment (CRSA)* caratterizzato dalla partecipazione attiva dei *process owner* alla fase di individuazione e valutazione dei rischi. Il Modello prevede l'istituzione nelle principali società del Gruppo FS Italiane di un *Risk Officer* aziendale, individuabile all'interno di Direzioni di *staff* all'Amministratore Delegato, con il compito, in particolare, di gestire e coordinare, con cadenza periodica, il processo di identificazione e misurazione dei rischi aziendali, proporre strategie di risposta al rischio e l'applicazione di *risk policy* al fine di definire soglie di "accettabilità", nonché di elaborare la reportistica per il Vertice aziendale.

Viene inoltre istituito un *Risk Officer* di Gruppo con la funzione, in particolare, di curare il miglioramento continuo della metodologia di analisi e valutazione del rischio a livello di Gruppo e di monitoraggio dei rischi, Interni ed esterni, esistenti e prospettici, cui è esposto il Gruppo FS Italiane.

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

Le società del Gruppo FS Italiane hanno adottato programmi di prevenzione dei reati di cui al D. Lgs. 231/2001, inoltre hanno definito i Modelli di organizzazione, gestione e controllo (di seguito Modelli Organizzativi) e nominato gli Organismi di Vigilanza per conseguire gli effetti esimenti previsti dal menzionato decreto.

Le funzioni di Audit Interno assicurano servizi operativi agli Organismi di Vigilanza della corrispondente società, quali definizione e aggiornamento dei Modelli Organizzativi delle società, svolgimento di verifiche sull'adeguatezza e sull'osservanza dei Modelli Organizzativi, compiti di segreteria tecnica, monitoraggio ed esame dei flussi informativi provenienti dal *management*, esame delle segnalazioni da chiunque pervenute, predisposizione del *reporting* nei confronti degli organi sociali.

La Direzione Centrale Audit assicura il supporto tecnico operativo agli Organismi di Vigilanza di FS SpA e di tutte le società prive di autonoma funzione di Audit Interno.

Società di Revisione legale dei conti

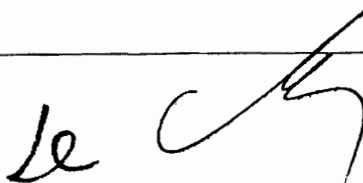
La revisione legale dei conti per l'esercizio 2013, sia della Capogruppo, che delle società controllate è affidata alla PricewaterhouseCoopers SpA.

In base alle disposizioni speciali applicabili previste dal D.Lgs 39/10 (artt. 16 e ss.), applicabili a seguito dell'acquisizione da parte di FS SpA dello *status* di Ente di Interesse Pubblico conseguente all'emissione del prestito obbligazionario quotato, l'incarico di revisione legale, a partire dall'esercizio 2014, dovrà avere la durata di 9 esercizi.

È in corso, di conseguenza, una procedura di gara pubblica per l'affidamento delle attività di revisione legale dei conti del Gruppo FS Italiane che, tenendo conto della nuova disciplina, prevede l'incarico per un periodo novennale.

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"*.

La disciplina della figura, delle responsabilità e dei compiti del DP, i principi di base concernenti i poteri, i mezzi e le modalità di interscambio dei flussi informativi con gli organi di amministrazione e di controllo sono disciplinati dalla Disposizione di Gruppo n. 109/AD del 21 dicembre 2007.

Si specifica che in considerazione delle complessità organizzativa ed operativa del Gruppo FS Italiane, legate al numero di attori e di processi coinvolti, e per un rafforzamento e una migliore efficacia nell'applicazione della norma, il C.d.A. di FS SpA ha ritenuto opportuno promuovere la nomina dei Dirigenti Preposti anche nelle sue principali società controllate (RFI, Trenitalia, Grandi Stazioni, Centostazioni, FS Logistica e Busitalia-Sita Nord).

Infine, a seguito dell'emissione del già citato prestito obbligazionario (luglio 2013), per effetto del cambio di *status* di FS SpA, ora società Emittente di un prestito obbligazionario quotato, la figura del DP è divenuta a tutti gli effetti obbligatoria *ex lege* ricadendo nel pieno ambito di applicazione dell'art. 154 *bis* del TUF.

- **Nomina**

Al sensi del citato articolo 16 dello Statuto il C.d.A. nomina, previo parere obbligatorio del Collegio Sindacale, per un periodo non inferiore alla durata in carica del C.d.A. stesso e non superiore a sei esercizi, il Dirigente preposto alla redazione dei documenti contabili societari.

Lo Statuto prevede inoltre che il Dirigente preposto alla redazione dei documenti contabili societari debba possedere i requisiti di onorabilità previsti per gli amministratori e che venga scelto secondo criteri di professionalità e competenza tra i dirigenti che abbiano maturato un'esperienza complessiva di almeno tre anni nell'area amministrativa presso imprese o società di consulenza o studi professionali.

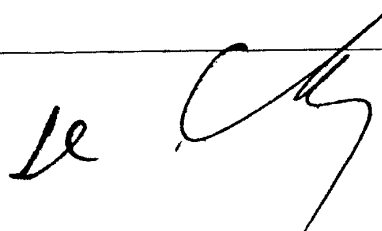
- **Compiti, poteri e mezzi**

Conformemente alle prescrizioni di legge, il DP ha la responsabilità del sistema di controllo interno in materia di informativa finanziaria e, a tal fine, predisporre le procedure amministrative e contabili per la formazione della documentazione contabile periodica e di ogni altra comunicazione finanziaria, attestandone, unitamente all'Amministratore Delegato, con apposita relazione sul bilancio di esercizio e consolidato l'adeguatezza ed effettiva applicazione nel corso del periodo cui si riferiscono i citati documenti contabili.

Il Dirigente Preposto deve inoltre attestare qualsiasi comunicazione diffusa al mercato inerente i dati contabili in base all'art 154 *bis* comma 2. Più in particolare: *"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"*.

Il C.d.A. vigila, ai sensi del citato art. 154 *bis*, affinché il DP disponga di adeguati poteri e mezzi per l'esercizio dei compiti attribuiti, nonché sul rispetto effettivo delle predette procedure.

Il C.d.A., su proposta dell'Amministratore Delegato e con il parere favorevole del Collegio Sindacale, ha nominato il 29 agosto 2013 Dirigente Preposto di FS SpA il Direttore Centrale Amministrazione Bilancio e Fiscale, dott. Roberto Mannozi, per la durata del C.d.A. e quindi fino all'approvazione del bilancio dell'esercizio 2015 (il C.d.A. della Capogruppo aveva già nominato, nella seduta del 25 luglio 2013, il dott. Roberto Mannozi come Dirigente Preposto per il residuo mandato di quel Consiglio, in sostituzione dell'ex Direttore Centrale Amministrazione Bilancio e Fiscale, dott. Vittorio de Silvio).



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)

Premessa

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 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 mantengono 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.

Il processo di controllo sull'informativa finanziaria prevede le seguenti fasi: individuazione del perimetro delle società/processi in cd. "ambito 262"; formalizzazione delle procedure con individuazione dei controlli a presidio dei rischi; valutazione del disegno e dell'operatività dei controlli; produzione della reportistica finale con valutazione del sistema di controllo interno sull'informativa finanziaria.

La fase di definizione del perimetro, in un ottica di *risk assessment*, mira ad individuare le società, i processi e le specifiche attività in grado di generare rischi di errore, non intenzionale, 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 - Attivo, Debiti, Ricavi caratteristici, Risultato prima delle imposte,
- 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 delle procedure amministrativo contabili (PAC) 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. Le PAC regolamentano informazioni, dati e rilevazioni amministrativo-contabili descrivendo in ordine logico e cronologico le attività necessarie a produrli o rilevarli, il sistema dei controlli e le relative modalità di effettuazione di quest'ultimi.

Le procedure individuano, inoltre, i cosiddetti "controlli chiave", la cui assenza o mancata operatività comporta il rischio di un errore/frode rilevante sul bilancio che non ha possibilità di essere intercettato da altri controlli.

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.

Sulle procedure societarie viene effettuata, prima della relativa emanazione un'attività di *quality assurance* dallo 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 300 procedure amministrativo-contabili. Le procedure 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.

I controlli indicati nelle PAC sono oggetto di valutazione/monitoraggio continuo per verificarne nel tempo l'adeguatezza del disegno e l'effettiva operatività. Le attività di monitoraggio consentono l'individuazione di eventuali carenze del sistema di controllo sull'informativa finanziaria e l'attivazione di piani di azione, nonché l'aggiornamento del *corpus* procedurale.

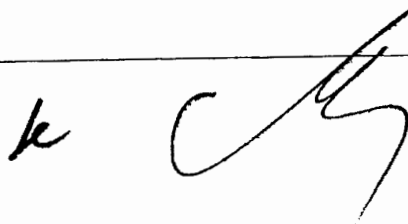
La fase verifica di operatività dei controlli, svolta su base periodica, in base a *standard* e metodologie di audit, con il coordinamento dello staff del DP di Capogruppo, si compone delle seguenti sotto - fasi: 1) predisposizione un piano periodico di verifiche per il Gruppo con l'individuazione delle tempistiche e dei *team* incaricati; 2) definizione delle procedure di 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 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 della società Ferservizi SpA (con cui è stipulato apposito contratto di *Service* con la Capogruppo), da risorse delle funzioni dell'Audit Interno; ci si avvale inoltre anche dell'esito dei test svolti dal Revisore legale dei conti, nell'ambito del più ampio processo di revisione. In aggiunta, l'adeguatezza ed operatività delle procedure possono essere verificate tramite metodologia di *Self Assessment*, ovvero attraverso la valutazione direttamente effettuata dai cd. *control owner* (soggetti in capo ai quali è prevista la responsabilità di effettuazione dei controlli delle procedure).

A valle dello svolgimento delle verifiche, viene avviata la fase di valutazione dei risultati ed, in particolare, di analisi dell'impatto sull'informativa finanziaria delle eventuali carenze riscontrate. A fronte delle carenze e/o aree di miglioramento rilevate in fase di test e/o di disegno dei controlli sono avviati - con le competenti strutture - appositi piani di azione la cui attuazione è monitorata nel tempo.

Si specifica che il processo inerente la *compliance* alla legge 262/2005 è svolto con il supporto di un sistema informativo di Gruppo "dedicato" nel quale sono storicizzate, tra l'altro, le procedure, le matrici di controllo, gli *script* di test, l'esito delle verifiche e la documentazione comprovante i controlli effettuati.

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, (in cui vengono illustrate, tra l'altro, le citate carenze/aree di miglioramento emerse e relativi piani di azione) 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*, i cui contenuti sono definiti in base allo schema 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 C.d.A. I Responsabili Amministrativi delle altre società "in ambito 262" (nelle quali non è nominato il Dirigente Preposto) rilasciano comunque un'analogo 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 delle controllate non "in ambito 262", dai Responsabili delle Direzioni Centrali della Capogruppo e da parte degli *outsourcer* dei servizi amministrativi, informatici e di ogni altro servizio con impatto sull'informativa finanziaria.

Relativamente ai flussi informativi del DP verso gli altri Organi di Controllo si evidenzia quanto segue.

- Organismo di Vigilanza: il DP invia annualmente all'Organismo di Vigilanza la Relazione sull'attività svolta per il rilascio delle Attestazioni sui bilanci d'esercizio e consolidato e riferisce, nel corso della sua attività, circa eventuali riscontrate violazioni di PAC aventi interesse per l'Organismo di Vigilanza medesimo.
- Collegio Sindacale: il DP colloquia costantemente con il Collegio Sindacale e, in particolare, relaziona in merito a tematiche specifiche su esplicita richiesta del Collegio medesimo.
- Società di revisione: il DP ha costanti rapporti con la Società di revisione e collabora sinergicamente con essa nell'ambito dei rispettivi ruoli e responsabilità.
- Audit Interno: il DP, ai fini dell'esecuzione delle verifiche a campione dell'operatività delle procedure, si avvale, tra le altre, di risorse distaccate dalle Direzioni/funzioni di Audit Interno. Inoltre, il DP e la Direzione Centrale Audit si interfacciano sulle tematiche di interesse comune.

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 progetti di Gruppo "*SoD - Segregation of Duties*" ed "*ITGC - Information Technology General Controls*".

Il Modello *SoD* ha la finalità di attivare il controllo operativo sui processi, con particolare attenzione in via prioritaria 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.

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*.

A completamento del quadro fin qui descritto, si evidenzia che, a partire dal 2012, il Modello di *compliance* alla legge 262/2005 è stato diffuso ed implementato con uno specifico progetto anche all'interno del gruppo controllato tedesco Netinera; l'approccio progettuale seguito nel gruppo tedesco sarà utilizzato, nei prossimi

processi di Attestazione, per introdurre, ove opportuno, la *governance* 262 anche presso le restanti realtà estere del Gruppo.

Sistema di Pianificazione e Controllo di Gestione

Il sistema di Pianificazione e Controllo di Gestione supporta il Gruppo nella realizzazione della sua *Mission*, attraverso il processo di definizione degli obiettivi strategici (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 (di seguito DCSP), 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 DCSP 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 DCSP.

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*).

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 nuovo Collegio Sindacale costituito da tre componenti effettivi, D.ssa Alessandra dal Verme, Presidente, Prof. Tiziano Onesti, Dr.ssa Claudia Cattani, effettivi, e due componenti supplenti. Dette nomine sono avvenute nel rispetto della normativa in materia di equilibrio tra i generi.

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 di FS SpA come Ente di Interesse Pubblico nei termini di cui all'art. 16 del D.Lgs. n. 39/2010, alla stregua dell'art. 19 del medesimo decreto, il Collegio Sindacale della Capogruppo ha assunto anche il ruolo di "Comitato per il controllo interno e la revisione contabile", con funzioni di vigilanza sull'informativa finanziaria, sull'efficacia dei sistemi di controllo interno, revisione interna e gestione del rischio, nonché 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 2013 il Collegio Sindacale di FS SpA si è riunito 25 volte e i Sindaci hanno assistito a 4 riunioni assembleari e a 16 sedute del C.d.A.

Il Magistrato Delegato della Corte dei Conti al controllo sulla gestione finanziaria di FS SpA

Alle sedute del C.d.A. e del Collegio sindacale presenza il Magistrato Delegato della Corte dei Conti al controllo sulla gestione finanziaria di FS Italiane, a norma dell'art. 12 della legge n. 259/195.

A partire dal 16 febbraio 2012 (data di cessazione del dott. Vittorio Zambrano dall'incarico di Magistrato Delegato) ha partecipato alle sedute il dott. Antonio Ciaramella, nominato dalla Corte dei Conti "Sostituto delegato" al controllo. Successivamente, 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 dott. Ernesto Basile. Infine, in data 30 luglio 2013, la Corte ha accolto la domanda di cessazione dalle funzioni di Sostituto presentata dal Consigliere dott. Ciaramella, con decorrenza 1° gennaio 2014.

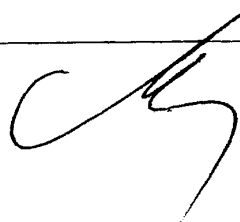
Parti Correlate

Nel gennaio 2010, è stata emanata dal Dirigente Preposto di FS SpA 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; 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 simili, 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.

I dirigenti con responsabilità strategiche, gli Amministratori e i Sindaci effettivi ed 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.

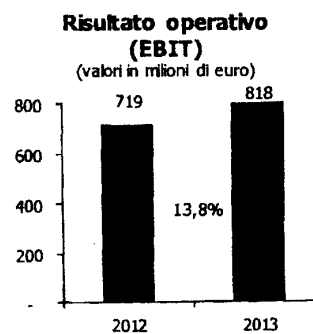
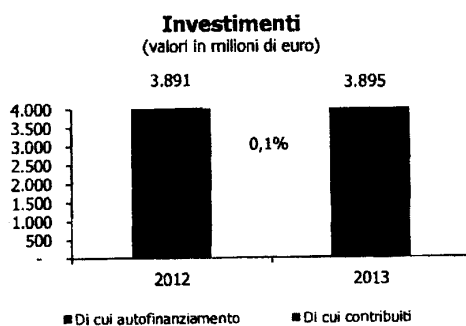
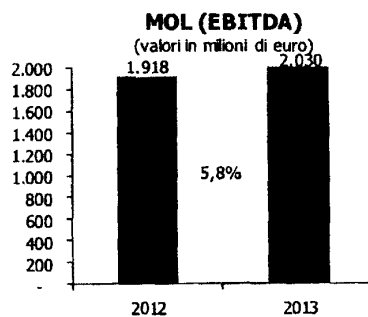
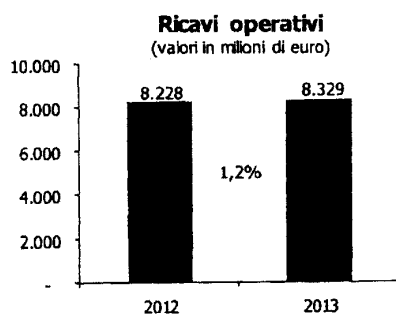
Assemblea degli Azionisti

L'Assemblea degli Azionisti di FS SpA è costituita dal socio unico Ministero dell'Economia e delle Finanze. Nel 2013 si è riunita 3 volte in sede ordinaria e 1 volta in sede straordinaria.

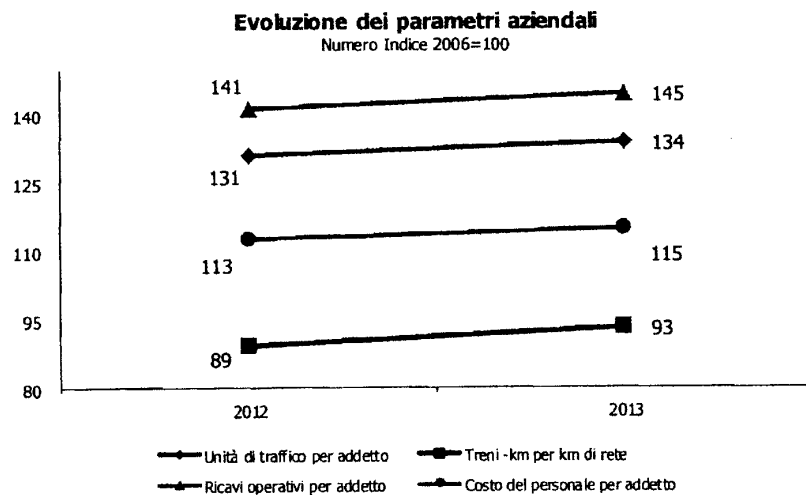


Risultati consolidati raggiunti nel 2013

	valori in milioni di euro			
	2013	2012	Delta	%
Principali dati economici, patrimoniali e finanziari				
Ricavi operativi	8.329	8.228	101	1,2%
Costi operativi	(6.299)	(6.310)	11	0,2%
Margine operativo lordo (EBITDA)	2.030	1.918	112	5,8%
Risultato operativo (EBIT)	818	719	99	13,8%
Risultato netto	460	381	79	20,7%
Capitale investito netto	45.834	45.804	30	0,1%
Mezzi propri	37.342	36.736	606	1,6%
Posizione finanziaria netta	8.492	9.068	(576)	(6,4)%
PFN/MP	0,23	0,25	(0,02)	(7,9)%
Investimenti dell'esercizio	3.895	3.891	4	0,1%
Flusso di cassa generato da attività di esercizio	352	(794)	1.147	(144,4)%



Principali indicatori economici	2013	2012
EBITDA/RICAVI OPERATIVI	24,37%	23,31%
ROS (EBIT/RICAVI OPERATIVI)	9,82%	8,74%
COSTO DEL PERSONALE/RICAVI OPERATIVI	(46,94)%	(47,12)%



Le

Principali eventi dell'esercizio

Interventi normativi

Gennaio

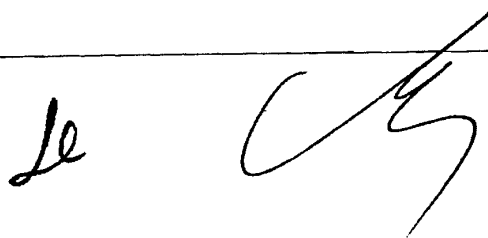
- In data 30 gennaio 2013, la Commissione Europea ha adottato la proposta legislativa del c.d. quarto pacchetto ferroviario. Il pacchetto si compone di 6 testi legislativi che, oltre a riguardare interoperabilità e sicurezza, prevedono - con decorrenza dicembre 2019 - l'apertura del mercato nazionale dei servizi passeggeri e l'obbligatorietà dell'aggiudicazione tramite gara dei contratti di servizio pubblico nel trasporto ferroviario. Inoltre, in materia di *governance* del gestore dell'infrastruttura, viene proposta la separazione proprietaria, consentendo comunque agli Stati membri di mantenere sistemi ferroviari strutturati secondo un modello di *holding*, in presenza di misure di salvaguardia idonee a garantire l'indipendenza del gestore medesimo.

Febbraio

- È stato adottato il decreto legislativo 9 febbraio 2013, n. 21 "Modifiche al decreto legislativo 191/2010 recante l'attuazione delle direttive 2008/57/CE e 2009/131/CE relative all'interoperabilità del sistema ferroviario comunitario". Il provvedimento è volto ad introdurre alcune modifiche al decreto legislativo 191/2010 di recepimento delle direttive 2008/57/CE e 2009/131/CE, relative all'interoperabilità del sistema ferroviario comunitario, ritenute necessarie per un corretto recepimento della stessa direttiva, nel rispetto delle osservazioni formulate dalla Commissione Europea.
- Con decreto del 25 febbraio 2013, il Ministro dell'Economia e delle Finanze, di concerto con il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, ha disposto per l'anno 2013 - in favore delle Regioni a statuto ordinario - un'anticipazione del 60% del Fondo nazionale per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale, anche ferroviario, di cui al comma 1 dell'art. 16-bis, del decreto legge 6 luglio 2012, n. 95 (convertito in legge, con modificazioni, dall'art. 1, comma 1, l. 7 agosto 2012, n. 135), per un importo complessivamente pari a 2.957.552.681,40 euro.

Marzo

- Con decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri dell'11 marzo 2013 sono stati individuati i criteri e le modalità per la ripartizione delle risorse del Fondo nazionale per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale, anche ferroviario, di cui al comma 1 dell'art. 16-bis, del decreto legge 6 luglio 2012, n.95 (convertito in legge, con modificazioni, dall'art. 1, comma 1, l. 7 agosto 2012, n. 135) già citato al punto precedente.
- È stato adottato il decreto Legislativo 14 marzo 2013, n. 33 recante il riordino della disciplina riguardante gli obblighi di pubblicità, trasparenza e diffusione di informazioni da parte delle pubbliche amministrazioni. Il provvedimento attua norme del cosiddetto decreto-legge Anticorruzione, stabilendo obblighi a carico delle pubbliche amministrazioni e delle società partecipate dalle amministrazioni pubbliche ed alle società da esse controllate, limitatamente alla loro attività di pubblico interesse, prevedendo l'obbligo per le stazioni appaltanti di pubblicare nei propri siti *web* tutte le informazioni relative ad appalti di lavori, servizi e forniture. Il provvedimento prevede, inoltre, delle modifiche alla disciplina degli arbitrati in caso di controversie derivanti dall'esecuzione di contratti pubblici.



Aprile

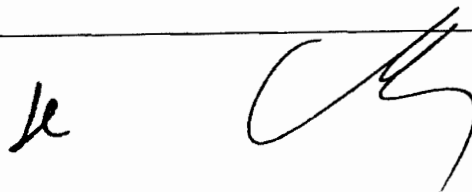
- L'8 aprile 2013 è stato adottato il decreto legislativo n. 39/2013, recante "Disposizioni in materia di inconferibilità e incompatibilità di incarichi presso le pubbliche amministrazioni e presso gli enti privati in controllo pubblico". In particolare, vengono introdotte disposizioni in materia di inconferibilità e incompatibilità di incarichi presso le pubbliche amministrazioni e presso gli enti di diritto privato in controllo pubblico, che comprendono anche le società di gestione di pubblici servizi, oltre a quelle che esercitano funzioni amministrative o attività di produzione di beni e servizi a favore della Pubblica Amministrazione.
- È stato inoltre adottato il decreto legislativo 26 aprile 2013, n. 51, recante "Disposizioni integrative e correttive del decreto legislativo 61/2012 in materia di ordinamento di Roma Capitale". Il provvedimento prevede, tra l'altro il finanziamento diretto a Roma Capitale degli oneri del trasporto pubblico locale, includendo anche quelli relativi al trasporto ferroviario.

Maggio

- L'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato (AGCM) ha adottato la delibera 9 maggio 2013, n.24352 - Contributo all'onere derivante dal funzionamento dell'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato per l'anno 2014 - in adempimento dell'art. 5 bis della legge 24 marzo 2012, n.27. La delibera prevede, per l'anno 2014, la riduzione del contributo a carico delle società di capitali con ricavi superiori ai 50 milioni di euro e destinato al funzionamento dell'Autorità. La scelta adottata dall'AGCM comporta la riduzione dell'onere contributivo che scende, per il 2014, da 0,08 a 0,06 per mille del fatturato a fronte di un limite massimo dello 0,5% previsto dalla legge e della soglia massima di contribuzione pari a cento volte la misura minima. Tale riduzione verrà applicata anche alla soglia massima di contribuzione prevista per il Gruppo FS Italiane per l'anno 2014.
- Il 23 maggio 2013 la Commissione Europea ha presentato una bozza di Regolamento sui porti avente per oggetto il miglioramento delle *performance* di tutti i 319 porti comunitari facenti parte della "core e comprehensive" rete TEN-T, tra cui 39 italiani, e che mira tra le altre cose a liberalizzare il mercato dei servizi portuali.

Giugno

- Il 6 giugno 2013 è stata pubblicata la legge n. 64 "Conversione in legge del decreto-legge 8 aprile 2013, n. 35, recante Disposizioni urgenti per il pagamento dei debiti scaduti della Pubblica Amministrazione, per il riequilibrio finanziario degli enti territoriali, nonché in materia di versamento di tributi agli enti locali". Il provvedimento, prevede in particolare la sospensione dei lavori per mancato pagamento del corrispettivo. Si consente, in pratica, all'esecutore di lavori di promuovere un'eccezione di inadempimento della sua obbligazione nel caso in cui l'ammontare delle rate di acconto, per le quali non sia stato emesso tempestivamente il certificato o il titolo di spesa, raggiunga il 15% (invece del 25%, come precedentemente stabilito) dell'importo netto contrattuale.
- Il decreto legge 21 giugno 2013, n. 69, "Disposizioni urgenti per il rilancio dell'economia", ha, tra l'altro, introdotto modifiche al decreto legislativo 8 luglio 2003, n.188, ed alla legge 3 luglio 2009, n. 99; in particolare:
 - relativamente alla determinazione del canone per l'accesso all'infrastruttura ferroviaria, il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti approva con decreto la proposta del Gestore dell'Infrastruttura (sentita la Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le Regioni e le province autonome di Trento e Bolzano);
 - la separazione contabile e dei bilanci delle imprese ferroviarie deve fornire la trasparente rappresentazione delle attività di servizio pubblico e dei corrispettivi e/o fondi pubblici percepiti per ogni attività;



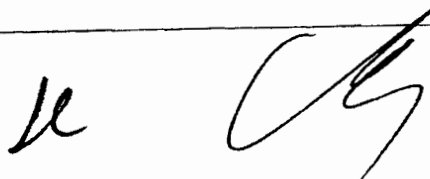
- in caso di compromissione dell'equilibrio economico di un contratto di servizio pubblico, è prevista la possibilità per le autorità competenti di richiedere la riscossione di diritti alle imprese ferroviarie interessate dal procedimento di limitazione dell'accesso; ove le imprese provvedano al pagamento di tali diritti, esse non sono più soggette a detta limitazione;
 - si prescinde dalla valutazione relativa alla eventuale compromissione dell'equilibrio economico di un contratto di servizio pubblico ove il modello di esercizio sia tale che le fermate intermedie siano a distanza superiore di 100 Km e i livelli tariffari risultino superiori di almeno il 20% rispetto a quelli dei servizi a committenza pubblica;
 - l'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie può prescrivere livelli di sicurezza diversi da quelli minimi definiti dai CST (obiettivi comuni di sicurezza) solo a valle di una stima dei sovracosti necessari e di un'analisi di sostenibilità economica e finanziaria per il GI e per le IF, corredata di stime ragionevoli anche in termini di relativi tempi di attuazione.
- La Legge 24 giugno 2013, n. 71 "Conversione in legge del decreto-legge 26 aprile 2013, n. 43, recante Disposizioni urgenti per il rilancio dell'area industriale di Piombino, di contrasto ad emergenze ambientali, in favore delle zone terremotate del maggio 2012 e per accelerare la ricostruzione in Abruzzo e la realizzazione degli interventi per EXPO 2015" prevede una norma che consente l'utilizzazione delle risorse destinate alla manutenzione ordinaria nel Contratto di programma di RFI per la manutenzione straordinaria dell'infrastruttura ferroviaria, nonché il finanziamento di 120 milioni di euro annui, dal 2015 al 2024, per la prosecuzione dei lavori del Terzo Valico dei Giovi e per il quadruplicamento della linea Fortezza-Verona di accesso alla galleria di base del Brennero. Per gli interventi di riqualificazione del territorio che si renderanno necessari nell'ambito della realizzazione della linea Torino-Lione, si prevede che le risorse comunali, regionali e statali utilizzate, nel limite di 10 milioni di euro annui, siano escluse per gli anni 2013/2015 dai limiti del Patto di Stabilità interno degli enti interessati alla cantierizzazione del progetto.
 - Nella Gazzetta Ufficiale del 26 giugno 2013 è stato pubblicato il DPCM 11 marzo 2013, recante la definizione dei criteri e delle modalità con cui ripartire il Fondo nazionale per il concorso dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale, anche ferroviario, nelle Regioni a statuto ordinario. Il Decreto dispone la valutazione degli obiettivi di efficientamento e razionalizzazione della programmazione e gestione del complesso dei servizi di TPL anche ferroviari.

Luglio

- Il 26 luglio 2013, con decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri, è stata determinata l'aliquota di compartecipazione alle accise sulla benzina e sul gasolio per autotrazione per il finanziamento del Fondo nazionale per il concorso finanziario dello Stato, agli oneri del trasporto pubblico locale, anche ferroviario, di cui al comma 1 dell'art. 16-bis, del decreto legge 6 luglio 2012, n.95 (convertito, con modificazioni, dall'art. 1, comma 1, legge 7 agosto 2012, n. 135).

Agosto

- La Legge 9 agosto 2013, n. 98 "Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 21 giugno 2013, n. 69, recante Disposizioni urgenti per il rilancio dell'economia" prevede l'istituzione, presso il MIT, di un Fondo con una dotazione pari a 2.069 milioni di euro allo scopo di far ripartire immediatamente i cantieri, utilizzando risorse destinate alla realizzazione di opere infrastrutturali strategiche e approvate, ma prive di autorizzazioni o progetti perfezionati. Con decreto del MIT, di concerto con il MEF sono individuati gli interventi immediatamente cantierabili, tra i quali il potenziamento dei nodi, lo *standard* di interoperabilità dei corridoi europei, il miglioramento della rete e dei servizi ferroviari, il collegamento ferroviario tra la Regione Piemonte e la Valle d'Aosta. Con delibera CIPE potranno essere



finanziati altri interventi, tra cui la tratta Canello-Frasso Telesino della linea AV/AC Napoli-Bari. Inoltre, nelle more dell'approvazione del Contratto di Programma di RFI 2012-2016, parte investimenti, potranno essere contrattualizzati gli interventi per la sicurezza ferroviaria, immediatamente cantierabili, per l'importo di 300 milioni di euro, già disponibili. La copertura finanziaria è assicurata mediante l'utilizzo, tra l'altro, delle risorse per la linea AV/AC Torino-Lione per un importo di 639 milioni di euro, di 763 milioni di euro destinati al secondo lotto del Terzo Valico di Giovi e di 235 milioni di euro per la definizione del contenzioso relativo ai rapporti contrattuali della società Stretto di Messina. Il provvedimento dispone, altresì, ulteriori misure urgenti in materia di infrastrutture per la realizzazione del Passante ferroviario di Torino, del collegamento Torino-Ceres/Aeroporto di Caselle, del collegamento ferroviario Novara-Seregno-Malpensa (potenziamento e variante di Galliate), degli interventi per la soppressione e l'automazione dei passaggi a livello. Tali opere saranno finanziate con le risorse revocate da finanziamenti precedentemente assegnati. Per quanto concerne, infine, la disciplina relativa ai compensi per gli amministratori di società controllate dalle pubbliche amministrazioni, limitatamente al primo rinnovo dei consigli di amministrazione successivo all'entrata in vigore della legge si prevede che:

- nelle società direttamente o indirettamente controllate dalle pubbliche amministrazioni, che emettono esclusivamente strumenti finanziari, diversi dalle azioni, quotati nei mercati regolamentati, nonché per le loro controllate, il compenso per l'amministratore delegato ed il presidente del consiglio d'amministrazione non può essere superiore al 75% del trattamento economico complessivo a qualsiasi titolo determinato relativo al mandato precedente al rinnovo;
- nelle società direttamente o indirettamente controllate dalle pubbliche amministrazioni, che emettono azioni quotate nei mercati regolamentati, una proposta di remunerazione degli amministratori con deleghe delle stesse e delle loro controllate, conforme ai criteri di cui alla disposizione precedente, è sottoposta all'approvazione dell'assemblea degli azionisti ed assoggettata all'assenso dell'azionista di controllo pubblico.
- Con decreto del Presidente della Repubblica del 9 agosto 2013 sono stati nominati il Presidente ed i componenti dell'Autorità di regolazione dei trasporti. Sono stati successivamente adottati i regolamenti di organizzazione e funzionamento. A gennaio 2014 l'Autorità è divenuta operativa ed ha avviato due indagini conoscitive (Indagine conoscitiva sui servizi di trasporto passeggeri e Indagine conoscitiva sull'accesso alle infrastrutture ferroviarie ed aeroportuali).

Settembre

- Il 10 settembre 2013, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, con il decreto "Canoni d'uso dell'infrastruttura ferroviaria AV/AC", ha sollecitato prima e approvato poi la proposta del gestore dell'infrastruttura nazionale che prevede la riduzione, nella misura del 15%, dei pedaggi da applicare per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria su alcune linee ad alta velocità.

Ottobre

- La Legge 28 ottobre 2013, n. 124 "Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 31 agosto 2013, n. 102, recante Disposizioni urgenti in materia di IMU, di altra fiscalità immobiliare, di sostegno alle politiche abitative e di finanza locale, nonché di cassa integrazione guadagni e trattamenti pensionistici" reca una riduzione di 300 milioni di euro al finanziamento concesso al Gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale (L.F. 266/2005 art. 1, comma 86).



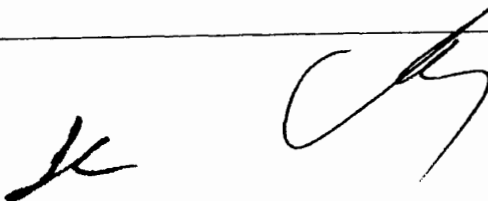
Inoltre, al fine di assicurare le risorse per il pagamento dei debiti degli enti locali, si prevede la possibilità di apportare variazioni compensative che prevedano una riduzione di 100 milioni di euro per l'anno 2015 per gli investimenti relativi alla rete infrastrutturale ferroviaria nazionale, con la priorità per la prosecuzione dei lavori relativi al Terzo Valico dei Giovi e il quadruplicamento della linea Fortezza-Verona, di accesso alla galleria di base del Brennero.

Novembre

- Il 20 novembre 2013 la Commissione ha inviato un parere motivato con cui ha chiesto all'Italia di provvedere entro i 2 mesi successivi alla designazione dell'Organismo di controllo nazionale ed alla definizione di un sistema sanzionatorio di cui all'art 32 del Regolamento 1371/2007 sui diritti dei passeggeri nel trasporto ferroviario.

Dicembre

- Il 2 dicembre 2013 il Consiglio Europeo ha approvato definitivamente il Regolamento sul Quadro Finanziario Pluriennale per il periodo 2014-2020 a seguito di un periodo di negoziati lungo 2 anni e mezzo.
- Nel corso del 2013 si è concluso l'iter legislativo relativo alle proposte di Regolamento finanziario sulla "Connecting Europe Facility" e sul nuovo Regolamento sulle Linee Guida TEN entrambe presentate dalla Commissione Europea nell'ottobre 2011. L'11 dicembre 2013 sono stati infatti formalmente adottati il Regolamento 1315/2013 sugli orientamenti per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti e il Regolamento 1316/2013 che istituisce il meccanismo per collegare l'Europa, ufficializzati entrambi attraverso la pubblicazione in GUCE il 20 dicembre. Questi due testi legislativi che rappresentano la base legale della politica infrastrutturale dell'UE 2014-2020 prevedono tra l'altro la suddivisione della rete dei trasporti europei in una rete fondamentale prioritaria (*Core network*) ed in una rete addizionale (*Comprehensive network*).
- Il 16 dicembre 2013 la Commissione europea ha adottato la proposta di Regolamento per la creazione di "Shift2Rail", un ambizioso partenariato pubblico-privato che investirà quasi un miliardo di euro in ricerca e innovazione per accrescere il traffico passeggeri e merci sulle ferrovie europee. Il Gruppo FS Itallane ha firmato ad aprile 2013 con i 15 Fondatori dell'iniziativa S2R il *Memorandum of Understanding* che definisce le modalità di cooperazione con il consorzio nella fase di preparazione della proposta di Regolamento istitutivo della *Joint Undertaking "Shift2Rail"*, e consegnata alla Commissione Europea a fine ottobre 2013.
- La legge 27 dicembre 2013, n. 147, "Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato" (legge di stabilità 2014), ha - tra l'altro - previsto che:
 - con decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, da emanare entro il 31 marzo 2014, d'intesa con la Conferenza Unificata, siano definiti i costi standard dei servizi di trasporto pubblico locale e regionale e i criteri per il loro aggiornamento e applicazione;
 - non possano partecipare ad alcuna procedura di gara per l'affidamento dei servizi di trasporto pubblico locale, le società e loro controllanti, collegate e controllate che, in Italia o all'estero, siano titolari di affidamenti non conformi al combinato disposto degli articoli 5 e 8, paragrafo 3, del regolamento (CE) n. 1370/2007 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 23 ottobre 2007; tale esclusione non si applica nei confronti delle imprese affidatarie del servizio oggetto di procedura di gara;
 - la dotazione del fondo per gli investimenti destinato all'acquisto dei veicoli per il trasporto pubblico locale (istituito dall'articolo 1, comma 1031, della legge 27 dicembre 2006, n. 296), sia incrementata di 300 milioni di euro per l'anno 2014 e di 100 milioni di euro per ciascuno degli anni 2015 e 2016, da destinare all'acquisto di materiale rotabile su gomma e di materiale rotabile ferroviario, nonché di vaporette e *ferry-boat*.



Operazioni straordinarie**Gennaio**

- In data 21 gennaio 2013 la società Sideuropa Srl in liquidazione è stata cancellata dal Registro delle Imprese di Milano.

Aprile

- In data 15 aprile 2013, con Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri (iscritto presso il Registro delle Imprese in data 23 maggio 2013), è stata messa in liquidazione la Società Stretto di Messina SpA e nominato Commissario Liquidatore il Professore Vincenzo Fortunato.

Giugno

- In data 14 giugno 2013, a seguito dell'istanza presentata il 19 dicembre 2012, la società Network Terminali Siciliani Srl in liquidazione è stata cancellata dal Registro delle Imprese di Catania.

Agosto

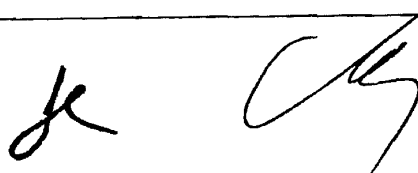
- In data 27 agosto 2013 è stato registrato l'atto di fusione per incorporazione con il quale la società Netinera Region Ost AG (100% Netinera Deutschland GmbH) è stata incorporata nella sua controllata Prignitzer Eisenbahn GmbH (100% Netinera Region Ost AG).

Novembre

- In data 14 novembre 2013 è stata costituita in quote paritetiche da FS Logistica SpA e da Hupac SA una società con denominazione "Terminal Alptransit Srl" in forma abbreviata "Teralp Srl" con oggetto sociale la progettazione complessiva del "Nuovo Grande Terminale Intermodale di Milano Smistamento" (comprensivo di tutte le sotto-fasi di realizzazione) e, a tal fine, l'effettuazione di studi, ricerche, analisi, misurazioni e valutazioni, anche ambientali, nonché qualunque altra attività connessa o dipendente.
- In data 27 novembre 2013, è stata costituita la società denominata "La Spezia Shunting Railways SpA", partecipata per il 4,5% da Trenitalia SpA e per il 15,5% da Serfer Srl, avente per oggetto sociale la promozione dello svolgimento del servizio ferroviario nel porto di La Spezia, nelle aree retro portuali di Santo Stefano di Magra e nelle aree territoriali connesse del servizio ferroviario portuale, ai sensi della L. 28 gennaio n. 84 art. 6 comma 1 lettera c) e del D.M. 16 novembre 1994 e successive modifiche ed integrazioni.

Dicembre

- In data 19 dicembre 2013 la società Porta Sud Srl in liquidazione è stata cancellata dal Registro delle Imprese.



Partecipazioni

*Acquisizioni e vendite di partecipazioni***Marzo**

- In data 27 marzo 2013 la società Ataf Gestioni Srl ha acquistato da Ataf SpA il 58% del capitale sociale detenuto in I-MAGO SpA per un importo di 253.073 euro. La Società ha per oggetto sociale la promozione e lo sviluppo di spazi e impianti pubblicitari nell'ambito del territorio regionale della Toscana ai fini della raccolta pubblicitaria.

Operazioni sul capitale

Gennaio

- Il 16 gennaio 2013 è stato ridotto il Capitale Sociale della società Cisalpino SA a CHF 100.750 (riduzione di CHF 162.399.250) dando seguito a quanto deliberato dall'Assemblea dei soci a fine 2012. Tale decisione rientra nell'ambito della volontà dei soci di avviare lo scioglimento della società.

Marzo

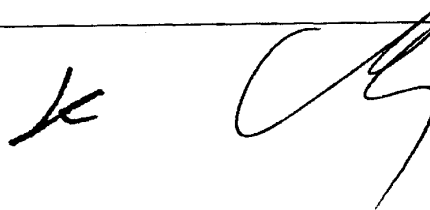
- In data 7 marzo 2013, i soci Ferrovie dello Stato Italiane SpA e *Cube Infrastructure Fund* hanno versato, a titolo di incremento della riserva di capitale della capogruppo Netinera Deutschland GmbH, l'importo complessivo di 74 milioni di euro, apportando un sensibile miglioramento alla struttura finanziaria del gruppo nel complesso e mettendo a disposizione cruciali risorse da utilizzare per i progetti di investimento finalizzati alla crescita delle attività e dei risultati del gruppo stesso. Successivamente, in data 15 ottobre, anche lo *shareholders loan*, pari a 172.914.968 euro, è stato convertito e portato ad incremento della medesima riserva di capitale di cui sopra.

Aprile

- Il 29 aprile 2013 l'Assemblea di Terminali Italia Srl ha deliberato la riduzione del capitale sociale per complessivi 3.891.879 euro a copertura della perdita dell'esercizio 2012 e delle perdite degli esercizi precedenti. A seguito di tale operazione il capitale sociale si riduce da 11.237.565 euro a 7.345.686 euro.

Settembre

- In data 16 settembre 2013 è stato registrato presso la Camera di Commercio di Roma la sottoscrizione e il versamento relativo alla terza *tranche* del capitale sociale di 17.152.100 euro della società Tunnel Ferroviario del Brennero SpA; RFI in quanto socio ha sottoscritto e versato (con valuta 28 agosto 2013) la quota di propria spettanza pari a 14.962.500 euro. In data 1 ottobre 2013 è stato ulteriormente sottoscritto e versato l'importo di 347.900 euro; RFI SpA ha sottoscritto e versato con valuta 27 settembre 2013 la quota di propria spettanza pari a 303.488 euro. In data 11 novembre 2013 è stato registrato presso la Camera di Commercio di Roma la sottoscrizione e il versamento relativo alla quarta *tranche* del capitale sociale di 15.000.000 euro della società Tunnel Ferroviario del Brennero SpA; RFI in quanto socio ha sottoscritto e versato (con valuta 6 novembre 2013) la quota di propria spettanza pari a 12.850.500 euro. In data 18 dicembre 2013 è stato ulteriormente sottoscritto e versato l'importo di 268.500 euro; RFI SpA ha sottoscritto e versato con valuta 13 dicembre 2013 la quota di propria spettanza pari a 234.224 euro.



Pertanto, il capitale sociale della Tunnel Ferroviario del Brennero - Società di Partecipazioni SpA, sottoscritto e versato, è attualmente pari a 195.790.910 euro suddiviso in n. 195.790.910 azioni ordinarie del valore nominale di 1,00 euro e RFI risulta titolare di n. 167.964.435 azioni ordinarie pari al 85,788%.

Dicembre

- In data 16 dicembre 2013, l'Assemblea dei soci della Netinera Deutschland GmbH ha deliberato l'aumento del capitale sociale da 25.000 euro a 1.025.000 euro. Ferrovie dello Stato Italiane SpA ha versato (con valuta 16 dicembre 2013) la quota di propria spettanza pari a 510.000 euro. In data 20 dicembre 2013 l'aumento del capitale sociale è stato iscritto alla Camera di Commercio tedesca. Pertanto, il capitale sociale della Netinera Deutschland GmbH, sottoscritto e versato, è attualmente pari a 1.025.000 euro suddiviso in n. 1.025.000 azioni ordinarie del valore nominale di 1 euro e Ferrovie dello Stato Italiane SpA risulta titolare di n. 522.750 azioni ordinarie.
- In data 17 dicembre 2013 l'Assemblea di Busitalia-Sita Nord Srl ha deliberato di aumentare il capitale sociale della società da 15.000.000 euro a 31.000.000 euro, in via scindibile, in una o più *tranches*, per un massimo di complessivi 16.000.000 euro da offrire in sottoscrizione alla pari all'unico socio. L'aumento dovrà essere eseguito entro il 30 giugno 2014 e il capitale sarà comunque aumentato di un importo pari a quanto sottoscritto entro tale data.
- In data 19 dicembre 2013, l'Assemblea dei soci ha deliberato l'aumento del capitale sociale della società Thello SAS da 1.500.000 euro a 5.200.000 euro e quindi per 3.700.000 euro mediante emissione di n. 370.000 azioni del valore nominale di 10 euro cadauna. Il giorno 22 dicembre 2013, Trenitalia SpA ha versato 2.466.790 euro pari a n. 246.679 azioni. In pari data, l'Assemblea dei soci ha deliberato di ridurre il capitale sociale, per compensare parzialmente le perdite degli esercizi 2011 e 2012, da 5.200.000 euro a 1.500.000 euro e quindi per 3.700.000 euro. Pertanto, il capitale sociale della Thello SAS dopo tale operazione risulta invariato, quindi è attualmente pari a 1.500.000 euro suddiviso in n. 150.000 azioni ordinarie del valore nominale di 10 euro e Trenitalia SpA risulta titolare di n. 100.005 azioni ordinarie.

Finanziamenti

Marzo

- In data 5 marzo 2013 il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti – Struttura Tecnica di Missione, a seguito di un supplemento di istruttoria in relazione alla erogazione del contributo CIPE relativo al 1° Programma delle Opere Strategiche – Programma Grandi Stazioni, ha rilasciato il nulla osta all'erogazione di una ulteriore *tranche* del contributo per un importo pari a 8.276 mila euro alla società controllata Grandi Stazioni.

Giugno

- In data 28 giugno 2013 il Consiglio di Amministrazione di FS Italiane SpA ha deliberato di approvare l'emissione di un prestito obbligazionario a tasso fisso, nell'ambito di un programma di *Euro Medium Term Notes* (EMTN) fino a 4,5 miliardi di euro, in una o più *tranches*, sul mercato borsistico di Dublino.

Luglio

- In data 15 luglio 2013 FS Italiane ha collocato sul mercato l'emissione obbligazionaria inaugurale (serie 1 – EMTN *Programme*) del valore di 750 milioni di euro a valere sul Programma di *Euro Medium Term Notes* di complessivi 4.5

Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane

miliardi di euro, ammesso a quotazione presso la Borsa Valori di Dublino in data 11 luglio 2013. Alla data di lancio della suddetta operazione, FS Italiane aveva ricevuto *long term issuer rating* da parte delle agenzie Fitch (pari a BBB+, in data 4 luglio 2013) e S&P's (pari a BBB, in data 10 luglio 2013) equivalenti ai giudizi espressi dalle stesse sulla Repubblica Italiana. Analoghi giudizi sono stati poi attribuiti da Fitch e S&P's al suddetto *senior unsecured EMTN Programme* e all'emissione inaugurale di FS Italiane SpA. Relativamente al collocamento di tale prima emissione, la *size* finale dell'operazione, pari a 750 milioni di euro (*re-offer price* del 99.069%), ha visto una domanda da parte degli investitori di circa 3,6 miliardi di euro (+470%). Il 57% dell'emissione è stata collocata sul mercato internazionale, con punte di forte interesse registrate in Gran Bretagna e Germania. Di seguito le principali caratteristiche dell'operazione: ammontare nominale pari a 750 milioni di euro, *status senior unsecured*, data di *settlement* 22 luglio 2013, scadenza 22 luglio 2020, cedola fissa annuale del 4% ACT/ACT. Gli *Arrangers* del Programma EMTN sono stati Deutsche Bank, Crédit Agricole, UniCredit e J.P. Morgan. Queste stesse istituzioni sono stati *bookrunners* della prima emissione insieme con Banca IMI, BNP Paribas e Société Generale. Le risorse reperite con quest'operazione saranno utilizzate secondo programma per gli investimenti in infrastrutture ferroviarie e per l'acquisto di nuovo materiale rotabile. A valere sui fondi della serie 1 FS Italiane ha, infatti, concesso in data 6 agosto 2013 finanziamenti *intercompany* alle sue principali società controllate, Rete Ferroviaria Italiana (con ammontare a scadenza pari a 250 milioni di euro) e Trenitalia (con ammontare a scadenza pari a 500 milioni di euro).

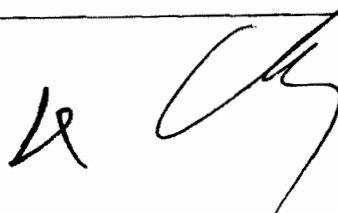
Dicembre

- In data 5 Dicembre 2013, sempre a valere sull'EMTN *Programme*, FS Italiane ha lanciato sul mercato la sua seconda emissione obbligazionaria (serie 2 – EMTN *Programme*) di 600 milioni di euro a cui le agenzie di *rating* hanno attribuito un giudizio analogo a quelli espressi per l'emissione inaugurale e all'*issuer rating* di FS Italiane. A fronte di una domanda complessiva da parte degli investitori istituzionali pari a 1,6 miliardi di euro (con il 59% delle richieste provenienti dall'estero), l'ammontare finale del *bond* è risultato pari appunto a 600 milioni di euro (*re-offer price* del 99.50%), rispetto agli iniziali 500 milioni offerti da FS Italiane SpA. La seconda emissione inaugurale di FS Italiane ha scadenza 8 anni e cedola fissa annuale pari a 3.5% ACT/ACT, *status senior unsecured*, data di *settlement* 13 dicembre 2013 e data di rimborso 13 dicembre 2021; si sottolinea che il *pricing* finale - pari a 180 punti base sopra il tasso *mid-swap* di riferimento (più stretto di 10 punti base rispetto alla *guidance* iniziale) – equivaleva alla chiusura del *book* di collocamento ad un livello di 17 punti base al di sotto del rendimento del titolo governativo di pari durata. Il collocamento della serie 2 è stato gestito in qualità di *Joint Bookrunners* da Barclays, Goldman Sachs, Morgan Stanley, Royal Bank of Scotland e UniCredit. Anche le risorse reperite con quest'operazione saranno utilizzate per finanziare investimenti infrastrutturali e per l'acquisto di nuovo materiale rotabile. A valere sui fondi della serie 2 FS Italiane ha, infatti, concesso in data 13 dicembre 2013 finanziamenti *intercompany* alle sue principali società controllate, Rete Ferroviaria Italiana (con ammontare a scadenza pari a 500 milioni di euro) e Trenitalia (con ammontare a scadenza pari a 100 milioni di euro).

Altri eventi

Gennaio

- Il 14 gennaio 2013 è stata inaugurata la stazione dell'Alta Velocità di Torino Porta Susa e il 19 novembre la stessa ha ottenuto il premio come migliore stazione europea dell'anno. Il prestigioso riconoscimento è stato consegnato a RFI durante l'*European Rail Congress*.



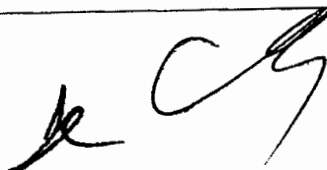
- In data 24 gennaio 2013 sono stati incrementati i prezzi dei collegamenti Frecciabianca del 3,5% medio.
- In data 28 gennaio 2013 l'Amministratore Delegato del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane, ingegner Mauro Moretti, è stato nominato, nel corso della cerimonia che si è svolta presso la Facoltà di Ingegneria della Sapienza di Roma, Presidente della Consulta del Progetto "FIGI - Facoltà Ingegneria Grandi Imprese". Il Progetto FIGI rappresenta un ponte tra professori, grandi imprese e studenti con l'obiettivo di creare un binomio tra il mondo dell'università e dell'impresa in modo da accrescere la qualità dei laureati e fornire loro strumenti utili per conoscere il mondo del lavoro già prima di terminare gli studi.
- In data 31 gennaio 2013 è stato presentato presso il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, il Progetto definitivo della sezione transfrontaliera della nuova linea ferroviaria Torino - Lione, approvato da Lf (Lyon Turin Ferroviaire), società responsabile dell'opera.
- Sempre in data 31 gennaio 2013, Rete Ferroviaria Italiana e Grandi Stazioni hanno sottoscritto il primo verbale di consegna del complesso immobiliare della Stazione Alta Velocità di Roma Tiburtina.
- Infine, ancora in data 31 gennaio 2013, Italcertifer, la società di certificazione del Gruppo FS Italiane, e Lucchini RS, azienda *leader* mondiale nella realizzazione di componenti ferroviari, hanno siglato un accordo che assegna alla società del Gruppo FS Italiane il ruolo di fornitore esclusivo per l'Italia. La convenzione prevede per la società del Gruppo anche il ruolo di fornitore privilegiato per l'estero, con la possibilità di estendere la collaborazione anche con le controllate europee del Gruppo industriale di Lovere.

Febbraio

- In data 4 febbraio 2013 la filiale italiana del gruppo tedesco Dussmann ha vinto la gara europea indetta da Trenitalia nell'ambito dei servizi di pulizia. L'azienda tedesca, presente da oltre 40 anni in Italia, si è aggiudicata per tre anni, rinnovabili per altri tre, un servizio del valore annuo di circa 33 milioni di euro. La società dovrà curare la pulizia e l'igiene delle Freccie AV di Trenitalia, (Frecciarossa e Frecciargento).
- Il 14 febbraio 2013 è stata sottoscritta la lettera d'intenti tra Trenitalia ed Expo 2015 SpA. In vista dell'Esposizione Universale di Milano, saranno creati pacchetti con la formula "treno e ingresso", sarà potenziato il servizio di collegamento e partirà una vasta campagna di promozione dell'offerta. Gli interventi previsti dall'intesa contribuiranno a valorizzare il treno come mezzo di trasporto più ecologico al mondo, raccogliendo così una delle sfide più importanti dell'Esposizione Universale di Milano: quella sulla mobilità sostenibile.
- Il 28 febbraio 2013 la Corte di Giustizia dell'Unione Europea ha emesso le sentenze nelle cause contro Austria, Germania, Spagna e Ungheria relative ai ricorsi per inadempimento delle Direttive del Primo Pacchetto Ferroviario. Da segnalare per quanto riguarda le cause contro la Germania e l'Austria la Corte, accogliendo le conclusioni dell'Avvocato Generale del 6 settembre 2012, ha respinto *in toto* i ricorsi proposti dalla Commissione, ritenendo conformi al diritto comunitario i modelli di *Holding* tedesca e austriaca. Si ricorda che la Commissione Europea ha avviato procedure di infrazione per inadempimento delle Direttive del Primo Pacchetto Ferroviario contro diversi Paesi Membri, tra cui anche l'Italia, in merito alla quale la Corte si è pronunciata a Ottobre 2013.

Marzo

- In data 6 marzo 2013 è nata la Fondazione FS Italiane, un'iniziativa della Capogruppo Ferrovie dello Stato Italiane, di Trenitalia e Rete Ferroviaria Italiana con lo scopo di valorizzare e preservare l'inestimabile patrimonio storico, tecnico, ingegneristico e industriale del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane, in modo da consegnarlo integro alle generazioni



future, come importante memoria condivisa di progresso e coesione dell'unità nazionale. Le tre società del Gruppo FS Italiane conferiranno alla neonata Fondazione circa 200 rotabili del "parco storico operativo", costruiti nella prima metà del '900 ed ancora funzionanti, oltre 50 mezzi storici non in esercizio custoditi nel Museo nazionale ferroviario di Pietrarsa (NA), nonché l'intera dotazione libraria ed archivistica del Gruppo.

Aprile

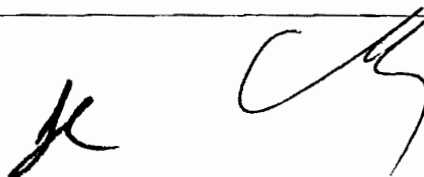
- In data 1° aprile 2013 sono stati incrementati del 6% i prezzi dei treni Intercity, Intercity Notte, Espressi e del servizio sdraiato notte.
- In data 15 aprile 2013, con Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri (iscritto presso il Registro delle Imprese in data 23 maggio 2013), è stata messa in liquidazione la società Stretto di Messina SpA e nominato Commissario Liquidatore il Professore Vincenzo Fortunato.

Maggio

- In data 27 maggio 2013 Il Presidente della Regione Veneto Zaia e l'Amministratore Delegato di FS Italiane Moretti hanno sottoscritto un Protocollo d'intesa finalizzato a razionalizzare la mobilità locale su ferro, con un servizio cadenzato per i pendolari, e a completare il sistema Alta Capacità lungo la direttrice Est-Ovest con il completamento dell'asse ferroviario interessato dal "Corridoio Mediterraneo", e in particolare la realizzazione delle tratte Treviglio - Brescia (in realizzazione), Brescia - Verona, Verona - Padova e Venezia - Trieste. L'intesa costituisce la premessa per un successivo accordo che riguarderà la modifica e l'integrazione dell'attuale Contratto di Servizio fra Regione e Trenitalia.
- Il 30 maggio 2013, a seguito del contratto preliminare stipulato nel mese di settembre 2012, si è conclusa da parte di RFI la vendita a favore di BNP Paribas Real Estate del primo lotto edificabile dell'area di Roma Tiburtina. Il valore dell'operazione è stato pari a 73.250.000,00 euro oltre al contributo per oneri di urbanizzazione, ed ha riguardato 7.000 mq di terreno di proprietà Rete Ferroviaria Italiana su cui sorgeranno gli Uffici della Direzione Centrale di BNP. La nuova sede BNL consentirà la concentrazione dell'attività di circa 3.600 dipendenti, oggi operanti su Roma in cinque sedi differenti.

Giugno

- In data 8 giugno 2013 è stata inaugurata la prima parte della nuova stazione Bologna Centrale Alta Velocità, con quattro nuovi binari sotterranei per i treni AV, grazie ai quali si libererà spazio in superficie a favore del traffico pendolare.
- In data 8 giugno 2013 è stata inaugurata la stazione Reggio Emilia AV Mediopadana, la prima stazione alta velocità al mondo ad utilizzare, il sistema ERTMS (*European Railways Traffic Management System*) di Livello 2 (senza segnali luminosi laterali), già operativo sulle altre linee AV.
- Il 14 giugno 2013 è stato sottoscritto il nuovo accordo di collaborazione tra Trenitalia SpA e l'Impresa Ferroviaria Svizzera (FFS). L'accordo prevede un miglioramento qualitativo dei servizi tra i due Paesi, tra l'altro grazie a tracce supplementari in entrata a Milano e ai nuovi treni ETR 610 in arrivo nel 2015. Tale intesa è funzionale alla soddisfazione di una domanda di mobilità tra i due paesi in crescita a seguito dell'apertura delle gallerie di base del San Gottardo e del Ceneri e dell'Expo 2015 a Milano.



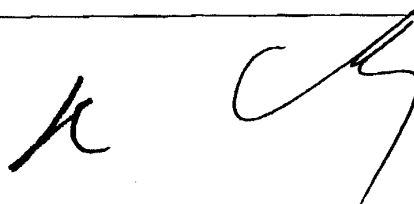
- A giugno 2013 Trenitalia ha portato a San Pietro, per un commovente incontro con Papa Francesco, un treno carico di bambini. L'iniziativa di solidarietà, promossa in collaborazione con il "Cortile dei bambini", ha coinvolto oltre 250 piccoli in difficoltà.

Luglio

- In data 3 luglio, in anteprima mondiale, nello stabilimento Bombardier di Vado Ligure è stato presentato il nuovo treno ad altissima velocità in composizione completa Frecciarossa 1000, ordinato da Trenitalia e realizzato da Bombardier in *partnership* con AnsaldoBreda e con il *designer* Bertone. Il nuovo treno, intitolato a Pietro Mennea, inizierà i *test* dinamici di omologazione nella tratta tra Vado Ligure e Savona Parco Doria che dureranno sino alla fine di agosto.
- In data 4 luglio 2013 FS Logistica, i principali Soci del CIM, (Comune di Novara, Finpiemonte Partecipazioni, Società Autostrada Torino Alessandria Piacenza e Sito S.p.a) e CIM (Centro Intermodale Merci di Novara) hanno siglato un articolato accordo per dare ulteriore impulso al trasporto merci e alla logistica dell'intera zona di Novara, considerata una delle principali aree di afflusso delle merci del Sud Europa. La *partnership* Industriale, di durata pluriennale, prevede che FS Logistica metta a disposizione di CIM le proprie aree a Novara a fronte di corrispettivi, di diritti di *governance*, nonché di una riserva di capacità terminalistica nei *terminal* intermodali controllati da CIM che sarà utilizzabile dalle società del Gruppo FS Italiane. Sono state, inoltre, previste opzioni all'eventuale trasferimento della proprietà dei succitati *asset* immobiliari nel CIM che le Parti potranno esercitare al verificarsi di determinate condizioni.
- In data 9 luglio 2013 è stato firmato un protocollo d'intesa tra Trenitalia ed Enel Energia che include, in particolare, interventi di efficientamento dell'Impianto Dinamico Polifunzionale di Napoli per la manutenzione dei treni Frecciarossa. Secondo quanto stabilisce l'accordo, Enel Energia si occuperà della realizzazione del *check-up* e dell'analisi dei consumi di energia della struttura collegata alla stazione centrale di Napoli, attraverso l'installazione, gestione e analisi di un sistema di monitoraggio dei carichi elettrici. L'accordo costituisce un ulteriore passo di un percorso che Trenitalia ha intrapreso da tempo e considera tra le proprie peculiari missioni: contribuire al risparmio energetico e alla riduzione delle emissioni inquinanti legate al trasporto.
- In data 12 luglio 2013 è stato annunciato dal Presidente del Consiglio dei Ministri l'avvio dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti e con decreto del Presidente della Repubblica del 9 agosto 2013 sono stati nominati il Presidente ed i componenti dell'Autorità. Sono stati successivamente adottati i regolamenti di organizzazione e funzionamento. All'Autorità sono affidati compiti significativi, di regolazione e di promozione e tutela della concorrenza nel settore dei trasporti. Le competenze dell'Autorità attengono sia alle infrastrutture di trasporto che alla qualità dei servizi prestati. L'Autorità dovrà riferire annualmente alle Camere, evidenziando lo stato della disciplina di liberalizzazione adottata e la parte ancora da definire.
- In data 26 luglio 2013 è stata inaugurata alla stazione marittima, la motonave "Messina", l'ultima nata della flotta navale di RFI per i servizi di traghettamento sullo Stretto.

Settembre

- Nel corso dell'estate oltre 21 milioni di turisti hanno scelto i servizi offerti da Trenitalia. I flussi maggiori si sono verificati verso le grandi città, le aree metropolitane e le città d'arte, per far fronte alla crescente domanda di servizi



di mobilità e per assicurare la massima comodità di viaggio è stato attuato un piano di mobilità estiva con un incremento dell'offerta per le mete più richieste e il rafforzamento delle strutture di assistenza alla clientela.

- Fino al 22 settembre 2013 si è svolta la Settimana europea della Mobilità Sostenibile. L'iniziativa, promossa dalla Comunità Europea, ha l'obiettivo di incoraggiare i cittadini all'utilizzo di mezzi alternativi all'auto privata per gli spostamenti quotidiani. Le Freccie consentono ogni anno un risparmio di circa 900 mila tonnellate di CO₂, rispetto a quelle prodotte se gli stessi passeggeri avessero scelto l'auto privata e di 1,4 milioni di tonnellate rispetto all'aereo.

Ottobre

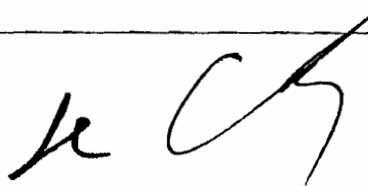
- Lo scorso 3 ottobre la Corte di Giustizia UE ha pronunciato la sentenza sul ricorso avanzato dalla Commissione nei confronti dell'Italia in merito all'attuazione del Primo pacchetto ferroviario. La Corte ha condannato l'Italia in merito alla non sufficiente indipendenza di RFI dal Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti in quanto il gestore non è integralmente responsabile del processo di determinazione del pedaggio. La Commissione ha ritirato invece il ricorso in merito all'indipendenza del gestore dalla *holding* (modello già riconosciuto dalla Corte in linea con la normativa UE nelle sentenze riguardanti la Germania e l'Austria), mentre in relazione all'indipendenza dell'Ufficio di Regolazione dei Servizi ferroviari, la Corte ha giudicato il ricorso non sufficientemente motivato e, tenuto anche conto dell'ormai avvenuta costituzione dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti, lo ha respinto.

Novembre

- In data 15 novembre 2013 il Sindaco di Bologna, Virginio Merola, l'AD del Gruppo FS Italiane, Mauro Moretti, e il Direttore dell'Agenzia del Demanio, Stefano Scalera, hanno concordato che una vasta area dismessa di proprietà di FS Italiane entrerà nel progetto di valorizzazione degli immobili pubblici promosso dall'Agenzia del Demanio e dal Comune. L'accordo riguarda uno studio di fattibilità che comprende l'area denominata "Ambito Ravone", a ridosso della stazione di Bologna Centrale.
- Nel corso del mese sono state avviate le prove tecniche in linea per l'ottenimento della omologazione del nuovo treno per il trasporto regionale, progettato e costruito in Italia dalla Alstom.

Dicembre

- Il data 15 dicembre 2013 è entrato in vigore il nuovo orario 2014 Trenitalia. Oltre all'entrata in vigore della nuova offerta ferroviaria regionale, la cui modulazione è stabilita dai Contratti di servizio stipulati dalle Regioni con Trenitalia, sono salite a 231 le Freccie in circolazione ogni giorno (87 Frecciarossa, 58 Frecciargento e 86 Frecciabianca). Con il nuovo orario 2014, Trenitalia propone anche 24 collegamenti notturni (di cui 2 periodici) su rotte nazionali e un'offerta Notte&AV che consente di usufruire di particolari riduzioni per utilizzare, in un unico viaggio, un treno Notte e un treno Alta Velocità.
- In data 13 dicembre 2013 è stato aggiornato il Prospetto Informativo della Rete (PIR) 2014 - edizione dicembre 2013 - in aderenza alle indicazioni e prescrizioni dell'Ufficio per la Regolazione dei Servizi Ferroviari.
- Si segnala infine che in data 12 dicembre 2013 l'Amministratore Delegato del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane, Ing. Mauro Moretti, è stato nominato Presidente UIC Europa (*Union International Chemin de Fer*).



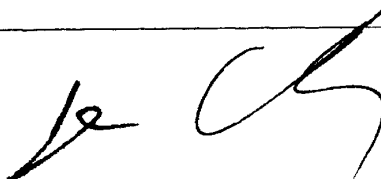
Sostenibilità

Nel 2013 il Gruppo FS Italiane ha compiuto un altro passo importante nella ricerca di una crescita che coniughi le dimensioni economiche, sociali e ambientali, organizzando a tal fine, per la prima volta, una giornata di confronto con i propri *stakeholder*. Sono stati 50 i rappresentanti dei principali interlocutori aziendali - imprenditori, pubbliche amministrazioni, enti di ricerca, università, consorzi, associazioni di consumatori, associazioni di categoria, organizzazioni della società civile, cittadini utenti, ecc - ai quali è stato chiesto di ragionare sulle possibilità di miglioramento delle pratiche di sostenibilità dell'Azienda. Cinque le aree di *business* approfondite:

1. Servizi/mobilità passeggeri: trasporto pubblico locale e lunga percorrenza;
2. Servizi/mobilità passeggeri: stazioni e assistenza clienti;
3. Servizi/mobilità merci: trasporto merci e intermodalità;
4. Ambiente: energia e rifiuti;
5. Comunità: prevenzione dell'esclusione sociale e valorizzazione delle risorse materiali.

L'incontro si è concluso con la formulazione di una lista di proposte di miglioramento rispetto alle quali il Gruppo FS Italiane si è impegnato a fornire un *feedback* nel corso del 2014.

Di seguito sono invece riportate le principali attività relative agli ambiti Risorse Umane, Clienti e Ambiente, promosse dal più grande gruppo italiano del settore dei trasporti: un enorme volano con una capacità ineguagliabile di muovere il Paese verso un modello di sviluppo sostenibile.



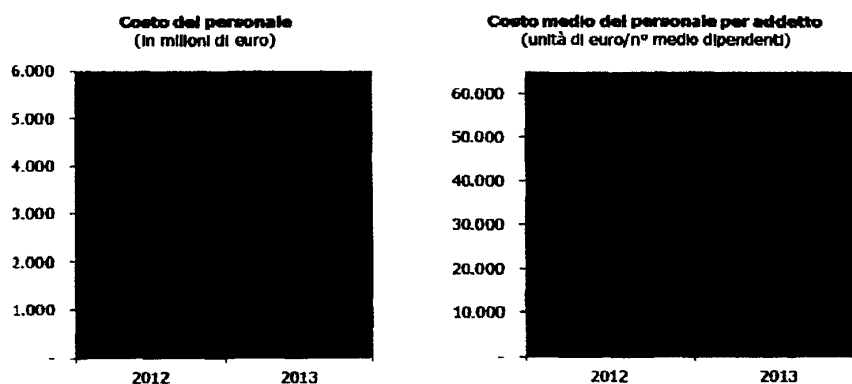
Risorse umane

Il numero dei dipendenti del Gruppo è passato dalle 72.043 unità del 31 dicembre 2012 alle 69.425 unità del 31 dicembre 2013 scontando una diminuzione netta pari a 2.618 unità. La diminuzione che si registra nelle consistenze medie è di 1.359 unità.

DIPENDENTI AL 31.12.2012(*)	72.043
Entrate (**)	1.307
Uscite	3.925
DIPENDENTI AL 31.12.2013	69.425
CONSISTENZA MEDIA 2012(*)	72.390
CONSISTENZA MEDIA 2013	71.031

(*) valori aggiornati includendo i dati delle unità di Bluferries Srl (113 dipendenti) pervenuti successivamente all'approvazione del bilancio 2012.

(**) le entrate includono quelle realizzate con contratti a tempo determinato del settore delle navi traghetto.



LE RELAZIONI INDUSTRIALI

In data 30 luglio 2013 il Gruppo FS Italiane ha sottoscritto alcune significative intese con le Organizzazioni sindacali Filt-Cgil, Fit-Cisl, Uiltrasporti, Ugi Trasporti, Fast Ferrovie e Or.S.A. Ferrovie, in tema di Fondo per il perseguimento di politiche attive a sostegno del reddito e dell'occupazione (cd Fondo a Gestione Bilaterale):

- è stato sottoscritto l'accordo di integrazione e modifica di quello istitutivo del Fondo in questione, resosi necessario a seguito dell'emanazione della legge n. 92/2012 (c.d. Legge Fornero) dove si prevedeva l'adeguamento della disciplina del Fondo alle norme dettate dalla legge stessa, da realizzarsi entro il 31 ottobre 2013 con accordo collettivo;
- in attesa della piena operatività del nuovo Fondo, così come delineato nel suddetto accordo di adeguamento, il Fondo del Gruppo FS ha continuato ad erogare le prestazioni straordinarie secondo le previgenti disposizioni. A tal fine, è stato sottoscritto un accordo di attivazione del Fondo stesso che ha determinato l'uscita - a seguito di diversi accordi territoriali - di 1.762 dipendenti;

- infine, un terzo accordo è stato sottoscritto con riguardo all'istituzione del "Fondo per prestazioni solidaristiche straordinarie". Muovendo dall'assunto che un numero consistente di lavoratori interessati dalle prestazioni del Fondo bilaterale sarebbe stato interessato anche dalle modifiche legislative relative ai requisiti di accesso al trattamento pensionistico, al fine di gestire tale situazione si è convenuto di far confluire il 95% dei finanziamenti disponibili iscritti a bilancio del Fondo per il perseguimento di politiche attive a sostegno del reddito e dell'occupazione-parte ordinaria nel nuovo Fondo per prestazioni solidaristiche.

Il 30 luglio 2013 è stato, inoltre, sottoscritto con le Organizzazioni sindacali l'accordo per il riconoscimento del Premio di Risultato 2012, erogato con le retribuzioni del mese di novembre 2013.

Il 2013 è stato anche il primo anno di operatività dell'Assistenza sanitaria integrativa per i dipendenti del Gruppo FS Italiane, introdotta dal Contratto aziendale del 2012. Il piano di assistenza sanitaria, affidato a seguito di gara, alla Società Nazionale di Mutuo Soccorso Cesare Pozzo, è stato esteso successivamente, alle medesime condizioni, anche alle Società FS Logistica e Terminali Italia, le quali hanno sottoscritto, rispettivamente in data 29 ottobre 2013 e 28 novembre 2013, un accordo di confluenza al CCNL della Mobilità/Area contrattuale Attività Ferroviarie.

Nell'ambito del dialogo sociale europeo, in ambito CER, il Gruppo FS italiane ha contribuito alla definizione del documento approvato dalla Commissione TRAN sulla revisione del Regolamento n. 1370/2007 sul trasporto pubblico locale nell'ambito del IV Pacchetto europeo, al prossimo esame del Parlamento. Al contempo, è proseguita la partecipazione al gruppo di lavoro ristretto "*Social aspects and the protection of staff in case of change of railway operator*" per la verifica dello stato di attuazione dello stesso Regolamento, che ha elaborato il rapporto finale e la posizione comune delle parti sociali.

Politiche di gestione e sviluppo del personale

In continuità con quanto realizzato nel corso degli esercizi precedenti, sono proseguiti gli interventi finalizzati ad incrementare l'efficienza e la produttività del lavoro. A ciò ha contribuito anche la sottoscrizione del nuovo Contratto Collettivo di Lavoro, la cui applicazione ha dispiegato su base annua tutti i suoi positivi effetti, soprattutto con riferimento all'incremento dell'orario di lavoro passato dalle 36 alle 38 ore settimanali.

La riduzione di personale è stata gestita sia attraverso sistemi di incentivazione all'esodo, sia grazie all'attivazione delle prestazioni straordinarie del Fondo per il perseguimento di politiche attive a sostegno del reddito e dell'occupazione che nel 2013, come già detto, ha interessato 1.762 lavoratori, che si sono aggiunti agli oltre 2.600 dipendenti che già fruivano precedentemente delle prestazioni straordinarie del Fondo.

In un'ottica di contenimento degli ingressi di personale dal mercato esterno, le società del Gruppo hanno messo in atto politiche attive di *job posting* interno e di mobilità infragruppo valorizzando al contempo il senso di appartenenza all'Azienda e sviluppando professionalità più complete. La ricerca sul mercato esterno si è focalizzata soprattutto su neolaureati di eccellenza, in particolare ingegneri, individuati grazie alla consolidata collaborazione con la comunità accademica, con la quale sono state realizzate numerose iniziative quali *master* di II livello, *stage*, borse di studio per tesi di laurea.

Queste iniziative hanno consentito anche di mantenere l'importante risultato in termini di *Employer Branding*, che vede il Gruppo FS Italiane al secondo posto nella classifica "*Best Employer of Choice*" delle Aziende nazionali e internazionali preferite dai giovani neolaureati.

Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane



Le attività attinenti lo sviluppo del personale si sono incentrate, oltre che sulla valutazione dei *target* d'interesse del Gruppo, sulla progettazione del processo di gestione dei piani di sviluppo e delle tavole di sostituzione in ambito Sistema Integrato di Valutazione di Gruppo.

La Formazione

In coerenza con le linee strategiche, nel corso del 2013 la Formazione ha operato al fine di rafforzare e consolidare le competenze manageriali, in linea con i modelli di comportamento del Gruppo FS Italiane ed ha curato, a supporto dei diversi *business*, l'aggiornamento delle competenze tecnico-specialistiche per la crescita professionale delle risorse e il miglioramento delle *performance*.

Nell'ambito della formazione manageriale si sono conclusi i progetti già avviati nel corso del 2012 rivolti ai Dirigenti e Quadri, finalizzati ad accrescere le capacità di selezione e sviluppo dei propri collaboratori, in un'ottica di merito.

A supporto della diffusione dei messaggi aziendali e del processo di *Cascade* (il *Cascade model* è modello sul processo di formazione dell'opinione pubblica) è stato avviato un progetto rivolto ai Dirigenti e dedicato alla formazione sulle tecniche della comunicazione, per rendere più efficace il processo di divulgazione.

Nel 2013 sono state erogate circa 330 mila giornate di formazione a livello di Gruppo per un costo complessivo di 8 milioni di euro, a fronte di finanziamenti alla formazione pari a 7,4 milioni di euro.

La Sicurezza e la Salute sul lavoro

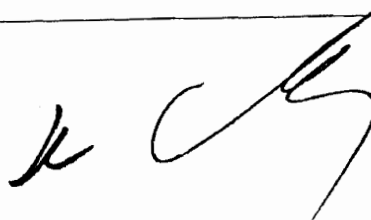
La salute e la sicurezza sul lavoro costituiscono da sempre per il Gruppo FS italiane un elemento qualificante per lo sviluppo nazionale e internazionale del proprio *business*.

A seguito dei risultati positivi conseguiti nel 2011-2012, che hanno consentito di raggiungere anticipatamente gli obiettivi fissati dal Gruppo per il quinquennio 2011-2015 (riduzione degli infortuni del 25% e delle loro frequenza del 10%), nel mese di maggio 2013, sono stati ridefiniti gli obiettivi e gli indirizzi in materia di salute e sicurezza sul lavoro per il triennio 2013-2015.

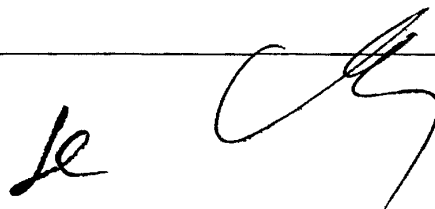
L'indirizzo per le società del Gruppo si concentra sulla realizzazione di un comune modello di sicurezza, basato sulla prevenzione, attraverso il costante coinvolgimento e impegno di tutti i soggetti aziendali in grado di assicurare livelli di tutela sempre più elevati e una costante e significativa riduzione degli infortuni.

I nuovi obiettivi quantitativi fissati per il prossimo triennio, prevedono una riduzione annuale degli infortuni di almeno il 3% e una diminuzione annuale della loro frequenza di almeno il 2%.

Le nuove linee di intervento e gli indirizzi di miglioramento delle *performance* del Gruppo per il triennio 2013-2015 sono state oggetto di uno specifico *workshop* "Il valore della sicurezza", tenutosi a Roma e a cui ha partecipato il *top management* delle società del Gruppo. I lavori hanno evidenziato la necessità di una costante attenzione all'innovazione tecnologica e organizzativa, alla corretta gestione, alla tempestività degli interventi e alla professionalità del personale, quali strumenti per affrontare e anticipare i nuovi scenari di rischio. In tale contesto i Responsabili di tutte le aree di *business* delle società del Gruppo, hanno presentato i nuovi impegni e progetti per consolidare e migliorare la sicurezza.



Nel 2013, il *trend* degli infortuni sul lavoro nel Gruppo FS Italiane mostra, sulla base dei dati in via di consolidamento da parte dell'ente assicuratore INAIL, una costante riduzione degli stessi sia nel numero che nella frequenza. I dati, infatti, evidenziano un sensibile miglioramento rispetto agli obiettivi: la riduzione degli infortuni è stata di oltre il 10%, a fronte di un obiettivo del 3%, e la diminuzione dell'indice di incidenza è stata maggiore del 7%, rispetto all'obiettivo del 2%. Si conferma un costante e sensibile calo della frequenza degli infortuni iniziata dal 2009. Anche i dati relativi agli infortuni *in itinere* indennizzati confermano un'inversione di tendenza rispetto al picco registrato nel 2010.

A handwritten signature in black ink, consisting of a stylized 'le' followed by a large, sweeping flourish that ends in a hook.

Ambiente

Nel corso del 2013, procedendo nel percorso avviato fin dal 2010, si è completata la fase di attuazione e certificazione dei Sistemi di Gestione Ambientale (SGA) / Sistemi di Gestione Integrati (SGI) per la Capogruppo e per le principali società operative con il raggiungimento dei seguenti obiettivi:

- certificazione ISO 14001 dei SGA di cinque società operative del Gruppo FS Italiane (FS Italiane SpA, Ferservizi SpA, FS Logistica SpA, FS Sistemi Urbani SpA e Busitalia-Sita Nord Srl);
- mantenimento della certificazione ISO 14001 dei SGA/SGI per le società operative del Gruppo precedentemente certificate (Trenitalia SpA, RFI SpA, Italferr SpA e Centostazioni SpA);
- emissione di Manuale e Procedure operative di sistema per la società Grandi Stazioni SpA, primo passo di un percorso finalizzato al raggiungimento della certificazione ISO 14001 delle principali stazioni.

Al fine di monitorare l'allineamento fra le Linee Guida del Modello di Governo dei SGA delle società del Gruppo e la documentazione di Sistema delle società stesse, sono stati programmati a fine 2013, con esecuzione a inizio 2014, gli *audit* documentali su cinque società operative. Prosegue il progetto per l'adozione di una soluzione informatica (SuPM – *Sustainability Performance Management*) per la pianificazione, il monitoraggio e il *reporting* della Sostenibilità del Gruppo FS Italiane; *reporting* che ha ottenuto, con Il Rapporto di Sostenibilità 2012, il livello di applicazione GRI A+, come verificato da società esterna indipendente.

In ambito *Mobility Management* è stata emessa la Linea Guida sul *Mobility Management* ad integrazione delle Linee Guida del Modello di Governo dei SGA delle società operative del Gruppo, sono stati aggiornati i Piani di Spostamento Casa-Lavoro ed è stata organizzata una giornata formativa per i *Mobility Manager* del Gruppo. Sono state, inoltre, definite e ultimate iniziative per i dipendenti del Gruppo: la stipula di un accordo di *Car Sharing*, agevolazioni per l'acquisto di biciclette pieghevoli; la gestione di un accordo con ATAC per incentivare l'uso dei mezzi pubblici per la città di Roma; l'installazione, ancora in corso, di uno strumento di comunicazione *web* quale sistema di videoconferenza alternativo alle trasferte di lavoro.

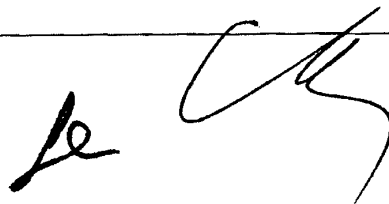
Relativamente alla gestione dei rifiuti, il SISTRI (sistema di controllo della tracciabilità dei rifiuti) è diventato operativo dal 1° ottobre 2013 per gli enti e le imprese che raccolgono o trasportano rifiuti speciali pericolosi a titolo professionale; dal 3 marzo 2014 anche i produttori iniziali di rifiuti speciali pericolosi sono tenuti a utilizzare il sistema. Tutte le maggiori società operative del Gruppo FS Italiane sono iscritte al SISTRI; Trenitalia sta inoltre collaborando con il Ministero dell'Ambiente alla risoluzione di alcuni problemi di interoperabilità del sistema.

Il Gruppo FS Italiane infine, ha partecipato alle attività ambientali di natura istituzionale presso l'Unione Internazionale delle Ferrovie (UIC) (es. *Environmental Platform*), a tavoli di lavoro e specifici progetti quali ad esempio "*Energy & CO2 database*", "*Zero carbon rail*" e "*Parked train noise*".

Di seguito sono riportate le principali iniziative condotte dalle società del Gruppo FS Italiane nel 2013.

Energia

Nell'ambito del "Progetto Impianto Verde", a favore dell'efficienza energetica e dello sviluppo delle fonti rinnovabili, Trenitalia ha definito gli interventi di installazione di impianti fotovoltaici e di efficientamento energetico per quattro impianti. Il progetto sarà completato entro il 2016.



Continua l'ammmodernamento, con tecnologia LED, degli apparati di illuminazione in stazione (pensiline, sottopassi, fabbricato viaggiatori e torri faro) e l'introduzione di sistemi di telecontrollo e telegestione: sono stati inoltre effettuati *audit* illuminotecnici su un campione di stazioni della Lombardia i cui risultati serviranno per estendere l'iniziativa a circa 400 stazioni minori.

Relativamente alle stazioni maggiori, invece, è stato sottoscritto un contratto di fornitura di energia elettrica sul libero mercato per il *network* Grandi Stazioni, teso al contenimento dei costi e all'approvvigionamento da fonti rinnovabili (20% di fornitura da fonte rinnovabile certificata).

In ambito trasporto ferroviario passeggeri, il gruppo tedesco Netinera ha proseguito lo sviluppo di un sistema telematico di monitoraggio energetico che permette l'acquisizione in tempo reale dei dati di posizione e di *performance*, con l'obiettivo di migliorare lo stile di guida dei macchinisti riducendo così i consumi energetici. In particolare nel 2013 si è operata la sperimentazione su un prototipo installato su un mezzo a trazione *diesel*; nel 2014 l'implementazione sarà estesa su altri mezzi della flotta *diesel*, mentre è stata già avviata la realizzazione di una versione del sistema per locomotive e *train-set* elettrici. Inoltre, per alcune società del gruppo Netinera, è stato introdotto un sistema basato su un *browser on-line* attraverso il quale il macchinista ha la possibilità di inserire un profilo di guida da adottare durante il percorso. Tale sistema consente di risparmiare energia attraverso il miglioramento dello stile di guida, preservando la sicurezza e la puntualità dell'esercizio. Nel corso del 2014 tale sistema sarà esteso a tutte le altre società ferroviarie del gruppo Netinera.

In Busitalia- Sita Nord Srl, infine, è proseguita l'attività di sensibilizzazione dei conducenti di autobus in merito all'impatto ambientale legato ai diversi stili di guida. Su tutto il parco autobus sono stati implementati accorgimenti operativi (nuovo *software* di gestione della manutenzione e nuovi oli lubrificanti e liquidi protettivi) che, garantendo una maggior efficienza dei motori, permettono di ottenere una riduzione del consumo di carburante.

Emissioni in atmosfera

Oltre alle attività riportate nel paragrafo precedente, che determinano anche riduzioni in termini di emissioni in atmosfera, si segnala quanto segue.

Nel mese di dicembre 2013, a Milano, è stata lanciata la nuova proposta di *Car Sharing "Enjoy"*, gestita da Eni in *partnership* con Trenitalia e Fiat. Il servizio, che somma le virtù ambientali del treno a quelle del *Car Sharing*, è accessibile attraverso una *App* per *smartphone* e mette a disposizione di chi si iscrive 650 auto Fiat 500 (Euro 5) per spostarsi in città. L'obiettivo è creare un sistema evoluto di mobilità sostenibile, dove il Frecciarossa sia anello di congiunzione tra le grandi città e l'auto in condivisione una valida soluzione per percorrere "l'ultimo miglio". Nel mese di gennaio 2014 è stata invece lanciata la nuova sezione del sito *internet* di Trenitalia dedicata ai temi dell'ambiente e della sostenibilità. Contiene informazioni sulle principali iniziative messe in atto dall'azienda per ridurre l'impatto ambientale delle proprie attività, gli accordi commerciali volti a promuovere l'intermodalità tra treno e altri mezzi di trasporto sostenibili e incorpora *Ecopassenger*, un calcolatore che consente di valutare e confrontare l'impatto ambientale di un viaggio in termini di gas serra ed emissioni inquinanti prodotte.

E' stato sottoscritto un accordo per promuovere il *Bike Sharing* tra Trenitalia e *Clear Channel*, la società che gestisce oltre 3.000 bici in condivisione nelle città di Milano e Verona. Grazie a questo accordo, tutti i soci Cartafreccia Trenitalia possono acquistare a prezzo agevolato gli abbonamenti annuali ai sistemi di *Bike Sharing*.

Come ogni anno si è inoltre svolta, in collaborazione con Legambiente, la campagna "Treno Verde", per monitorare la qualità dell'aria (e l'inquinamento acustico) nelle città e sensibilizzare i cittadini sulle tematiche ambientali.

Anche il trasporto su gomma del Gruppo FS Italiane ha contribuito alla riduzione delle emissioni in atmosfera: si sono concluse le operazioni relative alla gara per la fornitura di veicoli a basse emissioni, di categoria Euro 5/6, in sostituzione ai veicoli di vecchia generazione (Euro 0-2). Il processo di installazione di filtri per il trattamento e controllo dei gas di scarico sugli autobus, avviato nel 2012, è proseguito nel 2013, consentendo l'omologazione di veicoli da Euro 2-3 a Euro 5 (limitatamente all'emissione del particolato).

Ferservizi, infine, ha affidato il servizio di posta celere, nell'ambito del Comune di Roma, a un corriere che impiega esclusivamente "Pony Greer" in bicicletta.

Materie prime

Si è rafforzata l'attenzione alle tematiche ambientali anche negli acquisti del Gruppo FS Italiane. Sono stati introdotti requisiti premianti eco-sostenibili in numerosi contratti, quali: "Accordo Quadro per la fornitura del vestiario per il Gruppo FS Italiane" (es.: certificazioni *Ecolabel*, prodotti contenenti almeno il 30% in peso di fibre riciclate); gara per "Servizi relativi alla gestione di eventi di comunicazione" (es. sistema di raccolta differenziata dei rifiuti, uso di apparecchiature informatiche a risparmio energetico, illuminazione a basso consumo, uso di imballaggi eco-compatibili, utilizzo di stoviglie di vetro o carta riciclata); gara per "Forniture di cancelleria"; gare per la fornitura di tecnologie informatiche (es.: requisiti premianti mirati al risparmio energetico e riciclabilità dei componenti).

Rifiuti

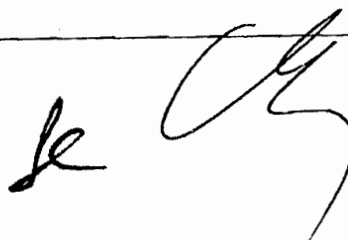
Continua l'impegno nella raccolta differenziata presso le principali sedi operative del Gruppo. La sede centrale di Ferservizi, a Roma, ha ottenuto, per esempio, un riconoscimento ufficiale da parte di AMA (società municipalizzata per la raccolta dei rifiuti nella Capitale) per gli ottimi risultati raggiunti, grazie alla riduzione di oltre il 55% della produzione del rifiuto indifferenziato e al raggiungimento di una percentuale di raccolta differenziata pari al 60% sul totale dei rifiuti prodotti.

Anche nelle principali stazioni, e in particolare in quelle riqualificate, si è operato per rendere più efficiente il sistema di raccolta differenziata dei rifiuti provenienti dagli esercizi commerciali e dagli spazi aperti al pubblico, in particolare, attraverso la rinnovata manutenzione dei cestini, lo studio per la razionalizzazione/realizzazione di nuove isole ecologiche e il miglioramento degli attuali punti di raccolta.

Territorio

In ambito di valorizzazione del territorio la società del Gruppo FS Italiane che esegue attività a maggiore rilevanza ambientale è Italferr SpA che, nel 2013, ha condotto:

- 6 studi di Impatto Ambientale;
- 31 progetti nell'ambito della Progettazione Ambientale Cantieri;
- 7 progetti di Monitoraggio Ambientale;
- 9 Piani di Utilizzo ai sensi del D.M. 161/2012 per la gestione dei materiali di scavo.



Acqua

Presso tutte le stazioni è stato condotto il monitoraggio dello stato qualitativo delle acque destinate al consumo umano e sono state effettuate le sanificazioni preventive su tutti gli impianti. Trenitalia SpA ha avviato studi di fattibilità per il riutilizzo, previa depurazione, delle acque di scarico industriali e di prima pioggia. Busitalia – Sita Nord Srl ha avviato la progettazione - presso la sede operativa della Toscana - di un nuovo depuratore delle acque di scarico industriali che consentirà la riduzione del consumo di prodotti per il trattamento chimico/fisico e il recupero delle acque trattate per il riutilizzo nell'impianto di lavaggio mezzi.

Rumore

E' proseguita l'attività di aggiornamento e revisione del piano di risanamento acustico redatto da RFI SpA, sulla base di osservazioni, pareri e richieste provenienti dagli enti pubblici e privati interessati dalle emissioni sonore generate dall'infrastruttura ferroviaria.

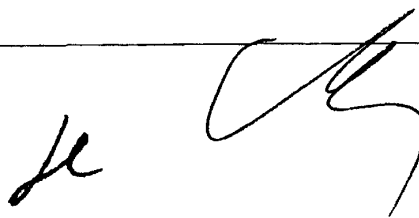
E' stata inoltre completata l'attività relativa al piano d'azione degli assi ferroviari principali con più di 30.000 transiti all'anno (sia all'interno sia all'esterno degli agglomerati urbani con più di 100.000 abitanti).

Infine, nel 2013 Italferr SpA ha condotto 12 Studi Acustici e Vibrazionali per diversi nodi e tratte ferroviarie.

Siti potenzialmente contaminati

Nel 2013 Trenitalia SpA ha proseguito l'attività di bonifica e messa in sicurezza dei propri siti contaminati. In particolare i siti coinvolti sono stati 15, di cui 3 di interesse nazionale.

Anche FS Sistemi Urbani Srl ha continuato le proprie attività di monitoraggio ambientale e messa in sicurezza degli *asset* societari, finalizzate soprattutto all'individuazione e risoluzione delle criticità (presenza di rifiuti, coperture in amianto, contaminazioni del terreno, occupazioni abusive, etc.) nonché alla valutazione dello stato di conservazione degli *asset*. Nel corso del 2013 sono stati svolti sopralluoghi su 70 compendi. Italferr SpA infine, ha svolto attività di bonifica in 8 siti.



Sicurezza Esercizio Ferroviario

In ambito ferroviario, il monitoraggio dell'incidentalità fa riferimento ai criteri introdotti dalla Direttiva 2004/49 CE relativa alla sicurezza delle ferrovie comunitarie. L'organismo europeo istituito al fine di coadiuvare sul piano tecnico e a sviluppare un approccio comune in materia di sicurezza del sistema ferroviario è l'ERA (European Railway Agency). L'emanazione in Italia di questo organismo è l'ANSF (Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie), istituita con D.lgs 162/2007 di recepimento della Direttiva Comunitaria.

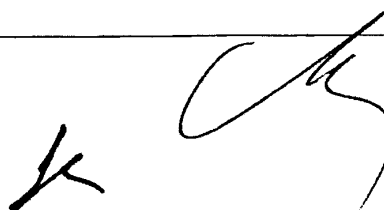
Secondo i principi sanciti dalla Direttiva 2004/49 CE, un incidente è considerato grave quando viene coinvolto almeno un veicolo ferroviario in movimento e se ha causato almeno un decesso o un ferito grave o danni pari o superiori a 150.000 euro ai binari, agli impianti o all'ambiente oppure un'interruzione del traffico di 6 o più ore. Sono esclusi gli incidenti che si verificano nell'ambito dei binari momentaneamente interrotti o interrotti alla circolazione (depositi, officine) e comunque quelli causati da atti volontari (suicidi o atti vandalici).

Nel 2013 il totale degli incidenti ferroviari classificati come "gravi" è stato pari a 98, in calo di sette unità rispetto all'anno precedente.

In particolare si sono registrati i seguenti eventi:

- 4 "collisioni" di treni contro le 7 del 2012;
- 6 "deragliamenti" di treni contro i 5 del 2012;
- 73 "danni alle persone" causati da materiale rotabile in movimento contro gli 80 del 2012;
- 14 ai passaggi a livello contro i 13 del 2012;
- 1 incendio al materiale rotabile come nel 2012;
- 0 "altri" contro 1 del 2012.

Rispetto al 2012 è diminuito il numero degli incidenti causati da collisioni di treni e di quelli più frequenti in termini di numerosità di eventi, ovvero gli incidenti alle persone provocati da materiale rotabile in movimento. Sono invece rimasti sostanzialmente invariati, con aumento di una unità, gli incidenti per deragliamento e quelli ai passaggi a livello, questi ultimi dovuti generalmente in larga misura da indebite presenze o attraversamenti della sede ferroviaria.

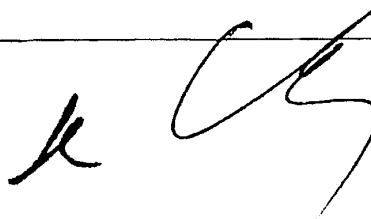


Quadro macroeconomico

Lo scenario macroeconomico internazionale, ancora profondamente condizionato dalle conseguenze della crisi finanziaria, non ha mostrato nel corso del 2013 i segnali di una ripresa sufficientemente solida. L'espansione dell'attività economica globale e degli scambi internazionali è risultata modesta e irregolare: a fronte di un rallentamento delle economie emergenti, che continuano comunque a rappresentare il fattore trainante della crescita mondiale, si è avuto un graduale rafforzamento delle economie avanzate. La crescita dell'economia mondiale si è attestata al 2,9%, sostanzialmente in linea con quella del 2012 (+3,0%), con un contributo del 4,6% dei paesi emergenti e dell'1,2% dei paesi avanzati. L'economia con il maggior tasso di sviluppo nello scacchiere economico globale è stata ancora quella cinese, seconda maggiore economia mondiale, cresciuta del 7,6% pur avendo le autorità governative fissato un obiettivo leggermente inferiore (7,5%). La Cina si appresta ora ad affrontare importanti riforme strutturali per un più equilibrato regime di sviluppo, guidato maggiormente da investimenti e consumi interni piuttosto che dalle esportazioni. L'economia statunitense, superate le difficoltà legate al bilancio e al debito pubblico, ha dato segnali di un ritrovato vigore grazie ad una lenta progressione del mercato del lavoro ed al buon andamento della domanda interna. In media d'anno il PIL USA è cresciuto del 1,9%. La crescita dell'economia giapponese (+1,8%) è stata stimolata dall'adozione, da parte dell'autorità governativa, di una politica monetaria espansiva, una politica fiscale più flessibile e un aumento della spesa pubblica per favorire anche gli investimenti dei privati.

La crescita del commercio internazionale, pur avendo mostrato una certa vivacità nell'ultima parte dell'anno, è rimasta ancorata sui valori dell'anno precedente (+2,1%). L'inflazione su scala mondiale è stata contenuta; molto più per i paesi industrializzati, con tassi di variazione abbondantemente al di sotto del 2% (USA 1,5%; Area euro 1,4%), che per i paesi emergenti e in via di sviluppo (India 7,8%; Russia 6,9%).

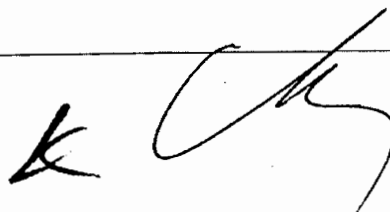
Per quanto riguarda i prezzi dei prodotti energetici, la quotazione del greggio di qualità *Brent* (108,6 \$ per barile) è risultata in diminuzione rispetto all'anno precedente nonostante alcune tensioni in Libia (la cui offerta resta ancora largamente al di sotto del potenziale) attenuata da un aumento dell'offerta dell'Arabia Saudita.



Dati economici mondiali	2013	2012
PIL (variazioni % su anno precedente)		
Mondo	2,9	3,0
Paesi avanzati		
USA	1,9	2,8
Giappone	1,8	1,4
Area euro	(0,4)	(0,6)
Paesi emergenti		
Cina	7,6	7,9
India	3,5	4,1
America Latina	2,6	2,4
Commercio mondiale	2,1	2,1
Petrolio (\$ per barile)		
Brent	108,6	112,1

Fonte dati : Prometeia Rapporto di Previsione gennaio 2014

Rispetto alle politiche monetarie espansive adottate dagli Stati Uniti e dal Giappone, nei paesi dell'area euro è perdurato il rigore monetario e l'attenzione ai vincoli sul debito. Il Prodotto Interno Lordo dell'area è diminuito dello 0,4%, scontando una caduta dei consumi per effetto della compressione dei redditi familiari a seguito dell'elevato tasso di disoccupazione. Quest'ultimo si è attestato al 12% con valori più elevati in Spagna e Grecia, dove la percentuale dei disoccupati è ormai prossima al 27%. Nell'ultimo scorcio dell'anno si è tuttavia registrata una seppur modesta ripresa, per effetto di un lento miglioramento della domanda interna e di un graduale rafforzamento delle esportazioni. Si è registrato in particolare un andamento più sostenuto per i paesi *core* Europe, come la Germania, mentre per i paesi periferici il recupero è stato di minore entità.



Dati economici Area Euro	2013	2012
PIL (variazioni % su anno precedente)		
Area Euro	(0,4)	(0,6)
Germania	0,5	0,9
Francia	0,2	-
Italia	(1,8)	(2,6)
Spagna	(1,2)	(1,6)
Inflazione (HICP) (variazioni % su anno precedente)		
Area Euro	1,4	2,5
Germania	1,6	2,1
Francia	1,0	2,2
Italia	1,3	3,3
Spagna	1,5	3,0
Domanda Interna (variazioni % su anno precedente)		
Area Euro	(1,0)	(2,2)
Germania	0,9	(0,2)
Francia	0,4	(0,9)
Italia	(2,5)	(5,2)
Spagna	(3,1)	(4,0)

Fonte dati : Prometeia Rapporto di Previsione gennaio 2014

L'economia italiana, impegnata in un faticoso processo di riequilibrio dei conti pubblici, si è lentamente avviata verso un percorso di uscita dalla recessione. Nei mesi autunnali, dopo un lungo periodo di contrazione, il quadro congiunturale è lievemente migliorato. Tuttavia la variazione in media d'anno del PIL è stata ancora fortemente negativa (-1,8%). Il profilo congiunturale del ciclo economico ha mostrato nel 1° trimestre una diminuzione del PIL (-0,6%), ma con un ritmo meno accentuato rispetto all'ultimo trimestre del 2012. Il PIL è risultato in diminuzione anche nel 2° trimestre, ma a un ritmo inferiore (-0,3%). A partire dal terzo trimestre, il PIL si è invece stabilizzato, interrompendo una flessione che si protraeva dall'estate del 2011, ed è cresciuto nel quarto trimestre dello 0,4% (secondo le ultime indicazioni di contabilità nazionale).

Un contributo positivo, anche se contenuto, si è avuto dalla domanda estera. La domanda interna è risultata in contrazione sia per consumi che per investimenti, anche se a tassi inferiori rispetto all'anno precedente.

Il mercato del lavoro ha accentuato, nel corso dell'anno, i segnali di debolezza: l'occupazione si è ulteriormente ridotta spingendo il tasso di disoccupazione al 12,2% in media annua.

L'inflazione è infine scesa significativamente nel corso dell'anno fino all'1,2%, con un rallentamento di circa due punti percentuali rispetto all'anno precedente, principalmente grazie alla flessione dei prezzi dei prodotti energetici.

2013				
Dati economici Italia	I trim.	II trim.	III trim.	IV trim.
PII (variazioni % su anno precedente)	(0,6)	(0,3)		0,4
Domanda interna	(0,4)	(0,7)	0,3	0,2
Spesa delle famiglie	(0,5)	(0,5)	(0,2)	-
Spesa delle AP e ISP	0,1	-	-	(0,3)
Investimenti fissi lordi	(2,9)	-	(0,6)	(0,2)
Costruzioni	(4,0)	(0,9)	-	(1,0)
Altri beni di investimento	(1,7)	1,0	(1,2)	0,7
Importazioni di beni e servizi	(0,5)	(0,7)	2,0	0,1
Esportazioni di beni e servizi	(1,2)	0,7	0,7	0,5

Fonte dati : Prometeia Rapporto di Previsione gennaio 2014

Clienti

Il 2013 è stato caratterizzato da un rafforzamento dell'offerta del segmento Mercato e dal progressivo completamento della diversificazione nei livelli di servizio; l'offerta del segmento ha segnato un +13% rispetto allo scorso anno. Il 2013 è stato inoltre caratterizzato dal completo avvio della competizione sul segmento dell'Alta Velocità.

La politica di *pricing* per tutti i prodotti del settore passeggeri nazionali ed internazionali (Freccie e Servizi di Base) è stata oggetto di un importante processo di evoluzione rappresentato da una nuova struttura di *pricing*, proposta alla clientela con un *mix* di flessibilità e convenienza: *Base*, *Economy* e *Super Economy*. A partire da aprile 2013, poi, l'offerta *Economy* è stata estesa anche al livello di servizio *Executive*, al fine di armonizzare la gamma e ampliare il mercato potenziale.

Accanto alla gamma di riferimento sono state proposte alla clientela delle offerte, disegnate *ad hoc* per specifici *target* di clientela o per occasioni speciali, legate ad eventi particolari, quali: "Speciale 2x1", "Bimbi *Gratis*", "CartaFreccia *Special*".

Sono continuate, poi, le promozioni riservate alla clientela che acquista biglietti di andata e ritorno in giornata o nel corso del *weekend*, concedendo anche disponibilità di posti sui FrecciaBianca e per i servizi *Premium* e *Executive* e riservando, tra l'altro, anche la possibilità di un cambio orario per tratta.

Per i viaggiatori dei treni Notte è stata mantenuta l'offerta commerciale Notte + AV, creata a garanzia e sostegno del mercato-domanda. L'offerta propone un prezzo agevolato per il viaggio a bordo dei treni AV Frecciarossa e Frecciargento, in combinazione con un collegamento Notte, per una maggiore efficienza e garanzia della continuità territoriale.

Nel corso dell'anno è stata superata la soglia dei 2,5 milioni di clienti fidelizzati al programma CartaFreccia, che si è arricchito di vantaggi esclusivi, come la possibilità di acquistare viaggi a prezzi vantaggiosi.

Il 2013, a fronte dei risultati positivi riscontrati nell'anno precedente, ha visto la conferma dell'impegno del Gruppo, attraverso Trenitalia SpA, nel mondo del *marketing* sportivo con le squadre di calcio che si trovano sul *network* Frecciarossa: Juventus, Torino, Milan, Inter, Bologna, Fiorentina, Roma, Lazio, Napoli.

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 rimasta stabile oltre il 96%. I dati di soddisfazione della clientela evidenziano un livello di soddisfazione complessiva del viaggio, a fine anno, pari al 93,6%, in leggero miglioramento rispetto ai risultati rilevati alla fine del precedente esercizio.

Le principali novità introdotte nel corso del 2013 sono state:

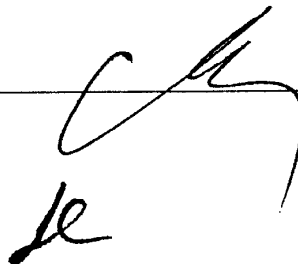
Frecciarossa

Sono state completate, nel corso dell'anno, le lavorazioni di *restyling* sulla flotta ETR500 del Frecciarossa con l'adeguamento dei nuovi ambienti *Executive*, *Business*, *Premium* e *Standard*.

Contemporaneamente, è stata avviata la realizzazione delle prime vetture *Bistrò* Frecciarossa che sostituiranno progressivamente le attuali carrozze ristorante.

E' proseguita l'attività di consolidamento miglioramento dei *servizi internet WIFI e UMTS* con l'estensione del servizio intrattenimento ai terminali con sistema *Android* e con l'arricchimento del palinsesto grazie all'inserimento di film fruibili gratuitamente.

L'offerta AV Frecciarossa è stata ulteriormente incrementata nella direttrice Torino, Milano, Roma riducendo a 3 ore e 52 minuti i tempi di percorrenza minimi tra Roma e Torino. Ciò ha consentito di avere un miglior presidio della rotta Roma - Milano, anche grazie alla creazione di nuovi collegamenti veloci Bologna-Roma-Napoli e all'aumento dell'offerta nei rientri dal *weekend*.



Inoltre, per meglio adattare l'offerta alla domanda di traffico nel corso dell'anno 2013 è stata lanciata la nuova direttrice FrecciaRossa Milano-Adriatica ed è stata rafforzata la presenza a Roma Tiburtina con 32 nuove fermate.

La percentuale dei treni Frecciarossa giunti a destinazione puntuali o, comunque, con un ritardo compreso nella fascia 0-15 minuti, ha superato il 98% nel 2013. I dati di soddisfazione della clientela evidenziano un livello di soddisfazione complessiva del viaggio, a fine anno, pari al 96,1%, in linea con i risultati rilevati a fine 2012.

Frecciargento

Nel corso del 2013 tutta la flotta Frecciargento è stata interessata da importanti investimenti al fine di elevare il *comfort* e la fruibilità di servizi tecnologici, infatti, è stata completata l'introduzione dei nuovi rivestimenti in pelle dei sedili (sedute, schienali, poggiatesta e braccioli) di prima classe degli ETR 600 ed ETR 610 e degli apparati necessari per l'erogazione dei servizi multimediali di bordo treno. Il 18 Dicembre è stato reso disponibile alla clientela il Portale Frecciargento che contiene la stessa offerta di servizi già previsti nel Portale Frecciarossa: connessione *internet WIFI* gratuita, intrattenimento multimediale e informazioni di viaggio.

L'offerta Frecciargento nel 2013 è stata caratterizzata da un ulteriore incremento dell'offerta tra Venezia/Bolzano e Napoli e dal rafforzamento della presenza su Roma Tiburtina introducendo la nuova fermata su 36 treni dell'offerta Roma Venezia.

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 oltre 98%. I dati di soddisfazione della clientela evidenziano un livello di soddisfazione complessiva del viaggio, a fine anno, pari al 92,5%.

Frecciabianca

Il prodotto Frecciabianca viaggia su linee tradizionali e serve 3 principali direttrici: la Trasversale Padana (To-Mi-Ve/Ud/Ts), l'Adriatica (To/Mi-Bo-An-Ba/Le/Ta) e la Tirrenica Nord (Rm-Ge-Mi). Nel corso del 2013 è stata completata l'attivazione del servizio bar su tutti i collegamenti Frecciabianca ed è stata avviata la distribuzione del *magazine* trimestrale Frecciaviaggi. E' proseguito il processo di sostituzione delle livree della flotta materiale ordinario ed ETR460 con la nuova livrea Frecciabianca, con completamento anche dei primi due materiali ETR 460.

La percentuale dei treni Frecciabianca giunti a destinazione puntuali o, comunque, con un ritardo compreso nella fascia 0-15 minuti è risultata a fine anno superiore al 94%. I dati di soddisfazione della clientela evidenziano un livello di soddisfazione complessiva del viaggio, a fine anno, pari al 92,5%.


Internazionale

Come già indicato precedentemente, nel corso del mese di giugno è stato sottoscritto l'accordo di collaborazione con l'Impresa Ferroviaria Svizzera (FFS). L'accordo si pone l'obiettivo di migliorare la qualità dei servizi di trasporto tra i due Paesi grazie, tra l'altro, a tracce supplementari in entrata a Milano e al rinnovo del materiale rotabile. Tale intesa è funzionale alla soddisfazione di una domanda di mobilità tra i due paesi in crescita a seguito dell'apertura delle gallerie di base del San Gottardo e del Ceneri e dell'Expo 2015 a Milano.

Sotto l'aspetto del *pricing*, sono state attivate diverse promozioni sugli *EuroCity* Italia-Svizzera ed è stato incrementato il numero dei posti riservati alle offerte promozionali sugli *EuroNight* Thello, Germania Notte e Austria.

Servizio Universale

Nel segmento "Servizio Universale contribuito" sono stati classificati tutti i treni che rientrano nel Contratto di Servizio con lo Stato. In linea con quanto previsto dal Contratto di servizio per la lunga percorrenza, si è confermato per il 2013 il modello di offerta definito dal committente Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Tale offerta, tra l'altro, prevede che alcuni treni notte provenienti dal Sud si attestino sull'*hub* di Roma e da questo *hub* i passeggeri possano proseguire il



loro viaggio verso le città del nord Italia utilizzando i treni Alta Velocità. Per tali viaggiatori è stata confermata l'offerta commerciale "Notte + AV" di cui si è già detto sopra.

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 90% ma in flessione rispetto all'anno precedente anche per effetto dell'introduzione di nuove tecnologie per il controllo delle porte.

Trasporto Regionale

Per quanto concerne il Trasporto Regionale nel 2013 si è registrato un incremento dei ricavi da traffico del 3,3 %, rispetto al precedente esercizio. Tale variazione è legata principalmente all'incremento delle tariffe operate dalle Regioni per compensare, seppur parzialmente, in alcuni casi, la riduzione dei corrispettivi. Queste variazioni hanno comportato un incremento del ricavo medio unitario del +4,2%, la produzione dei treni km è scesa dello 0,8% in considerazione dei tagli operati da alcune regioni. Il 2014 rappresenta l'anno di scadenza per la maggior parte dei contratti con le Regioni; le stesse Regioni potranno, se lo riterranno, prorogare di altri sei anni gli attuali contratti prevenendo modifiche che dovranno essere concordate tra le parti. In tale contesto la regione Emilia Romagna ha prorogato il Contratto di Servizio fino al 30 giugno 2015 ma, nel contempo, ha avviato la procedura di gara di assegnazione dei servizi ferroviari prevedendo una copertura di circa 22 anni. Nel novembre 2013, Trenitalia SpA ha presentato la manifestazione d'interesse per la partecipazione al confronto competitivo.

Nel mese di dicembre 2013 il Veneto, l'Abruzzo e la Toscana hanno comunicato che procederanno ad avviare le procedure di gara per l'assegnazione dei servizi ferroviari mentre, nel corso del primo quadrimestre 2014, è prevista la pubblicazione del bando di gara per il Friuli Venezia Giulia. Con riferimento al Contratto di Servizio con il Ministero dell'Infrastruttura e dei Trasporti per le Regioni a Statuto Speciale, lo stesso attende ancora di essere rinnovato e Trenitalia SpA sta continuando ad erogare i propri servizi sulla base di indicazioni che lo stesso Ministero ha rinnovato di anno in anno e che, nello specifico, hanno riguardato anche il dimensionamento del servizio. Parallelamente procede la progressiva devoluzione, da parte del MIT, delle competenze alle Regioni a Statuto Speciale; infatti, a seguito dell'accordo di programma del 7 giugno 2012 tra la regione Sardegna ed i Ministeri competenti, è stata conclusa la procedura di trasferimento delle risorse finanziarie dal MEF alla Regione stessa. Analoga procedura è in corso con la regione Sicilia. Sulla base degli ultimi provvedimenti normativi restano a carico dello Stato i servizi resi per la Valle d'Aosta e i servizi indivisi.

La percentuale dei treni del trasporto regionale arrivati a destinazione in orario o, comunque, con un ritardo compreso nella fascia 0 – 5 minuti è risultata superiore al 92%

I dati di *customer satisfaction* fanno, invece, registrare miglioramenti, in particolare il gradimento della clientela del viaggio nel complesso è passato dal 71,9% del 2012 al 73,8% nel 2013, per quanto riguarda invece la qualità percepita delle pulizie a bordo dei treni regionali si evidenzia un rilevante miglioramento rispetto al 2012 passando dal 50,2% del 2012 al 54,8 % del 2013 rispetto al 33% di qualche anno fa. Tale risultato è stato ottenuto dopo la rivisitazione completa dell'intero ciclo delle pulizie e dei numerosi cambi appalto operati negli esercizi precedenti.

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:

- è stato esteso anche al trasporto regionale il biglietto elettronico, infatti, non è più necessario stampare il biglietto acquistato *on line*, è sufficiente mostrare al personale di bordo il *file* ricevuto sul proprio *pc*, *smartphone* o *tablet* dopo l'acquisto telematico. Il biglietto elettronico consente di viaggiare sul treno regionale prescelto o entro le quattro ore successive a quella dell'acquisto, lungo la stessa tratta e può essere acquistato da sette giorni prima della data del viaggio a 30 minuti prima della partenza;

- è stato sostanzialmente completato il progetto di sostituzione delle vecchie emettitrici di biglietti *self service* che prevedeva l'installazione di 1.265 nuovi apparati, dislocati nei principali punti di traffico ivi compresi alcuni punti interessati da flussi importanti, quali università e centri fieristici. Le nuove *self service*, oltre ad avere qualità tecniche e di sicurezza nettamente superiori a quelle di vecchia generazione, 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 anche l'installazione 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*;
- è stato avviato in Piemonte il primo test di bigliettazione elettronica integrata anche mediante *card* con *microchip*.

Nel settore Cargo il traffico ferroviario ha risentito della difficile situazione congiunturale del mercato italiano ed ha registrato una contrazione dei traffici internazionali da e verso Germania, Austria, Francia, Polonia, Slovenia e Ungheria mentre è risultato pressoché stabile o con flessione minima il trasporto ferroviario nazionale.

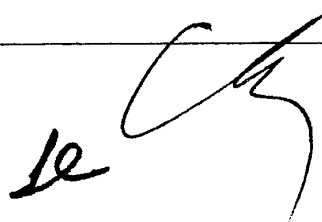
I trasporti ferroviari internazionali di tutti i settori merceologici hanno risentito in egual misura della crisi, con flessioni più marcate per i settori del trasporto convenzionale come siderurgia e auto mentre il trasporto intermodale ha registrato una buona tenuta soprattutto grazie ai traffici di *container* da e verso i porti di Genova, La Spezia, Trieste e Livorno.

In recupero, rispetto all'anno precedente, sono risultati i trasporti Nazionali. Nei settori auto, siderurgico e chimico le politiche di fidelizzazione operate sui grandi clienti con stabilizzazione dei traffici attraverso contratti pluriennali hanno consentito di limitare l'effetto della crisi del settore. Nel settore Materie Prime e Beni di Consumo il progressivo sviluppo dei trasporti per la Grande Distribuzione Organizzata (acque minerali e prodotti vari di beni di consumo) ha consentito di bilanciare la pesante flessione nei settori materie prime quali edilizia e industria. Un recupero, seppur marginale a causa della scarsa domanda, si è verificato nei trasporti di legname proveniente dall'Austria.

Il traffico nazionale del combinato marittimo ha subito pesanti oscillazioni ed ha registrato una flessione sull'intero anno nonostante siano stati attivati nuovi traffici che hanno integrato il portafoglio già esistente ristrutturando anche l'offerta commerciale.

Tuttavia, la tenuta dei volumi sul trasporto domestico non è riuscita a controbilanciare le perdite sui traffici internazionali a causa delle costanti riduzioni della domanda.

E' proseguito nel settore Cargo il complesso processo di razionalizzazione della struttura operativa che ha consentito di avviare il piano di riorganizzazione interna dei processi aziendali al fine di perseguire nel minor tempo possibile il definitivo raggiungimento dell'equilibrio economico del settore.



Andamento dei mercati di riferimento e del traffico ferroviario nazionale

Nonostante l'indebolimento del ciclo economico e il conseguente calo degli scambi commerciali nazionali ed internazionali, l'andamento complessivo del settore dei trasporti è stato caratterizzato nel corso del 2013 da un'attenuazione del *trend* negativo degli anni precedenti, sia nel settore passeggeri che merci.

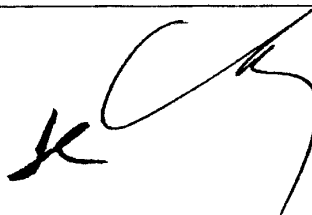
I risultati conseguiti nel settore merci, a fronte di una flessione della produzione industriale (-3,0%), di una dinamica lievemente positiva delle esportazioni (+1,3%) e di un brusco calo delle importazioni (-9,5%), hanno mostrato un lieve segnale d'inversione di tendenza in linea con il quadro congiunturale dell'economia italiana. Nel trasporto aereo si è ad esempio registrato un incremento dell'1,9% delle tonnellate movimentate: al primo posto per volume di merci movimentate (421 mila tonnellate pari al 50% circa del totale) si è confermato l'aeroporto di Milano Malpensa con una crescita del 3,8% rispetto al 2012. Segue lo scalo di Roma Fiumicino con 136 mila tonnellate (-0,6% rispetto all'anno precedente). È diminuita l'entità del calo del traffico autostradale rispetto al 2012; i circa 16 miliardi di veicoli km pesanti complessivi registrati tra gennaio e novembre, evidenziano una flessione del 2,7% rispetto al corrispondente valore dell'anno precedente. Il trasporto marittimo di *container* nei principali porti italiani ha evidenziato un incremento del 4,0% nel primo semestre dell'anno. Traino di questa ripresa è stato il porto di Gioia Tauro, primo porto italiano di *transhipment*, con una crescita del 15%.

Il settore passeggeri ha registrato dinamiche ancora negative, in misura più o meno marcata per le diverse modalità. Il trasporto aereo è apparso fortemente condizionato da una flessione dell'offerta dei vettori tradizionali, non più in grado di garantire una presenza diffusa sulla rete aeroportuale italiana, a favore dei vettori *low cost* e dalla crescente concorrenza del treno ad alta velocità su alcune importanti rotte del Paese. Nel corso del 2013, nei 38 scali aeroportuali italiani monitorati da Assaeroporti (l'associazione di settore dei gestori degli aeroporti civili italiani), sono transitati circa 144 milioni di passeggeri segnando una contrazione pari all'1,9% rispetto al 2012. Al primo posto per il traffico passeggeri si conferma lo scalo di Roma Fiumicino con oltre 36 milioni di passeggeri (-2,2% rispetto al 2012) seguito da Milano Malpensa con circa 18 milioni di passeggeri (-3,1% sull'anno precedente). In contrazione anche il traffico autostradale, che nel periodo gennaio-novembre ha prodotto circa 54 miliardi di veicoli km leggeri, corrispondenti ad una flessione dell'1,7% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente. Nell'ambito marittimo, il settore delle crociere, secondo le ultime proiezioni Cemar, è risultato in crescita di circa il 2%.

Focus sulla gestione dell'infrastruttura ferroviaria

Al 31 dicembre 2013, la consistenza infrastrutturale si è accresciuta di 10 km rispetto all'anno precedente, raggiungendo i 16.752 km distribuiti su tutto il territorio nazionale. Conformemente alle loro caratteristiche, le linee della rete possono suddividersi in:

- linee fondamentali, caratterizzate da un'alta densità di traffico, per un'estensione di 6.448 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 9.365 km;
- linee di nodo, situate all'interno di grandi aree metropolitane per un'estesa totale di 939 km.



Il 71,5% della rete, pari a 11.969 km, risulta elettrificata, mentre l'incidenza del doppio binario è pari 45% del totale, corrispondente a 7.540 km.

Tutte le linee della rete sono attrezzate con uno o più sistemi di protezione marcia treno, il che rende l'infrastruttura ferroviaria 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.

Relativamente al grado di liberalizzazione del trasporto ferroviario, l'Italia si classifica tra i paesi europei più virtuosi, grazie all'adozione di una serie di misure di apertura del mercato che superano il mero recepimento dei contenuti delle Direttive Comunitarie in materia.

Al 31 dicembre 2013, erano 35 le Imprese Ferroviarie legittimate ad effettuare attività di trasporto su ferrovia a seguito di licenza rilasciata dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, secondo le modalità previste dal d.lgs 188/2003 e dal D.M. 36/2011. La produzione complessiva, realizzata nell'anno sulla rete gestita da RFI (sia dall'operatore *incumbent* che dagli operatori terzi), è stata di circa 332 milioni di treni km (+4,8% rispetto all'anno precedente). Il traffico realizzato dagli operatori terzi è aumentato di circa il 15% rispetto all'anno precedente.

Produzione in treni km		2013	2012	Variatz %
- viaggiatori lunga percorrenza	migliaia	90.510	75.987	19,1
- viaggiatori regionale	migliaia	190.004	188.974	0,5
- cargo	migliaia	40.652	40.741	(0,2)

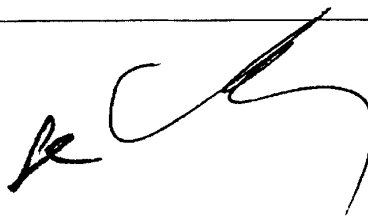
Dati non comprendenti la categoria "altro" che corrisponde a circa il 3% del totale

Focus sul traffico passeggeri e merci del Gruppo

Nonostante il generale scenario di crisi che ha caratterizzato il 2013, l'andamento del settore ferroviario del Gruppo FS Italiane si è distinto per un significativo miglioramento delle *performance* in termini di volumi di traffico passeggeri e merci.

I viaggiatori-km su ferro trasportati hanno raggiunto, in valore assoluto, i 41,7 miliardi, con un incremento complessivo del 2,9% rispetto all'esercizio precedente, di cui 19,3 miliardi relativi al complesso dei servizi della media e lunga percorrenza (+2,9%) e 22,4 relativi al trasporto regionale (+2,9%). All'interno del segmento della media e lunga percorrenza si è assistito, anche per il 2013, all'incremento dei viaggiatori-km dei servizi a mercato (+4,8%), mentre nell'ambito dei servizi a carattere universale si è registrata una contrazione della domanda servita del 3,3% rispetto al 2012. Tra i servizi a mercato è proseguito il successo dei prodotti Frece (Frecciarossa, Frecciargento e Frecciabianca) con circa 43 milioni di passeggeri trasportati, corrispondenti ad un incremento del 6% dei viaggiatori-km rispetto al 2012 nonostante il 2013 sia stato il primo anno di piena competizione con l'operatore privato nei servizi del segmento AV. Il progressivo miglioramento delle prestazioni - in termini di frequenza, puntualità, comfort, varietà dell'offerta commerciale, assistenza a bordo e in stazione - oltre che la crescente riduzione dei tempi di percorrenza dei servizi Frece tra le principali città italiane, ha ormai consentito la definitiva affermazione dell'AV ferroviaria, come testimonia anche la flessione dell'offerta aerea, sia tradizionale che *low cost*, sui collegamenti Roma-Milano.

La produzione complessiva di servizi ferroviari, misurata in treni-km, ha mostrato nel 2013 un incremento del 4,0%, con un tasso più accentuato per i servizi a media e lunga percorrenza (+10,1%) e un livello inferiore per il trasporto regionale (+1,7%).



I treni km passeggeri sono stati in valore assoluto circa 271 milioni, di cui 79,3 relativi ai servizi della media e lunga percorrenza. Di questi ultimi, il 70% è stato rappresentato dall'offerta dei servizi a mercato con un incremento, rispetto all'anno precedente, del 13,5%. Anche l'offerta del trasporto regionale è aumentata attestandosi a 192 milioni di treni km con un incremento dell'1,7% rispetto all'esercizio precedente.

Dati traffico media e lunga percorrenza (*)		2013	2012	Variaz %
VIAGGIATORI KM - MERCATO (**)	milioni	15.025	14.341	4,8
VIAGGIATORI KM - UNIVERSALE CONTRIBUITO	milioni	4.312	4.457	(3,3)
TOTALE	milioni	19.337	18.798	2,9
TRENI KM - MERCATO				
TRENI KM - MERCATO	migliaia	55.613	48.999	13,5
TRENI KM - UNIVERSALE CONTRIBUITO	migliaia	23.642	22.960	3,0
TOTALE	migliaia	79.255	71.959	10,1
Dati traffico trasporto regionale (*)				
VIAGGIATORI - KM	milioni	22.381	21.742	2,9
TRENI - KM	migliaia	192.214	189.048	1,7
TOTALE TRAFFICO PASSEGGERI				
TOTALE VIAGGIATORI - KM	milioni	41.718	40.540	2,9
TOTALE TRENI - KM	migliaia	271.469	261.007	4,0

(*) Comprende anche il traffico effettuato sul territorio estero delle società controllate dal Gruppo

(**) La voce comprende il Servizio a Mercato Profittevole e i Servizi a Mercato a margini negativi

Il coefficiente di riempimento dei treni della media e lunga percorrenza è stato superiore al 50% anche per il 2013, con i valori più alti nei servizi a mercato. Tassi più bassi per il trasporto regionale (circa 34%), che risente tipicamente di forti variazioni tra le fasce orarie di punta e quelle di morbida.

Relativamente ai servizi su territorio nazionale si è confermato alto il livello medio di soddisfazione del viaggio nel complesso per i treni della media e lunga percorrenza (90,0%), con valori notevolmente più elevati per il prodotto Frecciarossa (96,1%). Come già accennato, in crescita lo stesso indice per i treni del trasporto regionale, con una percentuale del 73,8% rispetto al 71,9% del 2012 di soddisfazione da parte degli utenti.

Passando ai collegamenti offerti dal servizio TPL extraurbano dalle società del Gruppo, la domanda soddisfatta, misurata in viaggiatori km, è risultata in aumento del 3,0% rispetto all'anno 2012. Diversamente, a causa della minore richiesta da parte della committenza pubblica, la produzione in bus km si è contratta del 2,7%.

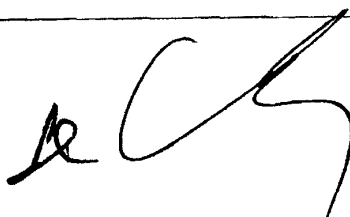
Per quanto riguarda i servizi TPL urbani, il Gruppo FS Italiane ha prodotto nel 2013 un'offerta complessiva di oltre 15,5 milioni di bus km, mentre l'offerta di servizi a mercato ha incluso oltre 1,6 milioni di bus km.

Per quanto riguarda il settore merci, l'adozione della *governance* di Gruppo di razionalizzazione del *business* e di forte orientamento allo sviluppo di mercati esteri si è rivelata adeguata alle reali esigenze del mercato. Nel 2013 le società di settore del Gruppo hanno infatti realizzato, nonostante l'esposizione del settore agli *shock* economici nazionali ed internazionali, un volume complessivo di circa 22,8 miliardi di tonnellate-km con un incremento del 2,4% rispetto all'anno precedente.

In aumento rispetto al 2012 sono risultati sia il traffico in subappalto che le attività estere della società controllata TX Logistik, agevolati dalla realizzazione, nel corso dell'anno, degli *one-stop-shop* lungo i corridoi internazionali. Questi "punti di contatto" consentono di organizzare e ottimizzare i trasporti internazionali di merci da e per il resto d'Europa.

La produzione complessiva dell'offerta merci, misurata in treni-km, ha raggiunto nel 2013 un livello pari a 46 milioni, con un incremento dello 0,7% rispetto all'anno precedente. La quota dei servizi realizzati all'estero nel 2013 è risultata invece in notevole aumento rispetto all'anno precedente (+7,2%). La combinazione del lieve decremento dell'offerta merci complessiva e dell'aumento della domanda servita ha determinato un aumento di efficienza misurata dal carico medio che ha raggiunto le 500 tonnellate per treno.

Dati traffico merci Gruppo Cargo		2013	2012	Variatz %
Tonnellate KM	milioni	22.854	22.309	2,4
<i>di cui su territorio estero</i>	<i>milioni</i>	<i>10.312</i>	<i>9.189</i>	<i>12,2</i>
Treni KM	migliaia	46.121	45.785	0,7
<i>di cui su territorio estero</i>	<i>migliaia</i>	<i>17.083</i>	<i>15.533</i>	<i>10,0</i>

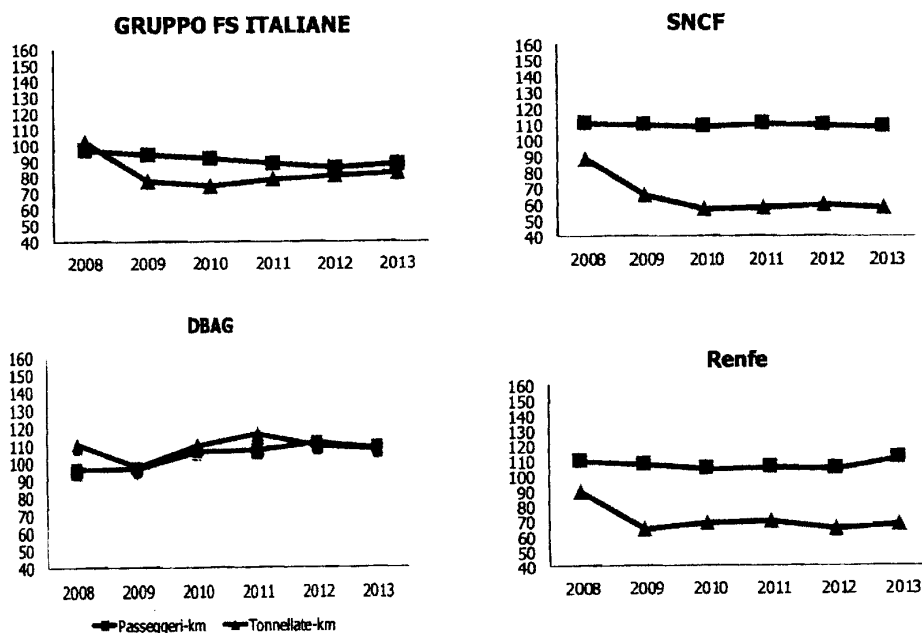


I risultati del traffico delle principali Imprese Ferroviarie europee

La domanda di trasporto ferroviario in Europa sperimenta ormai da diversi anni una fase di stallo per effetto di un andamento congiunturale negativo. In base ai dati disponibili, il settore ferroviario passeggeri è stato caratterizzato da un calo dell'1,8% rispetto all'anno precedente, mentre il settore ferroviario merci ha subito una diminuzione più marcata (-3,5% rispetto all'anno precedente) superando sensibilmente la flessione della produzione industriale dell'Area euro (-0,8% rispetto al 2012).

Nel settore merci, nonostante l'attenzione della Comunità Europea mediante l'adozione di misure e di strumenti per rafforzare la competitività del settore, le imprese ferroviarie europee continuano in una fase di stasi. Tra le imprese ferroviarie europee di riferimento la spagnola Renfe, con una crescita dei volumi in tonnellate km del 4%, è stata la più virtuosa; diminuzione dei volumi per la francese Sncf (-1,8%) e per la tedesca DB AG (-1,5%).

Anche nel settore passeggeri si è distinta la Renfe con un aumento dei volumi, in viaggiatori km, del 6,7%; flessioni per la Sncf (-0,8%) e per la DB AG (-2,3%).



Andamento economico e situazione patrimoniale – finanziaria del Gruppo

Principali dati operativi	2013	2012	Delta	%
Lunghezza della rete ferroviaria (km)	16.752	16.742	10	0%
Treni-km viaggiatori m/l percorrenza (migliaia)	79.255	71.959	7.296	10%
Treni-km viaggiatori trasporto regionale (migliaia)	192.214	189.048	3.166	2%
Viaggiatori km su ferro (milioni)	41.718	40.540	1.178	3%
Viaggiatori km su gomma (milioni)	398	405	(7)	(2)%
Tonnellate km (milioni) ⁽¹⁾	22.854	22.309	545	2%
Unità di traffico/Treni-KM (unità)	205	206	(1,6)	(1)%
Unità di traffico/KM di linea (milioni)	3,9	3,8	0,1	3%
Dipendenti ⁽²⁾	69.425	72.043	(2.618)	(4)%

(1) Comprende traffico in outsourcing e altre società del settore Cargo del Gruppo

(2) Consistenze di fine periodo

Nel seguito viene presentato e commentato il **Conto Economico Consolidato** del Gruppo FS Italiane.

	valori in milioni di euro			
	2013	2012	Differenze	Variazione %
RICAVI OPERATIVI	8.329	8.228	101	1,2%
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	7.597	7.511	86	1,1%
Ricavi da servizi di trasporto	6.035	5.938	97	1,6%
Ricavi da Servizi di Infrastruttura	1.333	1.340	(7)	(0,5)%
Altri ricavi da servizi	229	233	(4)	(1,7)%
Altri proventi	732	717	15	2,1%
Costi operativi	(6.299)	(6.310)	11	0,2%
Costo del personale	(3.910)	(3.877)	(33)	(0,9)%
Altri costi netti	(2.389)	(2.433)	44	1,8%
MARGINE OPERATIVO LORDO (EBITDA)	2.030	1.918	112	5,8%
Ammortamenti	(1.123)	(1.070)	(53)	(5,0)%
Svalutazioni e perdite (riprese) di valore	(68)	(37)	(31)	(83,8)%
Accantonamenti	(21)	(92)	71	77,2%
RISULTATO OPERATIVO (EBIT)	818	719	99	13,8%
Proventi e oneri finanziari	(234)	(290)	56	19,3%
RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE	584	429	155	36,1%
Imposte sul reddito	(124)	(48)	(76)	(158,3)%
RISULTATO DI ESERCIZIO DELLE ATTIVITA' CONTINUATIVE	460	381	79	20,7%
RISULTATO DI ESERCIZIO DELLE ATTIVITA' DESTINATE ALLA VENDITA AL NETTO DEGLI EFFETTI FISCALI	0	0	0	0,0%
RISULTATO NETTO DI ESERCIZIO	460	381	79	20,7%
RISULTATO NETTO DI GRUPPO	459	379	80	21,1%
RISULTATO NETTO DI TERZI	1	2	(1)	(50,0)%

Anche a fine esercizio 2013 il Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane conferma, per il sesto anno consecutivo, la forte crescita avviata fin dal 2008 ed il *trend* positivo del **risultato netto di esercizio** che cresce di oltre il 20% rispetto al 2012 (460 milioni di euro verso 381 milioni di euro).

In continuità con quanto avvenuto negli ultimi anni, si sono registrati evidenti miglioramenti in tutti i risultati intermedi; in particolare aumentano l'**EBITDA**, per la prima volta sopra i 2 miliardi di euro, di 112 milioni di euro (+ 5,8%), l'**EBIT**, anch'esso per la prima volta oltre gli 800 milioni di euro, di 99 milioni di euro (+13,8%) e il **risultato prima delle imposte** di 155 milioni di euro (+36,1%).

I risultati confermano nuovamente come il percorso di risanamento strutturale della gestione, intrapreso fin dal 2007, abbia trovato riscontro concreto nella *performance*, attraverso la sostanziale realizzazione di tutti gli obiettivi di Piano. La

rafforzata solidità del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane rappresenta la premessa imprescindibile per traguardare obiettivi prospettici ancor più sfidanti, adeguatamente descritti nel Piano Industriale 2014-2017 approvato di recente e presentato alla comunità finanziaria il 25 marzo 2014.

Il Gruppo nel 2013 presenta, quindi, un **EBITDA** positivo per 2.030 milioni di euro che deriva nella sua quasi totalità dall'incremento dei **ricavi operativi** dell' 1,2% rispetto al valore 2012 (+101 milioni di euro).

In particolare i **ricavi delle vendite e delle prestazioni** registrano un sensibile incremento di 86 milioni di euro (+1,1%) mentre gli **altri proventi** aumentano di 15 milioni di euro (2,1%).

La crescita dei **ricavi delle vendite e delle prestazioni** deriva dall'incremento registrato nei **ricavi da servizi di trasporto** (97 milioni di euro), nonostante il 2013 abbia visto entrare a regime la competizione con l'operatore privato nel traffico AV, mentre decrescono i **ricavi da servizi di infrastruttura**, per 7 milioni di euro e gli **altri ricavi da servizi**, per 4 milioni di euro.

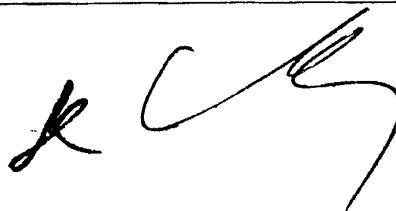
La crescita dei ricavi da servizi di trasporto, è frutto dell'aumento dei ricavi del settore viaggiatori per 98 milioni di euro, in parte compensato dalla minima flessione registrata nei ricavi da traffico merci per circa 1 milione di euro, mentre restano pressoché invariati i ricavi da contratto di servizio pubblico con le Regioni e con lo Stato.

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 maggiori ricavi nella media/lunga percorrenza (+12 milioni di euro), per effetto principalmente di una più ampia diversificazione dell'offerta dei prodotti "Freccia" e del potenziamento del sistema AV nella tratta TO-MI-NA-SA; tali risultati appaiono particolarmente significativi se correlati, come già accennato, all'entrata a pieno regime della concorrenza nel segmento AV. I ricavi nei Servizi a mercato profittevole, infatti, sono aumentati di circa 39 milioni di euro, compensati dalla riduzione dei ricavi relativi a servizi a bassa frequentazione e a marginalità negativa (-10,8 milioni di euro) per i quali la società Trenitalia ha da tempo intrapreso un percorso di razionalizzazione che ha interessato in particolare alcuni treni *InterCity* giorno; hanno concorso negativamente anche i treni internazionali e i *charter* religiosi (rispettivamente -8,4 milioni di euro e -3,2 milioni di euro). Infine un'ulteriore calo è attribuibile al decremento rilevato nel Servizio Universale Contribuito (-3,6 milioni di euro) a seguito del progressivo spostamento della quota modale sulle tratte a lunga percorrenza, verso sistemi di trasporto alternativi, in linea con quanto già avvenuto nel settore in Europa. Nell'ambito del traffico viaggiatori internazionale è da segnalare, inoltre, la buona *performance* fatta registrare dalla società Thello, consolidata integralmente a partire da luglio 2012, per circa 23 milioni di euro;
- si sono altresì rilevati maggiori ricavi nel settore del trasporto regionale, sia sul mercato italiano (+26 milioni di euro) che tedesco (+9 milioni di euro), dove ha continuato ad operare con effetti positivi il gruppo Netinera. In ambito nazionale la variazione è legata principalmente alla crescita delle tariffe, mediamente del 4,2%, a fronte di una riduzione dell'offerta dei treni/Km dello 0,2% a seguito della scelta di revisione dell'offerta operata da alcune Regioni per far fronte alle crescenti difficoltà della finanza locale. Alla luce di ciò i viaggiatori/Km si sono ridotti solo dello 0,8%;
- infine si sono registrati maggiori ricavi per 29 milioni di euro nel settore servizio passeggeri su gomma, a seguito dell'ingresso nell'area di consolidamento del gruppo Ataf.

La leggera flessione dei **ricavi del traffico merci** deriva da una ridotta attività di logistica nel traffico interno (-34 milioni di euro) sostanzialmente compensata dal mercato internazionale, in particolare quello tedesco, che ha fatto registrare nel complesso indici positivi registrando un aumento di circa 33 milioni di euro.

I ricavi da contratto di servizio pubblico si mantengono per lo più costanti rispetto allo scorso esercizio. Differenti



sono stati gli andamenti delle dinamiche dei diversi contratti; per quanto riguarda i corrispettivi a valere sui contratti di servizio della Media Lunga percorrenza e del Cargo non si evidenziano variazioni rispetto all'anno precedente, mentre i corrispettivi per servizi acquistati dallo Stato per le Regioni a statuto speciale registrano un incremento di circa 22,6 milioni di euro per la rilevazione di ricavi correlati all'effettuazione di alcuni servizi per i quali il MIT ha richiesto, in modo formale, la loro effettuazione. Per i contratti di servizio con Regioni a statuto ordinario i vincoli di finanza pubblica hanno determinato una riduzione dei corrispettivi di circa 15,5 milioni di euro, parzialmente assorbita da un incremento delle tariffe che hanno consentito alle Regioni di fare fronte agli impegni assunti con i contratti; questi due fattori hanno lasciato inalterato l'equilibrio economico dei contratti stessi. Da segnalare, inoltre, l'incremento connesso con l'entrata nell'area di consolidamento di Ataf Gestioni (+37 milioni di euro), che ha sostanzialmente compensato la riduzione dei ricavi dai *Länder* del gruppo Netinera (-40 milioni di euro).

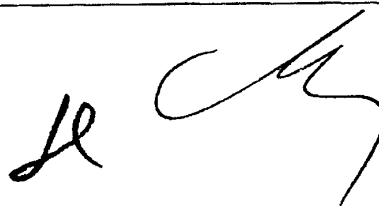
I **ricavi da servizi di infrastruttura** scendono di 7 milioni di euro. Tali ricavi ricomprendono al loro interno, principalmente, i ricavi dallo Stato per il Contratto di Programma - Parte Servizi 2012-2014 (1.052 milioni di euro) e i ricavi per il servizio di pedaggio (256 milioni di euro). Nel corso dell'anno 2013 i contributi da Stato sono diminuiti di 60 milioni di euro rispetto al 2012 a causa di maggiori risorse, originariamente previste a conto esercizio e portate a copertura del fabbisogno di manutenzione straordinaria sulla base di quanto disposto dalla legge del 24 giugno 2013, n.71, mentre i ricavi per il servizio di pedaggio hanno registrato un cospicuo aumento, pari a 51 milioni di euro, di cui 48 milioni di euro verso l'impresa ferroviaria terza che opera sul mercato AV e 3 milioni di euro per maggiori servizi resi alla società Trenord. Gli **altri ricavi da servizi** si riducono lievemente per le minori attività di manutenzione rotabili e di servizi collegati al trasporto svolte verso terzi (-4 milioni di euro).

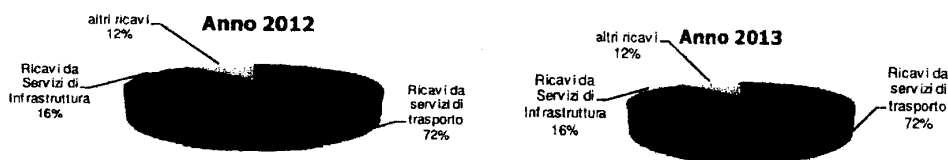
I **costi operativi** diminuiscono di 11 milioni di euro per effetto del decremento degli **altri costi netti** pari a 44 milioni di euro compensato dell'incremento del **costo del personale** pari a 33 milioni di euro.

Il **costo del lavoro** è aumentato prevalentemente per l'ingresso nell'area di consolidamento di Ataf e Thello e per la prevista crescita delle retribuzioni unitarie in relazione al nuovo Contratto Collettivo Nazionale di Lavoro, firmato in data 20 luglio 2012; aumento comunque compensato dal recupero di produttività, grazie all'incremento dell'orario di lavoro settimanale e per effetto della costante diminuzione delle consistenze medie (passate da 72.390 unità del 2012 alle 71.031 unità del 2013). Il decremento degli **altri costi netti** è dovuto a minori costi per servizi (-18 milioni di euro) e minori costi per godimento beni di terzi (-28 milioni di euro) a cui si vanno ad aggiungere maggiori capitalizzazioni per 102 milioni di euro.

Il **risultato operativo** si attesta pertanto a 818 milioni di euro (con un miglioramento di 99 milioni di euro rispetto al 2012), per l'effetto combinato di maggiori **ammortamenti** per 53 milioni di euro, principalmente a causa del passaggio a cespiti di opere e dell'entrata in esercizio di nuovi beni; maggiori **svalutazioni** per 31 milioni di euro, prevalentemente per l'allineamento dei valori iscritti della consistenza di *asset* rispetto al loro *fair value*; minori **accantonamenti** per 71 milioni di euro per l'adeguamento del cd. fondo bilaterale, per il quale si sono registrati nell'anno accantonamenti pari a 32 milioni di euro a fronte di rilasci per circa 12 milioni di euro.

Il **risultato netto**, nel proseguire il *trend* in forte crescita, sconta infine il peso della **gestione finanziaria** negativo per 234 milioni di euro, in miglioramento rispetto all'esercizio precedente di 56 milioni di euro pari al 19,3%, e del considerevole incremento delle **imposte sul reddito** rispetto all'anno precedente (+76 milioni di euro pari al 158,3%) derivante dalla non ripetitività, nel 2013, dell'accertamento che Trenitalia ha effettuato nel 2012 di maggiori imposte anticipate riferite alle perdite pregresse.



**Stato patrimoniale riclassificato**

	valori in milioni di euro		
	31.12.2013	31.12.2012	Differenze
ATTIVITA'			
Capitale circolante netto gestionale	1.014	646	368
Altre attività nette	1.549	1.184	365
Capitale circolante	2.563	1.830	733
Capitale immobilizzato netto	46.502	47.689	(1.187)
Altri fondi	(3.233)	(3.743)	510
Attività Nette Possedute per la vendita	2	28	(26)
TOTALE CAPITALE INVESTITO NETTO	45.834	45.804	30
COPERTURE			
Posizione finanziaria netta a breve	(565)	833	(1.398)
Posizione finanziaria netta a medio/lungo	9.057	8.235	822
Posizione finanziaria netta	8.492	9.068	(576)
Mezzi propri	37.342	36.736	606
TOTALE COPERTURE	45.834	45.804	30

Il **Capitale investito netto**, pari a 45.834 milioni di euro, si è incrementato nel corso dell'esercizio 2013 di 30 milioni di euro per effetto dell'incremento **Capitale circolante** (+733 milioni di euro) e della riduzione degli **Altri fondi** (-510 milioni di euro) compensato dalla riduzione del **Capitale immobilizzato netto** (-1.187 milioni di euro), e delle **Attività nette possedute per la vendita** (-26 milioni di euro).

Il **Capitale circolante netto gestionale**, che si attesta a 1.014 milioni di euro, fa registrare un incremento di 368 milioni di euro attribuibile essenzialmente a:

- minori crediti relativi al Contratto di Servizio verso il MEF (-152 milioni di euro) a seguito delle regolazioni finanziarie avvenute nel corso dell'esercizio dei corrispettivi, in particolare verso Trenitalia, e minori crediti commerciali (-123 milioni di euro) per effetto di una migliore regolazione finanziaria avvenuta nel corso dell'esercizio
- maggiori rimanenze (52 milioni di euro) dovuto all'incremento delle rimanenze di materie prime, sussidiarie e di consumo per 99 milioni di euro (74 milioni di euro per l'infrastruttura e 21 milioni di euro per l'acquisto di nuovi componenti riparabili effettuato da Trenitalia) compensato dalla riduzione (-56 milioni di euro) delle rimanenze di Immobili e Terreni *trading*;
- minori debiti commerciali (-579 milioni di euro) per la riduzione dei debiti verso fornitori (-362 milioni di euro) dovuta ad un'accelerazione avvenuta nel piano dei pagamenti nel corso dell'esercizio e per la riduzione dei debiti verso società del Gruppo (-215 milioni di euro) riconducibile essenzialmente alla regolazione finanziaria del debito di Trenitalia verso la società Cisalpino SA per l'acquisto di materiale rotabile.

Le **Altre attività nette** registrano invece un incremento, pari a 365 milioni di euro, che deriva sostanzialmente dall'effetto combinato di:

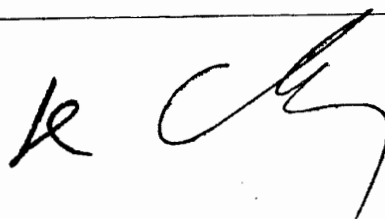
- maggiori crediti iscritti verso il MEF, il MIT e altri Enti per contributi in conto impianti destinati agli investimenti infrastrutturali (534 milioni di euro);
- decremento netto degli altri crediti e debiti di (-295 milioni di euro);
- decremento del saldo crediti/debiti IVA (-199 milioni di euro) a seguito, principalmente, del rimborso da parte dell'Erario;
- riduzione degli acconti per contributi in conto impianti ricevuti da RFI (-325 milioni di euro).

Il **Capitale immobilizzato netto** presenta un decremento di 1.187 milioni di euro attribuibile principalmente all'aumento degli investimenti del periodo, pari a 4.052 milioni di euro in parte compensati dai contributi in conto impianti per 3.892 milioni di euro, agli ammortamenti dell'esercizio 1.169 milioni di euro, alle alienazioni effettuate per 113 milioni di euro e, infine, alla riduzione del valore delle partecipazioni per 55 milioni di euro attribuibile essenzialmente alla riduzione del capitale della società Cislalpo SA in conseguenza dell'avviato scioglimento della società.

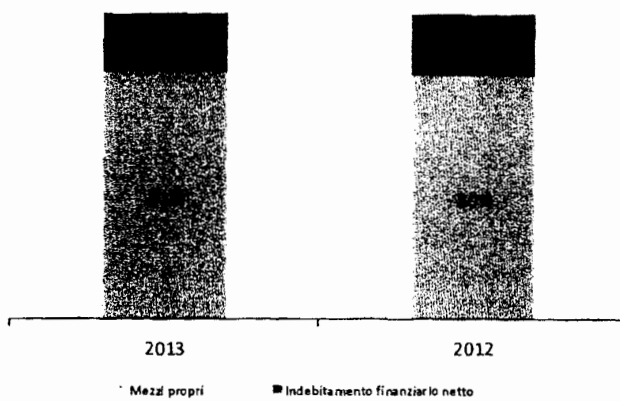
La **Posizione finanziaria netta** rappresenta un indebitamento netto di 8.492 milioni di euro, con un decremento di 576 milioni di euro rispetto al 31 dicembre 2012. Tale variazione è essenzialmente correlata a:

- aumento del saldo del conto corrente di tesoreria (259 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 per le esigenze operative del Gruppo, essenzialmente di RFI;
- incremento degli altri crediti finanziari immobilizzati (67 milioni di euro);
- riduzione del credito verso il MEF per l'incasso della quota annuale dei contributi quindicennali (-149 milioni di euro) compensata da analoga variazione dei debiti verso la Cassa Depositi e Prestiti;
- incremento dei depositi bancari e postali e altre disponibilità a breve (93 milioni di euro);
- decremento dei finanziamenti da banche e altri finanziatori (-1.056 milioni di euro);
- incremento dei prestiti obbligazionari di 750 milioni di euro per l'effetto combinato di un incremento di 1.350 milioni di euro per la già citata emissione delle prime due *tranche* del prestito obbligazionario relativo al Programma *Euro Medium Term Notes*, e del decremento di 600 milioni di euro per il rimborso di un prestito Eurofima.

I **Mezzi propri** passano da 36.736 milioni di euro a 37.342 milioni di euro, principalmente per effetto dell'incremento dovuto all'utile di esercizio (460 milioni di euro), alla variazione positiva delle Riserve da valutazione (110 milioni di euro) e alla variazione positiva della Riserva di consolidamento dei terzi (53 milioni di euro).



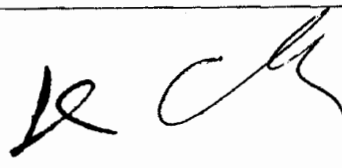
Coperture del Capitale Investito Netto



PROSPETTO DI RACCORDO al 31.12.2013 e al 31.12.2012 tra il bilancio di esercizio delle Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. ed il bilancio consolidato relativamente al risultato di esercizio e al patrimonio netto

	valori in milioni di euro			
	31 dicembre 2013		31 dicembre 2012	
	Patrimonio Netto	Risultato di esercizio	Patrimonio Netto	Risultato di esercizio
Bilancio Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A.	36.252	77	36.175	73
Utili (perdite) delle partecipate consolidate dopo l'acquisizione al netto dei dividendi e delle svalutazioni.:				
- Quota di competenza del Gruppo degli utili (perdite) e di quelli precedenti	1.228	501	850	402
- elisione svalutazione partecipazioni	96	43	59	3
- storno dividendi	(4)	(128)	(4)	(70)
Totale	1.320	416	905	335
Altre rettifiche di consolidamento:				
- valutazione a patrimonio netto delle partecipazioni in imprese controllate non consolidate e collegate	31	4	26	(8)
- storno utili infragruppo	(396)	(30)	(366)	(32)
- storno imposte da consolidato fiscale	233	(2)	235	13
- altre	7	(4)	9	(2)
Totale	(125)	(32)	(96)	(29)
- Riserve da valutazione	(557)		(812)	
- Riserva per differenze di traduzione	3		20	
PATRIMONIO NETTO DI GRUPPO	36.892	459	36.191	379
- Patrimonio netto di competenza dei terzi (escluso utile/perdita)	261		208	
- Utile di competenza dei terzi	1	1	2	2
PATRIMONIO NETTO DEI TERZI	262	1	210	2
TOTALE PATRIMONIO NETTO CONSOLIDATO	37.154	460	36.401	381

Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane



Fattori di rischio

Premesso che, alla data di predisposizione della presente relazione sulla gestione, non si prevedono particolari rischi e incertezze che possano determinare effetti significativi sulla situazione economica, patrimoniale e finanziaria della Società FS Italiane e del Gruppo nel breve periodo (oltre quelli menzionati nelle note al bilancio, cui si rimanda), per quanto riguarda la gestione dei rischi finanziari (rischi di credito, di liquidità, di mercato, di cambio e di tasso), si fa diretto rinvio ai contenuti della nota 5 sia al bilancio consolidato che al bilancio di esercizio.

Per quanto riguarda invece gli altri fattori di rischio (rischi di *business* e operativi), qui di seguito si commenta sinteticamente la relativa natura, insieme alle attività poste in essere per il loro monitoraggio.

Rischi di *business*

Il Trasporto Passeggeri sulla media e lunga distanza è condizionato dai livelli di consumo, dai livelli di occupazione e dal complessivo sviluppo dei principali fattori economici. La competizione modale è elemento determinante per la definizione del successo sul mercato del trasporto ferroviario. 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. Il fattore critico di successo, in questo segmento di mercato, sarà sempre più il mantenimento ed il miglioramento della qualità del servizio offerto e del rapido adattamento, anche a livello di offerta commerciale e *pricing*, all'evoluzione della domanda del mercato. Per questo il Gruppo FS Italiane, attraverso Trenitalia SpA, ha avviato importanti azioni che possano permettere di rispondere alle aspettative dei clienti tra cui: il rinnovo della flotta a partire dal 2015 con i nuovi treni AV (ETR 1000), il potenziamento dell'offerta AV, la diversificazione dei livelli di servizio in luogo delle classi, i nuovi servizi dei Frecciarossa (*WiFi*, servizi multimediali, ecc) e la nuova piattaforma vendita via *Web* e sui canali tradizionali. Il settore "mercato", a partire dal 2012, è stato anche interessato dalla modifica degli equilibri a seguito dell'ingresso di nuove realtà private che hanno iniziato ad operare in maniera via via crescente sulle tratte ad Alta Velocità. I rischi operativi derivanti dall'ingresso del nuovo operatore sul settore dell'Alta Velocità sono stati valutati nel Piano industriale del Gruppo e riflessi nel *budget* 2014 ed, allo stato, presentano un profilo coerente con le assunzioni effettuate. La coerenza di tali assunzioni è funzione dell'andamento del mercato della mobilità e dei livelli di eventuali sollecitazioni dello stesso attraverso la ulteriore leva del prezzo dove, nel ricorrere la fattispecie citata, vi potrebbero essere riflessi sul livello di redditività.

Nel settore del Trasporto Regionale, nel corso del 2013 hanno dispiegato i loro effetti le variazioni normative del 2012; infatti, si ricorda che con la sentenza n. 199/2012 la Corte Costituzionale ha dichiarato l'illegittimità costituzionale dell'art. 4 della legge n. 148/2011 di conversione del Dlgs n. 138/2011, il quale sanciva l'obbligo, per le Regioni, di mettere a gara il servizio di trasporto Regionale alla scadenza dei contratti in essere con Trenitalia, prevista, nella maggior parte dei casi, nel 2014; tuttavia, l'apertura delle gare, pur non essendo più obbligatoria, è comunque ammessa e alcune Regioni (Emilia Romagna, Toscana, Veneto e Umbria) hanno comunicato che, alla scadenza del contratto, non intendono rinnovarlo e procederanno ad avviare le procedure di gara per l'assegnazione dei servizi ferroviari, mentre, nel corso del primo quadrimestre 2014, è già prevista la pubblicazione del bando di gara per il Friuli Venezia Giulia. In altre Regioni sono stati attivati invece i tavoli per il rinnovo dei contratti di servizio in scadenza. I possibili effetti derivanti dal mancato rinnovo, che avranno riflessi nei periodi successivi al 2014, non sono al momento prevedibili e gli stessi vanno comunque considerati quali rischi attribuibili ad una società che opera sul libero mercato. Trenitalia ha messo in atto, nella stipula dei contratti di servizio, idonee protezioni a salvaguardia degli investimenti effettuati. E' del tutto evidente, infatti, come tale

incertezza si rifletta sui piani aziendali e sugli impegni che la società ha assunto con le Regioni nella definizione dei contratti di servizio con particolare riguardo alle somme da destinare agli investimenti.

In tale ambito, la crisi della finanza pubblica, che si sta manifestando da tempo con particolare gravità sugli enti locali, potrebbe determinare situazioni di incertezza sul rispetto delle scadenze contrattuali di incasso dei corrispettivi dei contratti di servizio. Trenitalia ha firmato contratti con le Regioni italiane che prescindono dalle modalità attraverso le quali le stesse reperiscono le necessarie fonti di finanziamento per il servizio, ciò non di meno, l'incertezza che domina l'intero settore e la ristrettezza delle risorse a disposizione, potrebbero indurre le Regioni a richiedere, anche per il 2014, riduzioni di offerta, che i contratti consentono. Tali processi, seppur compresi all'interno della capacità di adattamento della società, sono però in palese contrasto, da un lato, con le esigenze di mobilità che i territori manifestano, dall'altro, con il benché minimo criterio di programmazione che il settore ferroviario impone in relazione ai tempi per la realizzazione dei piani di investimento a supporto dello sviluppo dell'offerta.

I rischi di mercato sono particolarmente evidenti nel settore del Trasporto merci e della logistica. Tale settore è infatti principalmente influenzato dall'andamento negativo dell'economia in generale, che si trasforma in riduzione della produzione industriale e di conseguenza della domanda di trasporto. La politica attuata all'interno del Gruppo è quella del contenimento dei prezzi per i clienti, unita alla razionalizzazione dell'offerta e dei costi, puntando sulle relazioni con maggiore impatto operativo anche se con margini limitati. In questo scenario si collocano le attività di razionalizzazione e ristrutturazione del settore messe in atto da alcune società del Gruppo.

Rischi operativi

Il Gruppo FS Italiane, come già evidenziato nel Bilancio 2012, si avvale di fornitori esterni per la realizzazione di interventi di manutenzione e di costruzione del nuovo materiale rotabile, 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 dei rotabili ed anche della costruzione, 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.

Sono tuttora soggette a monitoraggio le diverse problematiche rilevate su commesse importanti che hanno generato, in special modo nel passato, contenzioso con i fornitori ma che soprattutto hanno creato difficoltà operative all'esercizio e in alcuni casi pesanti disservizi.

Talvolta si è provveduto alla risoluzione dei contratti per inadempienza degli stessi fornitori attivando l'escussione delle polizze fideiussorie poste a garanzia dei contratti. E' del tutto evidente che la generale crisi del mercato del credito si è riflessa pesantemente anche sulle aziende della subfornitura ferroviaria creando, in alcuni casi, forti tensioni sui costruttori il cui livello dimensionale, talvolta, è anche di piccole/medie dimensioni.

Un ulteriore rischio potrebbe derivare dalla gestione degli appalti dei servizi di pulizia che possono avere impatti sulla qualità del servizio.

Rischi legali e contrattuali

Non si segnalano ulteriori significativi 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 vengono predisposte disposizioni/accantonamenti dopo aver stimato la rispettiva probabilità di verifica.

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

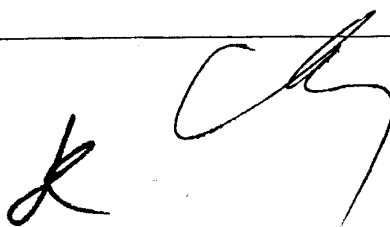
Gli investimenti sul sistema ferroviario coinvolgono progetti complessi e richiedono elevati investimenti finanziari. Eventuali variazioni del quadro giuridico, ritardi sulle consegne del progetto o variazioni tecniche dei programmi pluriennali spesso possono portare a un aumento dei costi. Di conseguenza, ogni eventuale variazione di progetto potrebbe comportare un aumento dei costi con gli effetti negativi conseguenti sulle attività e sui risultati del Gruppo.

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 nonché di contabilità, per la vendita dei biglietti ai passeggeri dei treni, per il monitoraggio delle consegne cargo e per numerose altre funzioni. *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 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, non vi è alcuna garanzia che l'attuazione di tali misure sia sufficiente e/o sia in grado di prevenire eventuali errori del sistema *IT*, che possono avere un effetto negativo sul *business* del Gruppo e sul risultato economico, come ad esempio l'aumento dei costi e/o una diminuzione dei ricavi.

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.



Monitoraggio del rischio

Nel corso dell'anno sono proseguite le attività finalizzate al monitoraggio del rischio, anche attraverso gli interventi delle strutture di *Audit* interne 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 rispetto ai 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 *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.

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.

Un gruppo di lavoro, composto da risorse dell'*Internal Audit* del Gruppo FS, come da programma, ha impartito nel corso dell'anno formazione specifica sul progetto *risk management* ai referenti delle Direzioni Centrali della Capogruppo FS, di Trenitalia e di RFI, nonché di Italferr e di Ferservizi.

Andamento economico e situazione patrimoniale e finanziaria di Ferrovie dello Stato Italiane SpA

Conto economico

	valori in milioni di euro			
	2013	2012	Variazioni	Variazioni %
Ricavi operativi	160	157	3	1,9%
- Ricavi dalle vendite e prestazioni	152	146	6	4,1%
- Altri ricavi	8	11	(3)	(27,3)%
Costi operativi	(181)	(146)	(35)	(24,0)%
MARGINE OPERATIVO LORDO (EBITDA)	(21)	11	(32)	<200%
Ammortamenti	(22)	(22)		0,0%
Svalutazioni e perdite (riprese) di valore	(22)	(2)	(20)	>200%
Accantonamenti				N/A
RISULTATO OPERATIVO (EBIT)	(65)	(13)	(52)	>200%
Proventi e oneri finanziari	109	73	36	49,3%
RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE	44	60	(16)	(26,7)%
Imposte sul reddito	32	13	19	146,2%
RISULTATO NETTO D' ESERCIZIO	76	73	3	4,1%

Il **risultato netto** dell'esercizio 2013 si attesta a un valore positivo di 76 milioni di euro, con un miglioramento rispetto all'esercizio precedente di 3 milioni di euro (+4,1%).

A livello di **EBITDA** si evidenzia un decremento di 32 milioni di euro, con un margine che passa da un valore positivo di 11 milioni di euro ad un valore negativo di 21 milioni di euro per l'effetto combinato dell'aumento dei ricavi operativi di 3 milioni di euro e dell'incremento dei costi operativi di 35 milioni di euro.

I **ricavi operativi** si attestano a 160 milioni di euro (157 milioni di euro nel 2012). L'incremento di 3 milioni di euro rispetto al 2012 è dovuto all'effetto combinato dei maggiori ricavi conseguiti per riaddebiti alle società del Gruppo per la fornitura di prestazioni (+17 milioni di euro) a fronte dei minori ricavi per canoni attivi utilizzo marchi (-10 milioni di euro) e penali (-4 milioni di euro). I ricavi relativi alle vendite di immobili e terreni di *trading*, nonché alle locazioni di immobili sono sostanzialmente invariati rispetto all'esercizio precedente.

I **costi operativi** evidenziano un incremento di 35 milioni di euro derivante dai seguenti fattori:

- Variazione delle rimanenze per 34 milioni di euro per effetto delle svalutazioni di immobili e terreni di *trading* (+31 milioni di euro) al fine di allineare il valore contabile degli stessi all'effettivo valore di mercato, a seguito di un'analisi puntuale del patrimonio immobiliare della Società attuata attraverso un aggiornamento delle perizie, anche in considerazione della congiuntura economica ed in particolare della regressione del mercato immobiliare, e delle vendite effettuate (+3 milioni di euro);
- Maggiori costi per servizi immobiliari ed utenze (+3 milioni di euro), per manutenzione beni mobili ed immobili (+2 milioni di euro) e per IMU (+1 milione di euro);

- Riduzione del costo del lavoro per 5 milioni di euro per effetto della riduzione di organico derivante dal continuo e graduale processo di riorganizzazione produttiva e di organizzazione del lavoro da parte della Società.

L'**EBIT** si attesta ad un valore negativo di 65 milioni di euro rispetto al valore, anch'esso negativo, di 13 milioni di euro del 2012. Il confronto di tale margine nei due anni evidenzia un ulteriore decremento di 20 milioni di euro rispetto alla differenza già misurata a livello di **EBITDA** (-32 milioni di euro) determinato interamente dalle maggiori svalutazioni effettuate nel corso dell'esercizio derivanti dalla verifica effettuata in merito alla consistenza dei valori iscritti rispetto al relativo *fair value*, come precedentemente specificato.

Il **saldo dei proventi e oneri finanziari** migliora di 36 milioni di euro, principalmente per l'effetto combinato:

- dell'incremento dei dividendi distribuiti dalle controllate per complessivi 66 milioni di euro;
- della svalutazione della partecipazione in FS Logistica SpA effettuata nell'esercizio per 33 milioni di euro;
- del decremento degli interessi attivi per i finanziamenti concessi a medio e lungo termine alle controllate (34 milioni di euro);
- del decremento degli oneri per gli interessi sui prestiti obbligazionari sottoscritti dalla società Eurofima (25 milioni di euro), per gli interessi sui finanziamenti a medio e lungo termine concessi da banche e da altri finanziatori (12 milioni di euro).

Le **imposte sul reddito** presentano un valore positivo in entrambi gli esercizi. L'incremento positivo di 19 milioni di euro è attribuibile principalmente al rilascio di imposte differite a seguito di una più puntuale definizione delle differenze temporanee a base delle stesse.



Stato patrimoniale riclassificato

	valori in milioni di euro		
	31.12.2013	31.12.2012	Variazioni
ATTIVITA'			
Capitale circolante netto gestionale	560	535	25
Altre attività nette	(314)	(256)	(58)
Capitale circolante	246	279	(33)
Immobilizzazioni tecniche	614	600	14
Partecipazioni delle immobilizzazioni finanziarie	35.552	35.530	22
Capitale immobilizzato netto	36.166	36.130	36
TFR	(16)	(18)	2
Altri fondi	(475)	(477)	2
TFR e Altri fondi	(491)	(496)	5
Attività nette detenute per la vendita		63	(63)
CAPITALE INVESTITO NETTO	35.921	35.977	(56)
COPERTURE			
Posizione finanziaria netta a breve	(329)	(180)	(149)
Posizione finanziaria netta a medio/lungo	(2)	(18)	16
Posizione finanziaria netta	(331)	(198)	(133)
Mezzi propri	36.252	36.175	77
COPERTURE	35.921	35.977	(56)

Il **Capitale investito netto**, pari a 35.921 milioni di euro, si è decrementato nel corso dell'esercizio 2013 di 56 milioni di euro per effetto del decremento del **Capitale circolante** (-34 milioni di euro) e delle **Attività nette detenute per la vendita** (-63 milioni di euro), cui si contrappone l'incremento del **Capitale immobilizzato netto** (36 milioni di euro) e del **TFR e Altri Fondi** (4 milioni di euro)

Il **Capitale circolante netto gestionale**, pari a 560 milioni di euro, subisce un incremento nel corso dell'esercizio di 25 milioni di euro attribuibile essenzialmente:

- all'incremento netto dei crediti e debiti di natura commerciale (33 milioni di euro);
- alla riduzione degli immobili e terreni di *trading* (- 8 milioni di euro) per l'effetto combinato delle acquisizioni realizzate nell'esercizio da FS Logistica (18 milioni di euro), delle svalutazioni effettuate al fine di allineare il valore contabile dei beni iscritti al loro *fair value* (- 31 milioni di euro), delle riclassifiche dalle voci attività destinate alla vendita (11 milioni di euro) ed investimenti immobiliari (6 milioni di euro) al netto delle vendite dell'esercizio (-12 milioni di euro);

Le **Altre attività nette** subiscono un decremento di 58 milioni di euro, derivante principalmente dall'effetto della variazione negativa del saldo della gestione IVA.

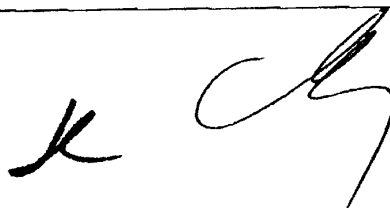
Il **Capitale immobilizzato netto** si attesta a 36.166 milioni di euro e registra un incremento di 36 milioni di euro rispetto all'esercizio 2012 riconducibile principalmente:

- all'incremento netto della voce partecipazioni a seguito dell'aumento del valore della partecipazione in Netinera Deutschland GmbH (55 milioni di euro) e della svalutazione della partecipazione in FS Logistica SpA (-33 milioni di euro);
- all'incremento netto degli investimenti immobiliari per effetto delle svalutazioni effettuate nel corso dell'esercizio al fine di allineare il valore contabile dei beni iscritti al loro *fair value* (-19 milioni di euro), delle riclassifiche nette effettuate (46 milioni di euro, di cui 52 milioni dalla voce Attività possedute per la vendita e 6 alla voce Immobili e terreni di *trading*) al netto degli ammortamenti di periodo (- 8 milioni di euro).

L'incremento del **TFR e Altri fondi** (4 milioni di euro) riflette essenzialmente l'incremento del fondo TFR e altri benefici ai dipendenti.

La **Posizione finanziaria netta** migliora di circa 133 milioni di euro, con un incremento della liquidità netta che passa da un valore di 198 milioni di euro al 31 dicembre 2012 a 331 milioni di euro al 31 dicembre 2013; tale variazione deriva dall'effetto netto dovuto al miglioramento della Posizione finanziaria netta a breve (149 milioni di euro), cui fa fronte, con segno opposto, l'aumento dell'indebitamento a medio/lungo termine per 16 milioni di euro.

I **Mezzi propri**, infine, evidenziano un incremento di 77 milioni di euro dovuto all'utile complessivo registrato nell'esercizio.



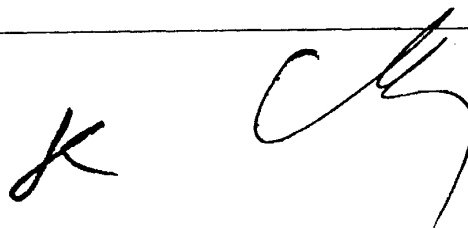
Rapporti con parti correlate

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 valore per l'intero Gruppo. A tale riguardo si sottolinea che, in coerenza con il Piano Industriale del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane 2014-2017, recentemente approvato in Consiglio di Amministrazione, 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*, 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 e le economie di scala 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 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.

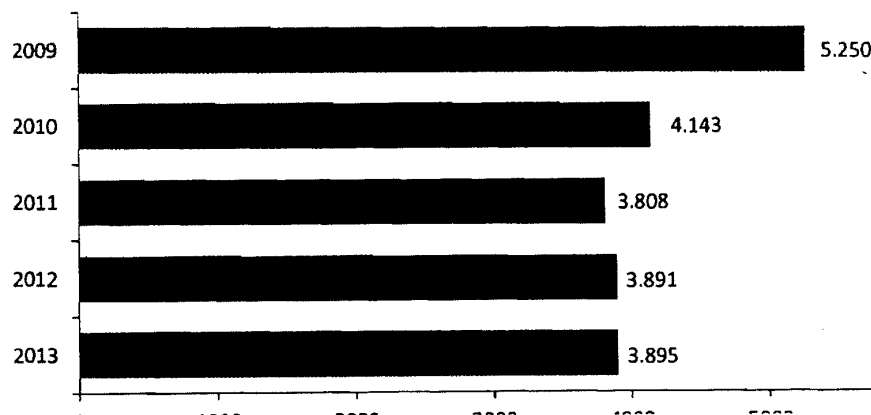
Two handwritten signatures in black ink are located at the bottom right of the page. The first signature is a stylized 'K' or similar character, and the second is a more complex, cursive signature.

Investimenti

Il Gruppo FS Italiane, pur operando in un contesto macroeconomico ancora non favorevole, oggi caratterizzato da un livello di investimenti inferiore di oltre un quarto rispetto a quello del 2007¹, è riuscito a dare continuità alle azioni programmate nel proprio Piano Investimenti, confermandosi tra i principali investitori del Paese, sia rispetto ai diretti competitors sia rispetto a realtà industriali italiane operanti in settori differenti.

Il Piano Investimenti del Gruppo, elemento fondamentale del più ampio Piano Industriale 2014-2017 recentemente approvato, è volto ad accrescere e mantenere in efficienza la dotazione infrastrutturale del Paese e a fornire servizi di trasporto sempre più qualificati, con l'obiettivo di creare valore a vantaggio dell'Impresa e del sistema produttivo nazionale.

La spesa per investimenti complessivi realizzati dal Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane nel corso del 2013 (3.895 milioni di euro di cui 1.563 milioni di euro in autofinanziamento e 2.332 milioni di euro contribuiti da fonti pubbliche) prosegue il *trend* "mirato" degli ultimi anni, mostrando una lieve crescita (+0,1%) rispetto al volume di contabilizzazioni realizzato nell'anno precedente.



Gli investimenti tecnici realizzati dal Gruppo FS Italiane nel corso del 2013, pari a 3.598 milioni di euro, si mostrano in linea rispetto al volume di contabilizzazioni realizzato nel 2012.

Sono stati pertanto contabilizzati 2.850 milioni di euro per interventi sull'infrastruttura a cura di RFI SpA (di cui 2.223 milioni di euro per la rete convenzionale/AC e 627 milioni di euro per la rete Alta Velocità/Alta Capacità To-Mi-Na), 552 milioni di euro per interventi connessi ai servizi di trasporto ferroviario realizzati da Trenitalia SpA e 196 milioni di euro dalle altre società del Gruppo.

¹ Fonte: Rapporto di previsione Prometeia gennaio 2014

In un contesto di contingentamento delle risorse pubbliche, la programmazione nazionale degli investimenti per lo sviluppo della rete ferroviaria recepisce in maniera dominante il tema della concentrazione delle risorse finanziarie e la conseguente selezione delle iniziative da avviare; infatti, in coerenza con le linee strategiche concordate a livello comunitario, è fondamentale convogliare i finanziamenti pubblici su quelle infrastrutture di trasporto che rispondono alle esigenze reali della domanda di mobilità e che - a seguito di valutazioni costi-benefici - dimostrano di essere maggiormente capaci di altre di stimolare la produttività e la competitività del Paese.

L'impegno finanziario assunto dallo Stato con i recenti provvedimenti normativi (Decreto "del fare", Decreto delle "emergenze ambientali", Legge di Stabilità 2014) è orientato alle seguenti linee di azione:

- mantenimento e miglioramento dei livelli di sicurezza previsti dagli obblighi e dalle prescrizioni normative concernenti il trasporto ferroviario;
- potenziamento del sistema AV/AC e dei valichi alpini;
- superamento delle criticità presenti soprattutto nelle grandi aree urbane;
- velocizzazione dei principali assi passeggeri;
- sviluppo prestazionale dei corridoi merci.

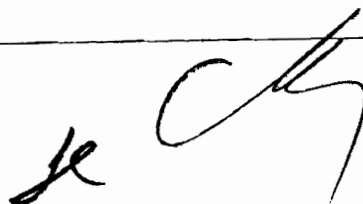
Pertanto, gli investimenti sulla Rete Convenzionale/AC hanno riguardato:

- per il 59% il mantenimento in efficienza dell'infrastruttura e le tecnologie, in particolare sono stati realizzati progetti finalizzati all'ulteriore innalzamento dei livelli di sicurezza e al miglioramento dell'efficienza della gestione della circolazione ferroviaria;
- per il 41% la realizzazione di opere relative ai grandi progetti di sviluppo infrastrutturale (ammodernamento e potenziamento di corridoi, aree metropolitane e bacini regionali).

Nel dettaglio si specifica che circa il 17% del totale della spesa relativa alla Rete Convenzionale/AC (pari a 370 milioni di euro) è stata dedicata ad interventi in tecnologie d'avanguardia.

Per la Rete Alta Velocità/Alta Capacità To-Mi-Na si è registrato un volume di investimenti pari a 627 milioni di euro e, a fine 2013, il progetto ha raggiunto un avanzamento contabile complessivo di circa il **92%**. Nel 2013 gli avvisi di nuovi progetti hanno riguardato numerose progettazioni sia preliminari che definitive.

Nella tabella seguente vengono evidenziati i volumi delle attivazioni 2013 distinti per tipologia di opera e sono riportati, per confronto, anche gli analoghi dati riferiti ai due anni precedenti:



		2013	2012	2011
RETE AV/AC				
Nuove linee	km	3	28	-
RETE CONVENZIONALE				
Nuove infrastrutture	km	17	10	17
Nuove linee	km	17	10	17
Raddoppi	km	-	-	-
Varianti	km	-	-	-
Ammodernamento linee		70	74	74
Elettrificazioni	km	28		
Blocchi	km	42	74	74
Tecnologie di sicurezza	km	343	157	443
SCMT	km	42	28	351
SSC	km	-	-	-
SCC/CTC	km	45	101	86
ERTMS	km	3	28	6
GSM-R	km	253		
Apparati di stazione	n.	19	12	16
ACEI	n.	7	9	10
ACC/ACC-M	n.	12	3	6
Soppressione passaggi a livello	n.	20	35	70
Automazione passaggi a livello	n.	3	7	3

Il Gestore della Rete investe, inoltre, in interventi di potenziamento, riqualifica e ristrutturazione del patrimonio immobiliare inerente le stazioni di cui è proprietario (circa 2.300 stazioni, cui è associata una superficie complessiva di oltre 11 milioni di mq), parte delle quali sono gestite – per le sole aree commerciali – da soggetti diversi (Grandi Stazioni SpA, Centostazioni SpA).

Nell'ambito delle stazioni gestite da queste ultime società, RFI sviluppa un Piano Investimenti dedicato ad assicurare gli interventi di manutenzione straordinaria (escludendo le aree commerciali) e quelli rispondenti ad obblighi di legge, entro i limiti di spesa previsti dai contratti intercorrenti tra le società stesse.

L'avanzamento cumulato al 2013 della spesa per investimenti di competenza RFI per il *network* di Grandi Stazioni è di circa l'88% e per il *network* Centostazioni è di circa il 69% dell'importo complessivamente previsto.

Sulle altre stazioni, gestite esclusivamente da RFI, nel 2013 sono stati investiti circa 51 milioni di euro per interventi finalizzati alla sicurezza, alle informazioni 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.

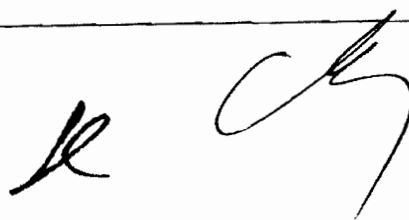
Le nuove stazioni per l'Alta Velocità presentano il seguente stato di avanzamento lavori:

- Torino Porta Susa: sostanzialmente completate tutte le opere del fabbricato viaggiatori e la realizzazione dei lavori relativi ai binari 1 e 2 della stazione sotterranea, i quali sono stati attivati all'esercizio il 6 dicembre 2013.
- Reggio Emilia: La stazione AV/AC di Reggio Emilia e la fermata FER di Mancasale, che consentirà il collegamento via ferro tra la nuova stazione AV e la città di Reggio Emilia, sono state attivate all'esercizio rispettivamente il 9 giugno 2013 e il 14 dicembre 2013.
- Bologna Centrale: l'avanzamento dei lavori della stazione Alta Velocità è pari a circa l'85%. L'apertura al servizio viaggiatori è avvenuta nel mese di giugno 2013, il completamento di tutte le opere è previsto entro il 2014.
- Firenze Belfiore: sono terminati i lavori ferroviari e sono in fase conclusiva le opere di completamento del lotto 1 (Scavalco), mentre proseguono le opere per la realizzazione del lotto 2. L'attivazione della stazione all'esercizio ferroviario è stata recentemente riprogrammata al 30 giugno 2020. Le criticità che investono il progetto sono principalmente di due ordini: le indagini in corso da parte della Procura di Firenze che hanno portato, a partire dal mese di gennaio 2013, al fermo cantiere per il Passante e ad un forte rallentamento delle attività per la Stazione AV, nonché le difficoltà economico-finanziarie del Contraente Generale Nodavia. Nei primi giorni del mese di gennaio 2014 il Contraente Generale ha riavviato le attività del cantiere stazione procedendo con la realizzazione dei pali di fondazione, interrotta esattamente un anno fa;
- Roma Tiburtina: la nuova stazione AV è aperta al servizio viaggiatori dal 28 novembre 2011. Dal 21 settembre scorso è stata aperta al pubblico una prima parte del parcheggio a raso, posto sulla copertura della Nuova Circonvallazione Interna, per 126 posti auto ed entro fine gennaio 2014 verrà aperta al pubblico la seconda parte per ulteriori 210 posti auto. Entro marzo 2014 sarà attivata una prima fase della viabilità locale lato Pietralata, che consentirà l'accesso da nord al parcheggio P6, costituito da due livelli interrati, e sarà completata la viabilità che consentirà l'accesso all'atrio Pietralata sia da via Tiburtina che da via dei Monti Tiburtini. La realizzazione di tali interventi è stata condizionata dal ritrovamento di reperti archeologici e dalla presenza di numerosi sottoservizi interferenti che hanno rallentato il programma lavori;
- Napoli Afragola: la realizzazione del nuovo fabbricato di stazione è ferma da febbraio 2012 a causa dello stato di difficoltà finanziaria (e giudiziaria) dell'appaltatore. A seguito del perdurare ingiustificato del fermo totale delle attività contrattuali, RFI ha dato corso alla procedura finalizzata alla risoluzione del contratto in danno e ha dato avvio ad una nuova procedura di gara ad evidenza pubblica per l'affidamento dei lavori. Il suddetto spostamento, la più complessa procedura di selezione dell'impresa e alcune recenti disposizioni di legge hanno determinato, rispetto alla precedente pianificazione, una dilazione nei tempi di consegna dei lavori, attualmente riprogrammata per gennaio 2015. Si prevede il completamento dei lavori a luglio 2016 e l'apertura della stazione al servizio commerciale AV per dicembre 2016. La quota parte della stazione a servizio del traffico regionale sarà invece resa disponibile coerentemente con l'attivazione della tratta "Variante Napoli-Cancello";

Trenitalia procede nella realizzazione di un Piano degli Investimenti finalizzato a potenziare le flotte dedicate ai servizi metropolitani/regionali e media lunga percorrenza, con l'obiettivo di rendere il parco mezzi sempre più adeguato alle specifiche esigenze di *comfort* per la clientela, efficienza operativa e affidabilità tecnica. Gli investimenti 2013 sono pari a circa 552 milioni di euro (il valore include gli anticipi per acquisto di materiale rotabile), di cui il 56% destinato all'acquisto di materiale rotabile, circa il 20% alla riqualificazione del materiale in esercizio e il restante 24% dedicato all'adeguamento tecnologico dei mezzi, ai sistemi informativi ed al mantenimento e sviluppo degli impianti di manutenzione.

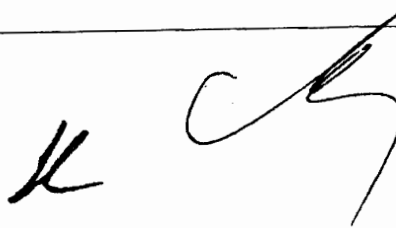
In particolare, di seguito si segnalano i principali progetti di investimento distinti per divisione:

Relazione sulla Gestione 2013



- nell'ambito della divisione passeggeri nazionale e internazionale sono in corso il progetto di acquisto dei nuovi convogli Alta Velocità (contabilizzazioni 2013 per circa 67 milioni di euro a fronte di un costo totale di 1,6 miliardi di euro), gli interventi di *restyling* e di riqualificazione funzionale degli allestimenti interni dei convogli "Frecciarossa" con 4 nuovi livelli di servizio (contabilizzazioni 2013 per 18,5 milioni di euro a fronte di un costo totale del progetto di circa 74 milioni di euro) e la ristrutturazione delle carrozze da utilizzare nel prodotto "Frecciabianca" (contabilizzazioni 2013 per 20 milioni di euro a fronte di un costo totale del progetto pari a 456 milioni di euro);
- nell'ambito della divisione passeggeri regionale è stato avviato il progetto di acquisto di 52 nuovi convogli elettrici (contabilizzazioni 2013 per 44 milioni di euro a fronte di un costo totale del progetto di circa 329 milioni di euro) ed è stata assegnata alla polacca Pesa la commessa per l'acquisto di 40 nuovi convogli *diesel* (costo totale del progetto pari a 160 milioni di euro). Prosegue secondo le tempistiche previste l'acquisto delle nuove carrozze Doppio Piano (contabilizzazioni 2013 per circa 149 milioni di euro a fronte di un costo totale del progetto pari a 446 milioni di euro). Quasi completate le attività di ristrutturazione di 243 carrozze piano ribassato con il miglioramento degli allestimenti interni e l'installazione di nuovi sistemi di climatizzazione. Prosegue il *face-lift* delle carrozze Media Distanza (contabilizzazioni 2013 pari a 31 milioni di euro a fronte di un costo totale per 180 milioni di euro) finalizzato all'incremento del *comfort* e ad adeguamenti normativi di sicurezza;
- con riferimento alla divisione Cargo, sono stati contabilizzati circa 1,8 milioni di euro relativi alle attività conclusive per l'acquisto di carri tipo *Megafret* (per il trasporto combinato) e tipo *Saadkms* (per autostrada viaggiante). Procedono le attività di adeguamento della flotta carri alle normative tecniche degli "organi di aggancio" dei rotabili che devono rispettare i requisiti di interoperabilità;
- nell'ambito degli investimenti informatici sono in corso le attività relative all'implementazione della piattaforma commerciale integrata "PICO" attraverso l'integrazione dei diversi canali e piattaforme di vendita. Proseguono le attività relative al "CRM - Customer Relationship Management" per la gestione integrata della clientela in ottica multi-canale. E' inoltre in fase di sviluppo la Piattaforma di Produzione (PdP) che riguarda l'implementazione di software volti al miglioramento delle attività di modifica e aggiornamento dell'orario ferroviario, impiego del personale, programmazione della manutenzione nelle Officine di Manutenzione Veicoli e Locomotive (OMV/OML) e gestione del traffico ferroviario nell'ambito delle sale operative. Infine, in relazione al sistema SIM (Sistema Informativo Merci), continua l'implementazione di una piattaforma integrata a supporto del ciclo attivo e del traffico della Divisione Cargo;
- in relazione agli investimenti sugli impianti, meritano menzione gli interventi nell'impianto di Milano Martesana e nell'Officina di Manutenzione Ciclica (OMC) di Vicenza, che rispondono all'obiettivo di riorganizzare e potenziare i siti per garantire le attività di manutenzione sulla flotta AV; è inoltre in corso la costruzione del nuovo "OMV/OML Torino Smistamento" che prevede di razionalizzare l'assetto complessivo dell'impianto, riallocando le attività manutentive della Divisione Passeggeri Nazionale e Internazionale e della Divisione Passeggeri Regionale in unico sito secondo criteri di efficienza.

Per quanto riguarda i nuovi rotabili, sono entrate in esercizio 10 locomotive, di cui 6 per il trasporto passeggeri Nazionale/Internazionale e 4 per il trasporto passeggeri Regionale, 108 carrozze doppio piano per il trasporto passeggeri Regionale. Sono stati, inoltre, riconsegnati all'esercizio, dopo interventi di ristrutturazione: 284 carrozze e 14 ETR 500. Il dettaglio di quanto descritto è presentato nella tabella seguente:



NUOVO MATERIALE	n. mezzi	MATERIALE RISTRUTTURATO	n. mezzi
Locomotive	10	Locomotive	
Nazionale/Internaz.le	6	Nazionale/Internaz.le	
Regionale	4	Regionale	
Cargo		Cargo	
Carrozze/carri	108	Carrozze/Carri	284
Nazionale/Internaz.le		Nazionale/Internaz.le	75
Regionale	108	Regionale	209
Cargo		Cargo	
Treni		Treni	14
Nazionale/Internaz.le		Naz.le/Internaz.le	14
Regionale		Regionale	

Per completezza di informazione si aggiunge che, nell'ambito del trasporto passeggeri, sono stati effettuati interventi di *revamping*, di minore entità, sui sistemi di chiusura/apertura porte e sugli organi di aggancio dei carri merci.

Le altre società del Gruppo hanno realizzato complessivamente investimenti, in Italia e all'estero, per 196 milioni di euro; di questi, circa il 46% realizzato dalla controllata Netinera Deutschland, per mezzi di trasporto passeggeri su ferro e gomma in Germania e impianti industriali, circa il 20% concretizzati dalle società Grandi Stazioni e Centostazioni e destinato alla riqualifica, rilancio e valorizzazione delle principali stazioni, ripensate come grandi poli di servizio per le città e circa il 13% dalle società TX Logistik, Cemat e Serfer che operano nel settore dei servizi ferroviari alle merci. La restante spesa per investimenti è prevalentemente rivolta alla valorizzazione/riqualificazione del patrimonio immobiliare, al trasporto locale su gomma (in Italia) e alla dotazione di strumenti informatici a supporto dei processi aziendali.

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, si prevede che il Gestore dell'Infrastruttura ferroviaria sottoscriva 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 della rete, sia ordinaria che straordinaria, e delle attività di *safety, security* e navigazione ferroviaria;
- Contratto di Programma – parte Investimenti (CdP-I), finalizzato a regolare la programmazione sostenibile 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)

Il Contratto di Programma 2012-2014 – Parte Servizi è il nuovo strumento di rapporto fra il Gestore dell'Infrastruttura ferroviaria nazionale e lo Stato che, in un quadro stabile di finanziamenti e in un'ottica di manutenzione integrata, dovrà garantire il mantenimento degli elevati standard di sicurezza della rete ferroviaria nazionale.

In data 18 marzo 2013 il CIPE ha espresso parere favorevole sullo schema di Contratto di Programma 2012-2014 - Parte Servizi.

L'Atto, ai sensi dell'articolo 1 della Legge n. 238/1993, è stato sottoposto all'esame delle competenti Commissioni Parlamentari, che si sono espresse favorevolmente con osservazioni, rispettivamente in data 19 e 20 novembre 2013. Tenuto conto di tali osservazioni, la nuova formulazione contrattuale condivisa con il MIT è stata sottoscritta tra le Parti in data 29 novembre 2013. In merito, si specifica che il Contratto non è ancora formalmente operativo in attesa di un possibile nuovo passaggio in CIPE (avendo così il MIT ritenuto opportuno procedere, in conformità alla raccomandazione della commissione VIII del Senato), nonché e della successiva registrazione alla Corte dei Conti.

Il Contratto di Programma – Parte Investimenti (CdP-I)

Il vigente Contratto di Programma - Parte Investimenti 2007-2011 è da tempo giunto alla sua naturale scadenza e, nel corso dell'anno 2013, sono proseguite le interlocuzioni con i Ministeri competenti per la sottoscrizione del nuovo atto contrattuale per il periodo 2012-2016, di cui una prima versione è stata siglata tra Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e il Gestore Infrastruttura in data 12 marzo 2013. Lo schema contrattuale non ha tuttavia fatto progressi nel suo iter approvativo poiché in rapida successione, sono emersi elementi modificativi della situazione della finanza pubblica con rilevanti impatti sul contratto siglato. In particolare sono stati emanati ulteriori provvedimenti normativi che hanno comportato una sostanziale modifica alle risorse finanziarie di competenza e cassa di cui tener conto nella versione definitiva del Contratto.

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 Diretrici del Sud previsti nel Contratto di Programma Investimenti. Con la sottoscrizione di tale Atto contrattuale le risorse aggiuntive del Fondo di Sviluppo e Coesione (FSC) sono trasferite ai soggetti assegnatari, in relazione allo stato d'avanzamento della spesa del singolo investimento, attraverso appositi fondi a destinazione vincolata che ne garantiscono la piena tracciabilità e di cui viene data autonoma evidenza contabile nei bilanci dei soggetti assegnatari. In particolare:

- le risorse sono concentrate in un unico grande progetto;
- viene definito un cronoprogramma dettagliato delle opere;
- è previsto un sistema sanzionatorio in caso di inadempimenti da parte del Concessionario o delle Amministrazioni Centrali o Regionali;
- per ogni intervento è indicato il risultato atteso.

RFI SpA è obbligata, nel rispetto della tempistica fissata, oltre che della progettazione e realizzazione degli interventi, anche a eseguire periodicamente un monitoraggio necessario alla verifica del Contratto, mentre le parti pubbliche si impegnano a garantire la celere approvazione dei progetti e la disponibilità delle risorse per la progettazione/realizzazione.

Si ricorda che nel corso del 2012 è stato sottoscritto, tra Ministero per la Coesione Territoriale, MIT, Regione Basilicata, Regione Campania, Regione Puglia, Ferrovie dello Stato Italiane ed RFI, 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.

In data 17 dicembre 2013 il Comitato di Attuazione e Sorveglianza del CIS ha autorizzato la ripermetrazione degli interventi di velocizzazione relativi alle tratte Napoli-Bari e Bari-Lecce come proposto da RFI.

La Legge Obiettivo

Nell'ambito del Programma delle infrastrutture strategiche previsto dalla Legge Obiettivo (L. n. 443/2001) si segnala che:

- nella seduta del 18 febbraio il CIPE ha approvato il progetto preliminare della tratta "Cancello-Frasso-Telesino", compreso nell'itinerario ferroviario Napoli-Bari. La delibera CIPE è attualmente in attesa di pubblicazione sulla Gazzetta Ufficiale;
- in data 23 maggio è stata pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale n. 119 la delibera n. 6/2013 con cui il CIPE ha approvato il progetto definitivo relativo al sub-lotto funzionale "Fluidificazione del traffico ed interconnessione con la linea esistente" del progetto "Accesso sud alla galleria di Base del Brennero, quadruplicamento della linea Fortezza - Verona: Lotto 1 Fortezza - Ponte Gardena";
- in data 27 luglio è stata pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale n. 175 la delibera n. 2/2013 con cui il CIPE ha approvato il progetto preliminare della "1" Tratta: variante alla linea Napoli - Cancello dell'itinerario Napoli - Bari";
- in data 7 agosto è stata pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale n. 184 la delibera n. 11/2013 con cui il CIPE ha approvato il progetto definitivo relativo alla "Prima fase degli interventi di adeguamento tecnologico e infrastrutturale della linea ferroviaria Battipaglia - Reggio Calabria";
- in data 9 agosto è stata pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale n. 186 la delibera n. 28/2013 con cui il CIPE ha autorizzato il nuovo costo di 4.865 milioni di euro della parte italiana della "Galleria di base del Brennero", la realizzazione del 2° lotto costruttivo per un importo di circa 297 milioni di euro e l'assegnazione a RFI SpA, individuata come nuovo soggetto beneficiario, di circa 24 milioni di euro per il completamento della copertura finanziaria del 1° lotto costruttivo e 297 milioni di euro per la copertura finanziaria del 2° lotto costruttivo.
- con il Decreto Interministeriale MIT/MEF n. 405/2012 sono state revocate le assegnazioni del precedente Decreto n. 22589/2004 su fondi di Legge Obiettivo per complessivi 63,34 milioni di euro finalizzati alle progettazioni preliminari di interventi del Programma Infrastrutture Strategiche;
- con il Decreto Legge 145/2013, convertito in Legge n. 9/2014, è stata disposta la revoca delle risorse assegnate con la delibera CIPE n. 33/2010 al 1° lotto funzionale Rho-Parabiago del progetto "Potenziamento della linea Gallarate - Rho" a favore di interventi urgenti del piano "Destinazione Italia".

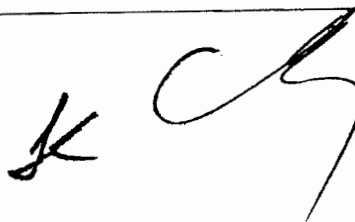
Si segnala che è stata prorogata la dichiarazione di pubblica utilità per la realizzazione degli interventi relativi al "Terzo valico del Giovi- linea AV/AC Milano-Genova", al "Potenziamento infrastrutturale Genova Voltri - Genova Brignole", al "Potenziamento infrastrutturale della linea Bari - Taranto, raddoppio tratta Bari S. Andrea - Bitetto" e reiterato il vincolo preordinato all'esproprio per la "Velocizzazione linea ferroviaria Catania-Siracusa. Adeguamento e raddoppio tratta Bicocca-Augusta".



Con riferimento al quadro complessivo degli investimenti del Gruppo FS Italiane presentato nelle pagine precedenti si ribadisce infine come esso sia inserito nell'impegnativo programma di interventi, dell'ordine di circa 24 miliardi di euro, previsto dal già citato Piano di Impresa 2014-2017.

Da questo ingente programma di investimenti dipende la possibilità di un ulteriore significativo miglioramento della capacità del Gruppo FS Italiane di corrispondere alle crescenti esigenze di servizi di trasporto, in termini di efficienza tecnologica e qualità del servizio prestato: nonché la possibilità di affrontare adeguatamente il contesto competitivo nel quale il Gruppo ormai opera in importanti segmenti di *business* (come nel caso del settore AV, del trasporto passeggeri m/l percorrenza e del cargo) così come nel trasporto regionale che vedrà l'assegnazione dei servizi all'esito di procedure competitive.

Circa 15 miliardi sono legati al Contratto di Programma tra Stato e RFI per il mantenimento degli *standard* di sicurezza e il potenziamento della rete convenzionale, la cui conferma è subordinata alle decisioni che il Governo assumerà nei prossimi anni, in base alle risorse finanziarie disponibili e alle priorità degli interventi da realizzare per il potenziamento infrastrutturale ferroviario del Paese. Per gli oltre 9 miliardi di euro restanti, si è provveduto attraverso autofinanziamento/indebitamento (di questi, 6,4 milioni di euro sono destinati a treni e tecnologie al servizio del *business*, per migliorare la *customer experience*, e 1,7 milioni di euro alla rete AV/AC), e quindi con risorse generate dalla gestione operativa del Gruppo FS italiane, ovvero reperite sul mercato attraverso l'attivazione di strumenti finanziari adeguati alle caratteristiche di durata e di costo degli investimenti stessi, come il già citato programma EMTN per complessivi 4,5 miliardi di euro

A handwritten signature in black ink, consisting of a stylized 'K' followed by a large, flowing flourish.

Attività di ricerca e sviluppo

Il volume di spesa del Gruppo per investimenti in ricerca e sviluppo nel 2013 è stato pari a 23,2 milioni di euro, quasi interamente a carico di RFI.

L'ammontare della spesa 2013, ripartita tra le principali aree di investimento, evidenzia che circa il 40% è destinato a tecnologie per la sicurezza della circolazione, il 17% alla diagnostica innovativa, mentre il restante 43% è riservato agli studi e sperimentazioni su nuovi componenti e sistemi.

Trenitalia ha portato avanti studi e sperimentazioni per lo sviluppo di sistemi di diagnostica innovativa, aerodinamica dei profili AV e interazione ruota-rotaia e di simulatori di guida per l'addestramento del personale di condotta.

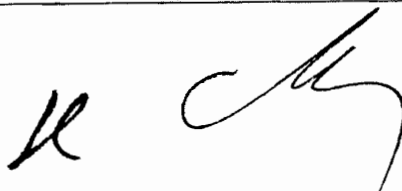
Per quanto riguarda RFI proseguono inoltre le iniziative legate alle tecnologie per la sicurezza, così come gli studi e le sperimentazioni sui nuovi componenti e sistemi.

In particolare le principali attività svolte nel corso del 2013 sono di seguito descritte:

- *Rail-dumpers*: si è conclusa ad aprile 2013 la sperimentazione di un sistema di abbattimento del rumore ferroviario alla sorgente sulla linea ferroviaria Verona-Brennero nella Provincia di Bolzano;
- linee AV/AC oltre i 300Km/h: in collaborazione con il Politecnico di Milano, sono in corso le attività connesse alla sperimentazione per l'innalzamento della velocità di esercizio delle tratte AV/AC RM-NA e TO-MI e della direttissima (DD) RM-FI rispettivamente a 360 e a 300 km/h, mediante l'allestimento di n. 3 siti pilota;
- conduttori delle linee di contatto: al fine di evitare la formazione di ghiaccio sui conduttori di contatto delle linee di trazione elettrica è proseguito lo sviluppo delle tecniche di sghiacciamento, escludendo il ricorso all'impiego oneroso ed invasivo dei cosiddetti "treni raschia ghiaccio", in via prioritaria per le linee del sistema AV;
- sistemi di Misura dei Carichi Verticali o "pese dinamiche": prosegue la realizzazione di impianti prototipali che permettono, una volta in opera sui binari di confine o di uscita dagli scali merci, di scartare i carri ferroviari caricati in eccesso o in maniera squilibrata, evitando importanti problemi alla sede ferroviaria e possibili anomalie di esercizio. In tale ambito, è stata completata l'installazione di 7 impianti di Pesa Dinamica di cui 2 nello scalo di Verona Quadrante Europa, 2 in località Roccasecca, 2 sulla linea Varzo – Domodossola e 1 nello scalo di Domodossola. Nel contempo è stata avviata l'installazione di ulteriori 3 impianti prototipali nello scalo di Novara Boschetto.

Azioni proprie della Capogruppo

Al 31 dicembre 2013 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 2013, la stessa non ha acquistato o alienato azioni proprie, né direttamente, né per tramite di società fiduciaria o per interposta persona.



Altre Informazioni

INDAGINI E PROCEDIMENTI GIUDIZIARI (ARBITRATI, PROCEDIMENTI ANTITRUST E DELL'AUTORITÀ PER LA VIGILANZA SUI CONTRATTI PUBBLICI, CONTENZIOSI AMMINISTRATIVI)

In relazione alle indagini e ai procedimenti giudiziari di maggior rilievo avviati nel tempo da alcune Procure nei confronti di ex rappresentanti di società del Gruppo, a tutt'oggi non sono emersi elementi che possano far ritenere che le società stesse o il Gruppo siano esposti a passività o a perdite di una qualche consistenza, né allo stato si ritiene di avere cognizione di elementi tali che possano apprezzabilmente interessare la loro posizione patrimoniale, economica e finanziaria; pertanto, non sono stati effettuati accantonamenti in bilancio. Inoltre, ricorrendone le circostanze, le suddette società si sono costituite parte civile.

Di seguito si segnalano i procedimenti e le indagini giudiziarie di rilievo tuttora pendenti, considerando gli sviluppi avuti nel corso del 2013.

- Con riguardo al procedimento penale n. 6679/2009 R.G.N.R. nel quale FS Logistica SpA è già costituita come responsabile civile, lo stesso è attualmente pendente in fase di dibattimento avanti il Tribunale di Trani, nell'ambito del quale sono state ammesse le costituzioni di parte civile del comune di Molfetta e della Regione Puglia. Sono state calendarizzate le udienze per il 2014 e l'emissione della sentenza è prevista per l'udienza del 1 luglio 2014.
- In relazione al procedimento penale n. 5718/10 RGNR pendente avanti al Tribunale di Roma trasmesso per competenza dal Tribunale di Napoli (40246/06 RGNR), relativo a fatti avvenuti nel corso del 2007 e 2008 riguardanti l'emergenza rifiuti in Campania, si segnala che è pendente il dibattimento innanzi al Giudice di primo grado, per i reati di traffico illecito di rifiuti (art. 256 co. 1, 259, 260 Dlgs152/2006), truffa ai danni dello Stato (artt. 640 co. 1 e 2 c.p.) e falso ideologico (art. 479 c.p.) nei confronti, tra gli altri, dell'Amministratore Delegato pro – tempore e di un ex dirigente di FS Logistica Spa.
- In relazione al procedimento penale n. 6305/2009 R.G.N.R., pendente innanzi alla Procura della Repubblica di Lucca, scaturito dall'incidente ferroviario avvenuto in Viareggio il 29 giugno 2009, è attualmente in fase dibattimentale, a seguito del rinvio a giudizio di tutti gli imputati e degli enti incolpati ex D.Lgs. 231/2001, disposto dal Giudice dell'udienza preliminare il 18 luglio 2013, in accoglimento delle richieste formulate dal Pubblico Ministero in esito alle indagini preliminari. Dopo alcune udienze nel corso delle quali sono state sollevate dalle difese alcune eccezioni preliminari, all'udienza del 22 gennaio 2014, il Pubblico Ministero ha depositato atto di modifica dell'imputazione (ex art. 516 c.p.p.) in relazione alla posizione dell'Amministratore Delegato di FS Italiane SpA, integrandone la formulazione ma mantenendo invariate le ipotesi di reato contestate.

Allo stato si ritiene di non essere in grado di ipotizzare passività a carico delle società del Gruppo FS Italiane, peraltro coperte polizze assicurative.

- Per quanto riguarda il procedimento penale 9592/2008 R.G.N.R. pendente presso il Tribunale di Milano nel quale RFI SpA risulta imputata ai sensi del D. Lgs. 231/01, per l'investimento di un dipendente dell'ATI CLF, avvenuto sul cantiere di Milano Rho – Certosa in data 6 marzo 2008, è stata svolta l'istruttoria dibattimentale. Il Pubblico Ministero ha concluso chiedendo la condanna sia delle persone fisiche che delle persone giuridiche. La sentenza verrà emessa all'udienza del 14 aprile 2014.

- Nell'ambito del procedimento penale n. 18772/2008 R.G.N.R. per l'incidente verificatosi presso il cantiere di Firenze Castello del 2 ottobre 2008, nel quale RFI SpA risulta indagata per responsabilità ex D. Lgs. 231/01 pendente innanzi al Tribunale di Firenze, come già segnalato, all'udienza del 17 dicembre 2012 il giudice ha trasmesso gli atti alla Corte Costituzionale, in accoglimento della questione di legittimità costituzionale sollevata dalla difesa di RFI in ordine alla intervenuta costituzione in giudizio delle parti civili nei confronti degli Enti Indagati ai sensi del D. Lgs. 231/01; l'udienza innanzi alla Consulta è stata fissata in data 8 luglio 2014.
- Riguardo al procedimento penale n. 5643/2010 R.G.N.R. pendente innanzi al Tribunale di Sassari, instaurato a seguito dell'infortunio mortale occorso al macchinista del treno 8921 per impatto con un masso caduto in linea a seguito di evento franoso di eccezionale ed imprevedibile entità (imputati un dipendente e due dirigenti RFI, due dirigenti ed un dipendente di Trenitalia e le persone giuridiche Trenitalia Spa e RFI SpA ex D. Lgs. 231/01, per i reati di disastro ferroviario colposo, omicidio colposo e lesioni colpose) all'udienza preliminare del 16 ottobre 2013, il GUP ha disposto il rinvio a giudizio per i tre dipendenti di RFI e per la società nella qualità di responsabile civile e amministrativo, ha prosciolto invece i dipendenti di Trenitalia e la stessa società. Con il medesimo procedimento Trenitalia è stata esclusa dal processo come responsabile civile. Il dibattimento ha avuto inizio in data 22 gennaio 2014 ed è in corso di svolgimento con prossima udienza fissata in data 22 ottobre 2014.
- Per quanto concerne il procedimento penale n. 10095/2010 R.G.N.R. pendente presso la Procura di Catania per ipotesi di responsabilità amministrativa attribuite ad RFI, in relazione all'infortunio sul lavoro occorso il 1° settembre 2008 a Motta Sant'Anastasia in cui hanno perso la vita due dipendenti, all'udienza del 28 ottobre 2013 il Tribunale ha accolto l'eccezione sollevata dalla difesa di RFI relativa alla nullità del decreto di citazione a giudizio. In conseguenza della declaratoria di nullità sono stati restituiti gli atti al GUP, con regressione del procedimento alla fase precedente a quella dibattimentale. L'udienza preliminare è in fase di svolgimento con fissazione per il 14 aprile 2014.
Il procedimento penale n. 10659/2008 R.G.N.R., pendente per gli stessi fatti nei confronti di quattro dipendenti di RFI, si è concluso in fase di Appello con l'assoluzione degli imputati dal reato di calunnia, il non doversi procedere nei confronti di un dipendente per il reato di favoreggiamento personale perché non punibile per ritrattazione e con la conferma della condanna per la fattispecie colposa di reato contestata. È tuttora pendente il ricorso in cassazione.
- Il procedimento penale n. 21786/2013 R.G.N.R. noti (già n. 34838/2011 R.G.N.R. ignoti) pendente innanzi alla Procura di Roma a seguito dell'incendio verificatosi presso la Stazione di Roma Tiburtina il 24 luglio 2011, si trova nella fase delle indagini preliminari; sono stati iscritti nel registro degli indagati quattro rappresentanti di RFI SpA. A seguito dell'intervenuta notifica dei verbali di elezione di domicilio e contestuale identificazione, sono stati effettuati interrogatori di garanzia. L'area dell'incendio è stata dissequestrata e restituita all'avente diritto.
- Il procedimento penale n. 2416/2009 R.G.N.R. pendente nei confronti di RFI innanzi al Tribunale di Messina con ipotizzate violazioni di norme in materia di tutela e della sicurezza nei luoghi di lavoro (rischio amianto che non risulterebbe essere coperto da polizze assicurative) all'udienza del 13 novembre 2013 è stato definito con sentenza di non luogo a procedere essendosi il reato estinto per prescrizione. È in corso di deposito la motivazione.
- Il 17 gennaio 2013 il Presidente, l'Amministratore Delegato, alcuni dipendenti di Italferr e un dipendente di RFI, unitamente a personale di altre amministrazioni e delle Imprese esecutrici, sono stati raggiunti da informazioni di garanzia notificate nell'ambito di indagini disposte dalla Procura della Repubblica di Firenze nel procedimento penale n. 25816/10 R.G.N.R., aventi ad oggetto il contratto di appalto a Contraente Generale per la progettazione ed esecuzione della Stazione e del Passante AV nel nodo di Firenze.
Le ipotesi investigative afferiscono sostanzialmente ai seguenti macro temi:



- difformità esecutive nella gestione dell'appalto;
- qualificazione dei materiali risultanti dalle opere di scavo e gestione dei rifiuti;
- validità dell'autorizzazione paesaggistica;
- avvio del procedimento di accordo bonario per la risoluzione delle riserve presentate in corso d'opera.
- modalità di contabilizzazione dell'avanzamento dei lavori

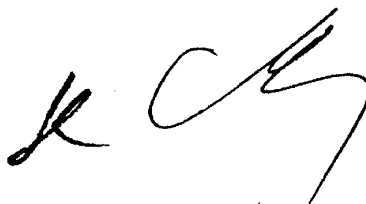
Nell'ambito delle indagini preliminari, tutt'ora in corso, il 16 settembre 2013 è stata notificata un'ordinanza applicativa di misure cautelari che ha raggiunto, per quanto riguarda il personale Italferr, la Presidente, l'Amministratore Delegato ed un Dirigente Italferr.

I provvedimenti sopra citati sono stati revocati nel periodo intercorrente tra il 30 settembre e il 3 ottobre successivi. Medio tempore, l'Amministratore Delegato di Italferr e il Presidente avevano rassegnato le proprie dimissioni dalla carica; il RUP di Italferr ed il Supervisore lavoro per conto della medesima società, erano stati destinati ad altri incarichi a far data dal gennaio 2013.

Inoltre, l'Ordinanza in esame ha evidenziato l'esistenza di un'indagine per illecito amministrativo ai sensi del D.Lgs. 231/2001 nei confronti di Italferr oltre che di altre società coinvolte nella realizzazione dei lavori.

Il Pubblico Ministero aveva chiesto per Italferr l'applicazione della misura cautelare dell'interdizione a svolgere le attività relative alla realizzazione della nuova stazione AV di Firenze e del passante AV del Nodo di Firenze. Il Giudice delle Indagini Preliminari, accogliendo le argomentazioni proposte dalla difesa di Italferr, ha respinto l'istanza del Pubblico Ministero, ritenendo non fondati gli elementi dal medesimo adottati a sostegno della richiesta.

- In data 20 settembre 2013, tramite notifica dell'avviso di conclusione indagini, si è appreso che RFI risulta iscritta, ex art. 25 *septies*, comma 3 D.lgs. 231/2001, nel procedimento penale n. 1933/2011 R.G.N.R., Procura della Repubblica presso il Tribunale di Latina. Il procedimento è stato instaurato a seguito dell'infortunio mortale occorso in data 25 febbraio 2011 ad un dipendente di una ditta esterna mentre stava svolgendo operazioni di abbattimento di arbusti presso il km 47+100 della tratta Campoleone – Cisterna di Latina. È stato notificato l'avviso di conclusione indagini alla Società (che ha provveduto a nominare un legale esterno), ad un dirigente e ad un dipendente di RFI. Dall'atto notificato a questi ultimi risulta l'iscrizione anche del datore di lavoro del soggetto deceduto per il reato di omicidio colposo per violazione di normativa a tutela della sicurezza del lavoro.
- Innanzi al Tribunale di Roma pende il procedimento penale n. 32316/11 R.G.N.R., stralcio del procedimento 1408/09 R.G.N.R. della Procura Civitavecchia. I reati contestati sono truffa aggravata, peculato, abuso di ufficio, falso in atto pubblico, falso in materia di documentazione amministrativa e corruzione commessi nell'esecuzione e nel pagamento di una serie di lavori effettuati sulla tratta ferroviaria Roccasecca – Avezzano. Il procedimento è a carico di alcuni dipendenti/ex dipendenti RFI, di un ex dipendente di Trenitalia e di altri soggetti appartenenti a ditte esterne. In data 23 ottobre 2013 si è svolta la prima udienza dibattimentale. RFI si è costituita parte civile. La prossima udienza è stata fissata al 19 maggio 2014.
- Il procedimento penale n. 11126/2012 R.G.N.R. già pendente avanti la Procura della Repubblica di Roma è stato archiviato, con provvedimento del GIP del 12 marzo 2014 su conforme richiesta del Pubblico Ministero. In particolare la Procura aveva avanzato richiesta di archiviazione del procedimento, motivata dal fatto che la vicenda fosse da ascrivere ad un complesso rapporto civilistico per cui non sembra possibile un utile esercizio dell'azione penale. Il procedimento trae origine da una denuncia presentata dalla Pietro Mazzoni Ambiente SpA (PMA) per "turbata libertà degli incanti", a seguito delle iniziative adottate da Trenitalia SpA (risoluzione dei contratti e degli



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

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

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

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

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

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

Arbitrati

Arbitrati con *General Contractor*

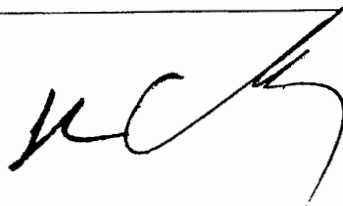
Si riportano di seguito i principali aggiornamenti dei contenziosi arbitrati. L'evoluzione del periodo ha evidenziato la definizione degli arbitrati in essere ed il riconoscimento ai *General Contractor* di una percentuale molto ridotta del *petitum* reclamato. I riconoscimenti in questione sono stati in larga prevalenza relativi a componenti che costituiscono un incremento del valore delle opere eseguite nonché degli interessi dovuti per il differito pagamento dei maggiori costi di costruzione.

Linea Torino – Milano – Napoli

Tratta Milano-Bologna

In relazione all'arbitrato con il *General Contractor* Cepav Uno ed RFI venivano espletate due fasi:

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



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

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

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

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

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

Tratta AV/AC Bologna – Firenze

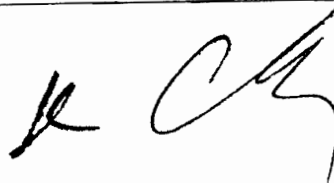
Nel corso del 2013 è passato in giudicato il Lodo sottoscritto in data 27 gennaio 2012 con il quale il Collegio Arbitrale ha riconosciuto a favore del General Contractor FIAT l'importo totale di 25,4 milioni di euro pagato da RFI ad aprile 2012.

Tratta AV/AC Torino – Milano

Subtratta Novara-Milano: 1° Arbitrato RFI – FIAT

In merito al 1° arbitrato attivato nel 2008 dal *General Contractor* FIAT – avente ad oggetto la richiesta di riconoscimento di maggiori oneri nonché di maggiori tempi di esecuzione della subtratta AV/AC Novara-Milano e rispetto a quanto già indicato nei Bilanci consolidati precedenti – in data 15 luglio 2013 è stato depositato il Lodo che ha disposto a carico di RFI il pagamento di 178,5 milioni di euro esclusa IVA (di cui 132,6 milioni di euro in conto investimenti e 45,9 milioni di euro in conto economico – 147,3 milioni di euro per sorte e 31,2 milioni di euro per interessi e rivalutazione).

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



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

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

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

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

Tratta Roma-Napoli

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

In data 15 giugno 2012 il collegio Arbitrale emetteva il Lodo Arbitrale definitivo. In data 13 luglio 2012 Iricav intimava di dare esecuzione al Lodo chiedendo l'erogazione di un importo di 86,6 milioni di euro (di cui 76,3 milioni di euro per sorte e rivalutazione e 10,3 milioni di euro per interessi).

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

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

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

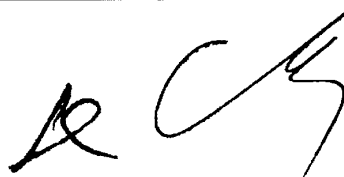
RFI, previa acquisizione della predetta garanzia bancaria da parte del Consorzio Iricav Uno, ha proceduto a tale pagamento in data 24 giugno 2013.

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

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

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

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



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

Relativamente al procedimento arbitrale avviato in data 1 febbraio 2007 dal Consorzio IRICAV DUE nei confronti della ex TAV, si ricorda che in data 26 marzo 2012 è stato emesso lodo definitivo, che ha accolto le tesi di RFI in relazione alle più rilevanti richieste risarcitorie avanzate dal *General Contractor*. In data 11 maggio 2013 è scaduto il termine per l'impugnazione del Lodo e, non avendolo nessuna delle parti impugnato, lo stesso è passato in giudicato.

Terzo Valico dei Giovi

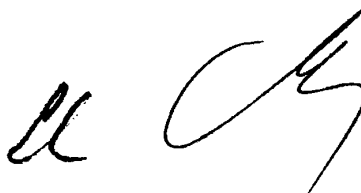
In merito alle richieste avanzate al Collegio Arbitrale dal Consorzio COCIV relativamente alle attività progettuali pregresse espletate dal Consorzio, si segnala che, nei giorni 20 e 21 giugno 2013 il Collegio arbitrale ha emesso il Lodo - non notificato a RFI da COCIV - con cui ha accertato e dichiarato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

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

Altri Arbitrati

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

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



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

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

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

Per gli arbitrati in corso alla data del 31 dicembre 2013 – a valle degli specifici approfondimenti effettuati per ognuno di essi e ad esclusione degli appositi stanziamenti, operati per gli importi evidenziati e stimati sulla base degli eventi registrati di cui sopra – anche in base ai pareri di legali incaricati di curare gli interessi del Gruppo nell'ambito di contenziosi arbitrati di cui sopra, si è ritenuto che non appaiano ricorrere le tre condizioni che i principi contabili internazionali (IAS 37) assumono necessarie per procedere ad accantonamenti di bilancio. In particolare:

- i) alla data di chiusura di bilancio non esistono obbligazioni attuali nei confronti dei *General Contractor* (di seguito GC) in relazione ai suddetti arbitrati;
- ii) in termini valutativi non si ritiene probabile che vengano accolte le domande dei GC;
- iii) gli eventuali importi che dovessero essere riconosciuti a favore del GC non possono essere oggetto di attendibili stime in ragione del fatto che le richieste avanzate a più riprese hanno subito oscillazioni di importo molto significativo che non consentono una valutazione quantitativa delle ragioni portate in arbitrato considerando che i collegi arbitrati non si sono ancora espressi su numerose eccezioni giuridiche formulate da RFI nei diversi arbitrati che, laddove accolte, si ritengono idonee ad escludere e/o ridurre un eventuale riconoscimento ai GC.

Altri procedimenti

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

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

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



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

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

Procedimento dell'Autorità per la Vigilanza sui Contratti Pubblici

Con riferimento alle Deliberazione n. 80 del 14 settembre 2011, relativa agli interventi sul c.d. "asse orizzontale", nel rinviare a quanto già esposto nel Bilancio 2011, si precisa che, con particolare riferimento al tema dei cd. "ribassi d'asta", anche a seguito dell'audizione di RFI e dei *General Contractor* Cepav Due e COCIV tenutasi presso l'AVCP in data 18 luglio 2012, e di specifica Deliberazione (n. 91/2012) assunta dal Consiglio dell'Autorità, l'Autorità medesima, con comunicazione datata 7 maggio 2013, ha chiesto a RFI ulteriori elementi conoscitivi di carattere tecnico-economico.

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

In merito alle criticità riscontrate nei precedenti esercizi sulle altre tratte e nodi, non si segnalano sviluppi significativi intervenuti da parte dell'AVCP rispetto a quanto già descritto nei precedenti bilanci a cui si fa riferimento.

Procedimento Antitrust: A436 – Arenaways SpA/RFI, FS /Ostacoli all'accesso nel mercato dei servizi di trasporto ferroviario di passeggeri.

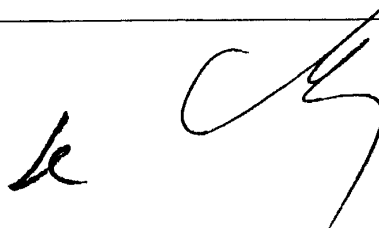
In data 25 luglio 2012, l'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato, con provvedimento n. 23770, ha deliberato che Ferrovie dello Stato Italiane, attraverso le società controllate RFI e Trenitalia, ha messo in atto una complessa e unitaria strategia finalizzata a ostacolare e di fatto impedire,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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

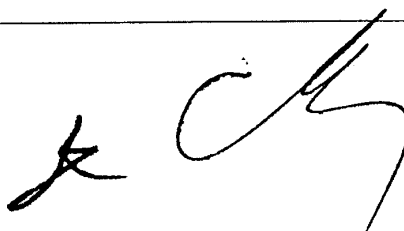
Si sono costituiti in giudizio RFI, Trenitalia e il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti tramite l'Avvocatura dello Stato.

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

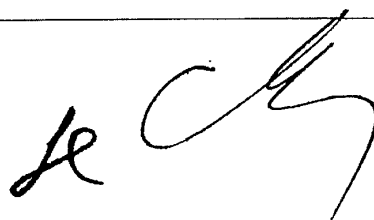
Con nota del 13 luglio 2012, l'AVCP ha richiesto a RFI, con riferimento all'aggiudicazione della concessione, di fornire, "una relazione illustrativa corredata dalla necessaria documentazione comprendente la delibera a contrarre, il bando, il disciplinare ed il capitolato di gara, la delibera di aggiudicazione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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

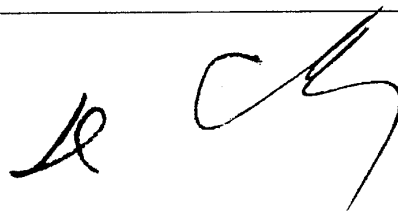


- Con riferimento al procedimento URSF n. 133/5 si fa presente che il 5 novembre 2013 è intervenuta la Decisione prot. 885/5 con cui l'URSF - riconoscendo l'assenza di un disegno discriminatorio da parte del gestore e tenendo conto delle iniziative dallo stesso intraprese nella riorganizzazione del proprio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

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

RFI si è costituita in giudizio nei ricorsi riguardanti i procedimenti istruttori prot. 133, 134, 135, 136 e 137 e provvederà a breve a costituirsi anche in relazione al ricorso promosso da NTV avverso la Decisione URSF n. 138 del 4 novembre 2013.

Con riferimento alla questione tracce oggetto del procedimento URSF n. 136/5 si segnala inoltre che NTV - successivamente alla proposizione del ricorso all'URSF e prima della Decisione prot. 625/5 da quest'ultimo resa - ha provveduto anche a presentare ricorso al TAR ex art. 30 c.p.a. notificato a RFI in data 27 febbraio 2013. RFI si è costituita in giudizio in data 24 aprile 2013.



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

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

Decreto Legislativo 231/2001

Il vigente Modello di Organizzazione, Gestione e Controllo definito per gli effetti di cui al Decreto Legislativo n. 231/2001 è stato aggiornato a fronte di varianti sopraggiunte nella normativa di legge e nell'assetto organizzativo.

Le società del Gruppo hanno svolto le verifiche necessarie a valutare il funzionamento e l'osservanza dei propri modelli e di quelli delle società da queste controllate; tali verifiche hanno permesso di concludere per una sostanziale adeguatezza dei modelli organizzativi e per una gestione rassicurante dei possibili rischi di reato.

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

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

Legge 262/05

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

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

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

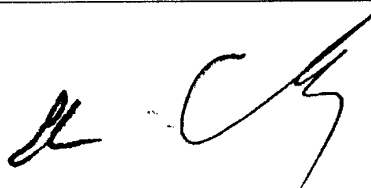
Tra le principali novità si evidenzia tra l'altro che, a partire da questo esercizio, le Attestazioni *ex lege* 262/2005 sul bilancio di esercizio e consolidato del Gruppo FS Italiane, a firma congiunta del Dirigente Preposto e dell'Amministratore Delegato, sono rese anche con riferimento ai contenuti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

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

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

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

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



INFORMAZIONI RIGUARDANTI LE PRINCIPALI SOCIETÀ del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane

Il Gruppo FS Italiane opera attraverso le sue controllate in 4 settori operativi: Trasporto; Infrastruttura, Servizi Immobiliari e Altri servizi.

Una sintesi dei principali dati e indicatori di *performance* economico-patrimoniali dei settori identificati, in linea con quanto disposto dall'IFRS 8, è rappresentata nel paragrafo 46 delle note al bilancio consolidato, cui si rimanda.

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

Trenitalia SpA (Settore Trasporto)

valori in milioni di euro

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

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

Trenitalia SpA è la società del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane che opera nel settore dei servizi per la mobilità dei viaggiatori e delle merci in ambito nazionale ed internazionale; la società, che chiude positivamente anche l'esercizio 2013 con margini intermedi (EBITDA e EBIT) in crescita ed un risultato netto pari a 181,49 milioni di euro, esprime la propria operatività nell'ambito delle tre principali tipologie di servizio fornite:

- Servizi ai Passeggeri Media e Lunga Percorrenza;
- Servizi ai Passeggeri Trasporto Regionale;
- Servizi alle Merci.

Di seguito si commentano brevemente gli elementi che hanno caratterizzato le *performance* dell'anno prodotte dalle *business unit* societarie.

Attraverso la BU Trasporto Passeggeri a Media e Lunga Percorrenza Trenitalia SpA fornisce servizi per la mobilità di viaggiatori in ambito nazionale ed internazionale. Il 2013 è stato caratterizzato da un aumento dei ricavi da Traffico nel Segmento Mercato dell'1,1% e una riduzione dell'1,2% nel servizio Universale. Infatti è da segnalare nel Segmento Mercato l'incremento dei ricavi grazie al potenziamento dell'offerta sul sistema AV, mentre si registra una riduzione nei servizi a bassa frequentazione e marginalità negativa, che ha obbligato la società a prevedere un percorso di

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

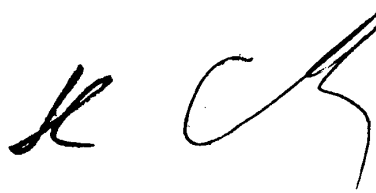
Il segmento Universale invece, sconta il progressivo spostamento della quota modale sulle tratte a lunga percorrenza verso sistemi di trasporto alternativi, comunque in linea con quanto già avvenuto in Europa.

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

Il Settore "Cargo" fornisce servizi per la mobilità merci nazionale ed internazionale. Nel corso del 2013 la Divisione "Cargo" ha registrato ricavi da traffico per 478,6 milioni di euro con una diminuzione del 5,1% rispetto al 2012. I settori di *business*, che seguono le aree merceologiche di riferimento sono rappresentati da *Business Convenzionale* e *Business Combinato*.

Le spedizioni a treno Completo - *Business Convenzionale* - hanno fatto registrare nel 2013 una riduzione dei volumi pari a -4,8% rispetto al 2012 in termini di treni-km prodotti, con una riduzione di fatturato pari a -8,2%.

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



Busitalia-Sita Nord Srl (Settore Trasporto)

valori in milioni di euro

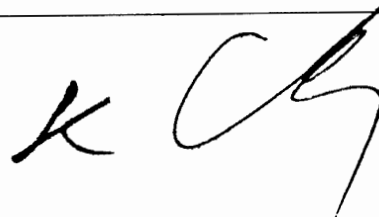
Ricavi operativi	116,74	110,47	6,27	5,7%
Margine operativo lordo (EBITDA)	9,76	6,45	3,31	51,3%
Risultato operativo (EBIT)	4,73	2,09	2,64	126,3%
Risultato d'esercizio	3,00	0,12	2,88	>200%
Investimenti	3,54	1,19	2,35	197,5%
Posizione finanziaria netta	(5,05)	6,70	(11,75)	(175,4)%
Mezzi propri	27,64	24,60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

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

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

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

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



Gruppo Netinera Deutschland (Settore Trasporto)

valori in milioni di euro

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

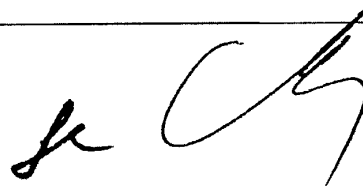
ROE	(5,5)%	(100,4)%
ROI	1,6%	2,0%
ROS (EBIT MARGIN)	1,3%	1,4%
EBITDA/RICAVI OPERATIVI (EBITDA MARGIN)	9,6%	8,0%
PFN/MP	0,23	12,07

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

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

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

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



FS Logistica SpA (Settore Trasporto)

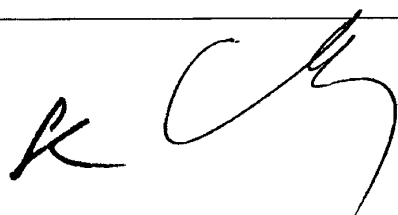
valori in milioni di euro

Ricavi operativi	85,48	86,02	(0,54)	(0,6)%
Margine operativo lordo (EBITDA)	8,11	(7,94)	16,05	> 200%
Risultato operativo (EBIT)	5,22	(13,65)	18,87	138,2%
Risultato d'esercizio	3,23	(17,07)	20,30	118,9%
Investimenti	1,22	3,91	(2,69)	(68,8)%
Posizione finanziaria netta	70,21	101,49	(31,28)	(30,8)%
Mezzi propri	110,44	107,14	3,30	3,1%
Consistenza finale di personale (unità)	74	151	(77,00)	(51,0)%

ROE	3,0%	(13,7)%
ROI	2,7%	(6,5)%
ROS (EBIT MARGIN)	6,1%	(15,9)%
EBITDA/RICAVI OPERATIVI (EBITDA MARGIN)	9,5%	(9,2)%
PFN/MP	0,64	0,95

FS Logistica SpA sviluppa la propria offerta nei comparti della logistica curandone la progettazione, la produzione, la gestione e la vendita. I settori di attività principali sono la petrolchimica, ambiente e territorio, grandi clienti istituzionali e siderurgico. La presenza sul mercato è assicurata da una struttura organizzata per *Business Unit*. A seguito del processo di revisione del portafoglio attività, dal 2013, le *core activities* della società sono concentrate perlopiù nei settori dei grandi clienti istituzionali (BU Omniaexpress) e servizi di trasporto e logistica multimodale del *consumer goods* (BU TLM-Trasporto e Logistica Multimodale), essendo stato trasferito a Trenitalia, in data 1° aprile 2013, il comparto della BU Industria/Chimica e Ambiente. La società si occupa anche di progettazione e realizzazione di infrastrutture logistiche su *asset* di proprietà, attraverso la struttura organizzativa Gestione e Sviluppo *Asset*, al fine di valorizzare il patrimonio aziendale attraverso investimenti mirati alla riqualificazione delle aree.

L'anno 2013 presenta un Risultato netto positivo pari a 3,23 milioni di euro, a fronte di una perdita di 17,07 milioni di euro nel 2012. Il significativo miglioramento della *performance* economica è riconducibile essenzialmente al rilevante intervento di ristrutturazione attuato dagli amministratori e, in particolare, alla riduzione dei costi operativi, come risultato della ristrutturazione aziendale intrapresa nel corso dell'anno, in particolare per quanto concerne i costi per servizi di trasporto merci e manovra, i costi del personale, anche per la riduzione di organico, e i costi di noleggio del materiale rotabile.



RFI SpA (Settore Infrastruttura)

	valori in milioni di euro			
Ricavi operativi	2.675,94	2.663,35	12,59	0,5%
Margine operativo lordo (EBITDA)	516,53	376,76	139,77	37,1%
Risultato operativo (EBIT)	387,20	246,25	140,95	57,2%
Risultato d'esercizio	269,79	159,99	109,80	68,6%
Investimenti	2.871,08	2.835,23	35,85	1,3%
Posizione finanziaria netta	2.054,91	2.310,17	(255,26)	(11,0)%
Mezzi propri	33.295,22	33.033,09	262,13	0,8%
Consistenza finale di personale (unità)	27.108	27.101	7,00	0,0%

ROE	0,8%	0,5%
ROI	1,1%	0,7%
ROS (EBIT MARGIN)	14,5%	9,2%
EBITDA/RICAVI OPERATIVI (EBITDA MARGIN)	19,3%	14,1%
PFN/MP	0,06	0,07

RFI SpA è la società cui è affidata l'attività di progettazione, costruzione, messa in esercizio, gestione e manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria nazionale e, in tale ambito, ricopre il ruolo di "gestore nazionale" della infrastruttura stessa. I suoi ricavi sono costituiti principalmente dai canoni di accesso (pedaggi) corrisposti dalle società di trasporto utilizzatrici dell'infrastruttura e dai contributi dello Stato per la copertura dei costi di manutenzione ordinaria dell'infrastruttura medesima.

La società chiude il 2013 con un altro risultato positivo, pari a 270 milioni di euro (+69% circa sul 2012) e un valore dell'EBITDA di 517 milioni di euro (+37%). Nel corso del 2013 la società ha registrato un valore dei ricavi dalle vendite sostanzialmente in linea con l'anno precedente a fronte di un lieve incremento degli altri proventi. La *performance* perseguita dalla società nel corso del 2013 risulta inoltre influenzata in positivo dalla riduzione degli altri costi, a seguito prevalentemente del decremento registrato nei costi per servizi, in particolare nei lavori conto terzi e delle maggiori capitalizzazioni.

Italferr SpA (Settore Infrastruttura)

valori in milioni di euro

Ricavi operativi	137,89	152,79	(14,90)	(9,8)%
Margine operativo lordo (EBITDA)	14,29	25,91	(11,62)	(44,8)%
Risultato operativo (EBIT)	10,77	22,09	(11,32)	(51,2)%
Risultato d'esercizio	3,62	12,97	(9,35)	(72,1)%
Investimenti	3,10	2,85	0,25	8,8%
Posizione finanziaria netta	40,27	(10,72)	50,99	<200%
Mezzi propri	48,11	57,08	(8,97)	(15,7)%
Consistenza finale di personale (unità)	1.150	1.206	(56,00)	(4,6)%

ROE	7,1%	28,0%
ROI	16,0%	35,5%
ROS (EBIT MARGIN)	7,8%	14,5%
EBITDA/RICAVI OPERATIVI (EBITDA MARGIN)	10,4%	17,0%
PFN/MP	0,84	(0,19)

Italferr SpA è la società di servizi d'ingegneria del Gruppo FS Italiane che si occupa di progettazione, direzione e supervisione lavori, effettuazione delle gare d'appalto e attività di *project management* per tutti i grandi investimenti infrastrutturali del Gruppo. Italferr è fortemente impegnata anche nella progettazione e nella realizzazione di opere compatibili a livello ambientale e con i bisogni e le attese espresse dalla collettività. In quest'ottica, si è dotata di un Sistema di Gestione integrato per la Qualità, l'Ambiente, la Salute e la Sicurezza.

Il 2013 si chiude con un risultato netto positivo pari a 3,62 milioni di euro; tale risultato, ancorché in flessione rispetto all'anno precedente, influenzato in misura rilevante da ricavi di natura eccezionale (quali il rilascio fondi esuberanti per 3.598 mila euro e l'integrale deducibilità fiscale dell'IRAP dall'IRES anni 2007/2011 per 2.814 mila euro), chiude in linea con le aspettative espresse dal *budget*. L'EBITDA, di poco superiore ai 14 milioni di euro, registra una diminuzione di circa il 45% per effetto di una flessione dei ricavi operativi superiore alla diminuzione dei relativi costi operativi; la riduzione dei ricavi è imputabile quasi totalmente ad un calo dei ricavi per servizi di ingegneria in conseguenza di una flessione sia nei volumi di produzione (-5,3%) che nella redditività media di commessa (passata da un "fattore k" pari a 1,32 nel 2012 ad uno pari a 1,25 nel 2013).

La situazione interna al Paese ha influenzato negativamente la gestione operativa di Italferr comportando, nel 2013, una riduzione del volume di produzione a committenza prevalentemente *captive*, a favore di un aumento dell'attività *no captive*. La società, infatti, ha intensificato la politica di acquisizioni di attività all'estero, aggiudicandosi importanti progetti soprattutto nei paesi del Golfo Persico, dimostrando così di essere non solo in grado di raggiungere i propri obiettivi, ma anche di avere la capacità di adattarsi ai cambiamenti, mutevoli, del mercato, spostandosi laddove sono in crescita le opportunità di *business*.

Gruppo Grandi Stazioni (Settore Immobiliare)

valori in milioni di euro

Ricavi operativi	205,77	199,75	6,02	3,0%
Margine operativo lordo (EBITDA)	45,05	48,54	(3,49)	(7,2)%
Risultato operativo (EBIT)	21,42	36,23	(14,81)	(40,9)%
Risultato d'esercizio	9,96	20,51	(10,55)	(51,4)%
Investimenti	44,60	43,29	1,31	3,0%
Posizione finanziaria netta	167,27	163,44	3,83	2,3%
Mezzi propri	158,67	166,10	(7,43)	(4,5)%
Consistenza finale di personale (unità)	255	267	(12,00)	(4,5)%

ROE	6,3%	13,4%
ROI	6,5%	11,0%
ROS (EBIT MARGIN)	10,4%	18,1%
EBITDA/RICAVI OPERATIVI (EBITDA MARGIN)	21,9%	24,3%
PFN/MP	1,05	0,98

Il gruppo Grandi Stazioni, oltre alla capogruppo, ha operato nel corso dell'esercizio 2013 attraverso due controllate: la Grandi Stazioni Ceska Republika Sro (51%), con sede a Praga, e la Grandi Stazioni Ingegneria Srl (100%). Quest'ultima ha cessato la sua attività il 30 novembre 2013 con la risoluzione dei contratti con la capogruppo Grandi Stazioni SpA, che è subentrata nei confronti dei terzi.

Si riportano di seguito i valori relativi al bilancio consolidato del gruppo, che riflettono in sostanza i valori del bilancio individuale della capogruppo, Grandi Stazioni SpA, società di servizi del Gruppo FS Italiane incaricata di riqualificare e gestire i 13 principali scali ferroviari italiani e di gestire la stazione di Roma Tiburtina. Il contratto di affidamento dei complessi di stazione – per una durata di 40 anni a decorrere dall'anno 2000 - e di 30 anni, per quelli nella Repubblica Ceca, gestiti dalla controllata di Praga - prevede la gestione unitaria e la riqualificazione funzionale dei complessi immobiliari delle principali stazioni.

Il 2013 ha rappresentato per il gruppo Grandi Stazioni un momento di discontinuità rispetto agli esercizi precedenti (risultato netto di esercizio pari a 10 milioni di euro circa positivi, contro i circa 21 milioni positivi di fine 2012) in quanto, a seguito dell'esito negativo del giudizio di primo grado nel contenzioso agenti media, l'EBITDA ha subito, principalmente a causa dei conseguenti accantonamenti, una diminuzione rispetto all'esercizio precedente.

Nonostante la congiuntura economica negativa il gruppo Grandi Stazioni ha registrato un aumento dei ricavi del 3%.

Nel corso del 2013 il gruppo ha proseguito i suoi progetti di investimento; sono continuati, infatti, i lavori di riqualifica e valorizzazione nelle stazioni di Bari, Bologna, Genova Brignole e Principe, Palermo e Venezia Mestre e sono finiti i lavori relativi alle stazioni di Firenze S. Maria Novella e Venezia S. Lucia. Relativamente alle opere esterne, nell'esercizio sono terminati i lavori relativi alla stazione di Venezia S. Lucia e sono proseguiti i lavori relativi alla videosorveglianza nelle stazioni di Bari, Firenze, Genova Brignole e Principe, Milano, Napoli, Palermo, Torino, Venezia Mestre e Verona.

Centostazioni SpA (Settore Immobiliare)

valori in milioni di euro

Ricavi operativi	81,80	79,43	2,37	3,0%
Margine operativo lordo (EBITDA)	17,80	18,20	(0,40)	(2,2)%
Risultato operativo (EBIT)	14,53	15,24	(0,71)	(4,7)%
Risultato d'esercizio	9,14	10,20	(1,06)	(10,4)%
Investimenti	2,19	2,29	(0,10)	(4,4)%
Posizione finanziaria netta	19,53	23,19	(3,66)	(15,8)%
Mezzi propri	32,47	30,46	2,01	6,6%
Consistenza finale di personale (unità)	129	128	1,00	0,8%

ROE	34,0%	42,9%
ROI	27,6%	27,2%
ROS (EBIT MARGIN)	17,8%	19,2%
EBITDA/RICAVI OPERATIVI (EBITDA MARGIN)	21,8%	22,9%
PFN/MP	0,60	0,76

Centostazioni SpA si occupa della gestione del patrimonio costituito dai complessi immobiliari del *network* delle 103 stazioni ferroviarie di medie dimensioni di proprietà di RFI SpA e della gestione di attività in qualunque forma connesse allo sfruttamento commerciale su mezzi di trasporto. L'esperienza e il *know-how* maturati nella gestione delle attività commerciali e di *property management*, in quelle di servizi di ingegneria e di *facility management* agli immobili del *network* hanno consentito di raggiungere discreti risultati operativi anche per l'esercizio 2013.

Il risultato netto 2013, pari a 9,14 milioni di euro, evidenzia un calo del 10,4% dovuto ad una crescita dei ricavi operativi in tutte le aree di *business* della società (locazioni, ribaltamento oneri condominiali e *fee* di gestione, *fee* da soggetto tecnico e diversi), meno che proporzionale rispetto alla crescita dei corrispondenti costi, maggiormente quelli per oneri condominiali, per il canone di retrocessione, consulenze, contratto di regia ed altri. Tali dati, nella prospettiva di un panorama economico ancora incerto, pongono lo stimolo per una strategia commerciale e finanziaria di lungo periodo volta al conseguimento di nuovi obiettivi di crescita del valore della società.

FS Sistemi Urbani Srl (Settore Immobiliare)

valori in milioni di euro

Ricavi operativi	40,64	32,80	7,84	23,9%
Margini operativo lordo (EBITDA)	12,19	7,74	4,45	57,5%
Risultato operativo (EBIT)	9,93	7,17	2,76	38,5%
Risultato d'esercizio	14,80	4,00	10,80	>200%
Investimenti	0,65	0,68	(0,03)	(4,4)%
Posizione finanziaria netta	(36,42)	(44,41)	7,99	(18,0)%
Mezzi propri	553,84	542,80	11,04	2,0%
Consistenza finale di personale (unità)	32	34	(2,00)	(5,9)%

ROE	2,7%	0,7%
ROI	2,0%	1,4%
ROS (EBIT MARGIN)	24,4%	21,9%
EBITDA/RICAVI OPERATIVI (EBITDA MARGIN)	30,0%	23,6%
PFN/MP	(0,07)	(0,08)

FS Sistemi Urbani Srl svolge attività inerenti i servizi integrati urbani e le valorizzazioni del patrimonio non funzionale all'esercizio dell'impresa ferroviaria anche attraverso la gestione integrata e lo sviluppo dei servizi immobiliari.

La società chiude con un risultato netto positivo di 14,8 milioni di euro, confermando in crescita il *trend*, in termini di volumi di vendite e di margini, realizzato dall'inizio dell'attività. Nel 2013 sono stati oggetto di vendita 4 *asset* per un valore di oltre 27 milioni di euro. Il risultato d'esercizio è stato inoltre influenzato dall'effetto positivo del rilascio di imposte differite anticipate per perdite fiscali pregresse e dall'effetto negativo dovuto all'adeguamento del valore degli immobili a quello di mercato.

Tale risultato è stato infine conseguito in un contesto nazionale avviato lentamente verso un auspicato percorso di uscita dalla recessione dove, il mercato immobiliare, pur in un contesto di perdurante fragilità e precarietà, ha cominciato a mostrare timidi segnali di miglioramento. Il risultato raggiunto nel 2013 indica, pertanto, la capacità della società di adattare la propria presenza sul mercato alle diverse condizioni economiche-finanziarie.

Fercredit SpA (Altri Servizi)

valori in milioni di euro

Interessi attivi e proventi assimilati	17,03	18,70	(1,67)	(8,9)%
Interessi passivi e oneri assimilati	4,88	6,63	(1,75)	(26,4)%
Margine di intermediazione	15,33	15,80	(0,47)	(3,0)%
Costo del lavoro	2,84	2,83	0,01	0,4%
Risultato operativo	10,93	12,49	(1,56)	(12,5)%
Risultato netto d'esercizio	6,24	8,47	(2,23)	(26,3)%
Consistenza finale di personale (unità)	32	31	1,00	3,2%

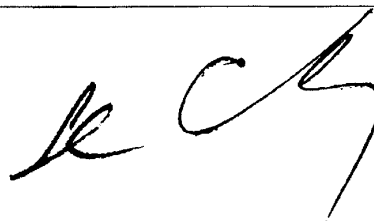
ROE	7,5%	10,3%
Quoziente di Disponibilità*	1,14	1,13
PFN/MP	4,17	4,01

*(Attivo corrente/Passivo corrente)

Fercredit SpA è la società di servizi finanziari del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane. La sua attività è rivolta essenzialmente allo sviluppo del *credit factoring* e del *leasing* sul mercato *captive*, e all'espansione delle operazioni di *consumer credit* per i dipendenti del Gruppo medesimo. Il risultato dell'esercizio 2013 evidenzia un utile netto di 6,24 milioni di euro contro gli 8,47 milioni di euro dell'esercizio precedente.

Si rileva che nel corso del 2013, l'attività di *factoring* ha sviluppato volumi in linea con il 2012 facendo registrare, a fronte di una maggiore rischiosità operativa, una discreta domanda da parte della clientela. Nell'attività di *consumer credit* è in atto da tempo una flessione del settore dovuta al perdurare della crisi economica a cui si affiancano la riduzione degli organici del Gruppo, le difficoltà di accesso al credito da parte dei neo assunti (per mancanza e/o insufficienza del TFR) e i maggiori limiti imposti dalla Banca d'Italia in materia di rinnovi. Nonostante ciò la società, grazie alla promozione di iniziative volte a fronteggiare i mutamenti nel mercato, è riuscita a migliorare del 9% i volumi di nuovi finanziamenti stipulati rispetto allo scorso esercizio. Relativamente infine al settore del *leasing* e dei finanziamenti finalizzati, già dallo scorso esercizio la società ha limitato tale tipologia di operazioni solo al Gruppo, mentre in merito all'attività di raccolta sul mercato finanziario, si rileva una lenta diminuzione del costo del *funding* caratterizzata da una discesa dei parametri di riferimento (*Euribor*) e da un contenimento degli *spread* richiesti dal sistema bancario.

In prospettiva, si evidenzia che, dopo la stasi registrata negli ultimi due anni con il completamento delle principali tratte dell'Alta Velocità, con il nuovo piano industriale per il periodo 2014-2017 il Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane ha avviato un importante piano di rilancio degli investimenti, per un totale di 24 miliardi in 4 anni, che dovrebbe consentire anche a Fercredit SpA di mantenere e migliorare i livelli di attività degli ultimi anni.



Ferservizi SpA (Altri Servizi)

valori in milioni di euro

Ricavi operativi	199,89	197,34	2,55	1,3%
Margine operativo lordo (EBITDA)	37,47	32,87	4,60	14,0%
Risultato operativo (EBIT)	27,10	21,66	5,44	25,1%
Risultato d'esercizio	14,44	13,64	0,80	5,9%
Investimenti	2,00	1,70	0,30	17,6%
Posizione finanziaria netta	(82,16)	(61,53)	(20,63)	33,5%
Mezzi propri	24,36	23,97	0,39	1,6%
Consistenza finale di personale (unità)	1.529	1.687	(158,00)	(9,4)%

ROE	85,2%	40,9%
ROI	(56,8)%	(44,9)%
ROS (EBIT MARGIN)	13,6%	11,0%
EBITDA/RICAVI OPERATIVI (EBITDA MARGIN)	18,7%	16,7%
PFN/MP	(3,37)	(2,57)

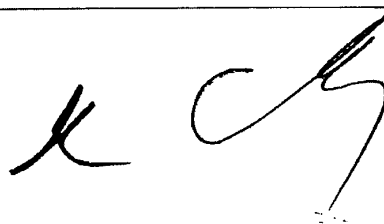
Ferservizi SpA costituisce il "Centro Servizi Integrato" del Gruppo FS Italiane, in quanto gestisce in forma integrata per la Capogruppo e per le maggiori società del Gruppo le attività non direttamente connesse all'esercizio ferroviario. Le attività preminenti svolte da Ferservizi, regolate da specifici accordi contrattuali, sono rivolte ai seguenti processi: Immobiliare, Amministrativo, *Facility Management*, Acquisti di Gruppo.

La società chiude il 2013 con un risultato netto positivo di 14,4 milioni di euro (+5,9% sul 2012) e presenta il miglioramento di tutti gli indicatori economici e patrimoniali; in particolare si segnala l'incremento dell'EBITDA per 4,6 milioni di euro, pari al 14%, e l'aumento dell'EBIT per 5,4 milioni di euro, pari ad oltre il 25%, la migliore *performance* da sempre realizzata dalla Società.

La razionalizzazione dei processi produttivi, la selezione dei *business* in base alla loro redditività, la maggiore efficienza in termini di incremento di produttività ed il forte presidio dei costi operativi, sono gli ingredienti base che hanno consentito il raggiungimento degli obiettivi aziendali per il 2013, e che permetteranno alla società, in futuro, di consolidare il proprio ruolo di gestore delle attività *facility*, immobiliare, amministrazione e acquisti *no core* all'interno del Gruppo FS Italiane.

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.



Evoluzione prevedibile della gestione del Gruppo

Ancora una volta in piena continuità con quanto avvenuto negli ultimi anni, l'esercizio 2013 conferma il percorso di pieno allineamento con gli obiettivi strategici e gestionali definiti nel Piano di Impresa del **Gruppo FS Italiane** ed il raggiungimento anticipato, in termini temporali, di alcuni obiettivi di *performance* economica previsti nel Piano stesso.

Il 2013 del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane presenta infatti margini economici tutti in crescita (EBITDA + 6% circa, EBIT + 14% circa), incluso il risultato netto che passa dai 381 milioni di euro di fine 2012 al 460 milioni al 31 dicembre 2013, con un incremento di 21 punti percentuali sull'anno precedente.

Di seguito il commento delle prospettive riferite alle due realtà operative di maggior rilevanza nel Gruppo.

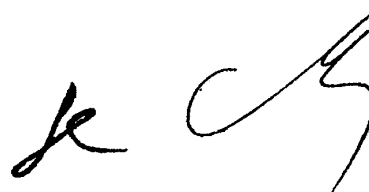
Per **Trenitalia (business nel settore del trasporto passeggeri e merci su ferro)** i risultati del 2013 sono allineati con gli obiettivi indicati nel Piano di Impresa 2011-2015 della società, con flussi di cassa operativi (prima degli investimenti) che mostrano un saldo positivo nonostante i rilevanti ritardi nei pagamenti dei propri debiti da parte, in particolare, di alcune Regioni Italiane che, se fossero stati liquidati puntualmente, avrebbero consentito alla società – e al Gruppo – di migliorare significativamente la generazione di cassa operativa, contenendo di conseguenza il carico degli oneri finanziari.

Come descritto nei fattori di rischio, è opportuno ricordare come il trasporto passeggeri sulla media e lunga percorrenza sia condizionato dai livelli di consumo, dai livelli di occupazione e dal complessivo sviluppo dei principali fattori economici. In particolare il settore "mercato", nel segmento Alta Velocità, è stato interessato, a partire dal 2012, dalla modifica degli equilibri di scenario competitivo a seguito dell'ingresso di un nuovo operatore privato, i cui servizi sono entrati a regime nel 2013. Gli effetti derivanti da ciò sono stati valutati con grande attenzione nel piano industriale della società e riflessi nel budget 2014 e la coerenza delle assunzioni poste alla base dei piani della società è funzione dell'andamento del mercato della mobilità e dei livelli di eventuali sollecitazioni dello stesso attraverso la ulteriore leva del prezzo dove, nel ricorrere la fattispecie citata, vi potrebbero essere riflessi sul livello di redditività.

I rischi di mercato sono particolarmente evidenti poi nel settore Cargo, significativamente influenzato dal perdurante periodo di crisi e dal conseguente andamento negativo dell'economia. La leva del prezzo potrebbe costituire elemento di discriminazione tra i diversi operatori con un riflesso sulla marginalità della Divisione Cargo di Trenitalia, al fine di difendere il mercato contendibile. Più in generale il quadro sopra descritto, tipicamente afferente alle dinamiche del mercato, potrebbe invece avere andamenti positivi qualora si manifestassero segnali di ripresa oppure particolari trend dei prezzi dell'energia che rendessero più competitivo il trasporto ferroviario.

La società è inoltre ancora impegnata nel portare a compimento l'impegnativo piano di ristrutturazione del settore Cargo secondo le linee guida già delineate nella seconda metà del 2009 che puntano, con un progressivo avvicinamento all'obiettivo, a portare tale settore verso l'equilibrio economico complessivo.

Venendo poi al settore del Trasporto Regionale, i possibili effetti derivanti dal mancato rinnovo dei contratti di servizio con le Regioni avranno eventuale riflesso nei periodi successivi al 2014. Nel corso del corrente anno potranno ancora manifestarsi richieste di rimodulazione dei servizi resi da parte di qualche Regione per renderli coerenti con le ridotte fonti di finanziamento, eventualità che potrebbe comportare effetti, ancorché di prevedibile modesto impatto, sui livelli di redditività dell'esercizio.



Inoltre, gli effetti dei piani di ristrutturazione previsti e sostanzialmente realizzati verso la fine del 2013, alla luce degli accordi sindacali siglati a fine luglio dello stesso anno, pongono le basi per una ulteriore revisione della *base-line* dei costi operativi.

E' opportuno infine evidenziare che il mantenimento del piano di investimenti deliberato negli anni precedenti comporta per Trenitalia rilevanti impegni finanziari. Le operazioni di ricapitalizzazione deliberate dal Consiglio di Amministrazione della società nel settembre 2009, in parte già realizzate, dovranno permettere un progressivo riequilibrio della struttura patrimoniale verso indicatori di maggior accettabilità.

Da tenere presente, invece, come gli investimenti sul settore "Mercato" non porranno alla società problemi di sostanziale sostenimento degli impegni assunti.

Alla luce delle considerazioni appena esposte e dovendo tenere presenti i possibili effetti delle dinamiche precedentemente evidenziate, la società prevede comunque per il 2014 il mantenimento sostanziale dei risultati economici raggiunti nel 2013.

Anche RFI (***business nel settore della realizzazione e gestione della rete infrastrutturale, convenzionale e ad alta velocità***), sulla stessa scia del Gruppo e di Trenitalia, presenta risultati estremamente positivi a fine 2013, con un utile netto d'esercizio pari a 270 milioni di euro, in incremento del 69% circa rispetto al 2012, confermando gli effetti positivi sulla gestione delle azioni di miglioramento ed efficientamento intraprese negli ultimi anni, i cui benefici erano stati evidenziati già a partire dal 2011.

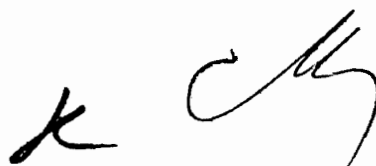
Quanto sopra, pur dovendo considerare come il contesto economico del 2013, come quello previsto per il 2014, evidenziano un ambito di riferimento macroeconomico sensibilmente mutato rispetto a quello posto a base del Piano di Impresa 2011-2015, a suo tempo elaborato dalla società e dal Gruppo, in particolare con riferimento ai tassi di crescita del PIL ed ai livelli di inflazione.

Scenario macroeconomico che, insieme ad altre importanti variazioni di scenario sotto sintetizzate, hanno portato, nella parte finale dell'anno 2013, alla già citata rielaborazione del Piano Industriale della società e del Gruppo su un orizzonte 2014-2017.

Gli elementi del contesto di riferimento in cui il nuovo Piano Industriale di RFI matura sono sintetizzabili nei:

- rapporti con lo Stato, che risentono della crisi finanziaria. Sono stati già definiti sia un nuovo schema di Contratto di Programma 2012-2016 – parte Investimenti che è attualmente in corso di negoziazione con il MIT, sia il nuovo Contratto di Programma 2012-2014 – parte Servizi, siglato in data 29 novembre 2013, in attesa dell'emanazione del Decreto MIT e della registrazione presso la Corte dei Conti per la piena operatività;
- un quadro normativo e regolatorio in evoluzione che ha visto, da un lato, l'evoluzione delle direttive europee sfociate nell'emanazione del c.d. "Recast" e del "quarto pacchetto ferroviario", dall'altro l'operatività della nuova Autorità di Regolazione dei Trasporti (istituita con Legge n. 27/2012);
- una domanda da parte delle imprese sempre più forte in termini di qualità e puntualità sui servizi regionali e metropolitani e di maggiori volumi per i servizi nei settori AV e merci.

La società si confronterà pertanto, nell'orizzonte di Piano, con le variabili di scenario indicate per continuare ad essere una solida realtà industriale italiana e svolgere un ruolo fondamentale per lo sviluppo del mercato ferroviario. In continuità con l'attenzione ai costi e più in generale all'efficienza produttiva ed alla sostenibilità economica che hanno caratterizzato l'azione del Gestore in questi anni, il nuovo Piano 2014-2017 si caratterizza per un approccio strategico ed operativo incentrato sulla capacità di creare valore in ogni settore di *business*, con una forte focalizzazione sulle esigenze del cliente.



Tale indirizzo strategico si tradurrà in un nuovo modello di *governance* dell'azienda che consenta una chiara focalizzazione e separazione dei diversi segmenti di attività in termini di gestione, organizzazione ed impiego degli *asset*, distinguendo chiaramente le attività regolate da quelle a mercato.

L'evoluzione della *governance*, da truardare nell'orizzonte di pianificazione, potrà essere compiutamente definita ed attuata a valle di un percorso che vede già oggi la società impegnata ad individuare le migliori soluzioni in termini di assetto di *business*, di modelli di controllo e gestionali da rappresentare e negoziare con i diversi *stakeholders*.

I temi strategici su cui focalizzare l'attenzione nei prossimi anni sono di seguito sinteticamente rappresentati:

- revisione modelli di business in ottica cliente: focalizzazione del business alla luce delle effettive esigenze del mercato (approccio "customer centric");
- sviluppo del network tramite azioni mirate sulle esigenze espresse dalle imprese in ciascun segmento di business per incrementare la competitività dell'infrastruttura ferroviaria rispetto ai sistemi concorrenti;
- revisione modello di pricing attraverso un maggiore orientamento ai costi ed alla sostenibilità del mercato, focalizzando l'attenzione sul livello di pedaggio applicato dai "sistemi infrastrutturali concorrenti" nei singoli segmenti di mercato, in una logica di competizione intermodale che va riconsiderata analizzando l'intera filiera produttiva dei diversi sistemi di trasporto;
- sicurezza: sviluppo degli item rilevanti per il conseguimento dei target di sicurezza attesi in coerenza con i commons safety target dell'ERA (European Research Area);
- sostenibilità ambientale: rinnovato impegno in ogni settore di attività per la tutela ambientale e la ricerca di soluzioni per una crescita sostenibile, in particolare con iniziative volte ad una maggiore efficienza energetica aziendale;
- valorizzazione degli asset e nuove iniziative: esplorare tutte le nuove opportunità di business /servizi in grado di generare valore per l'azienda e per il cliente, sfruttando quelle iniziative che hanno intrinseche capacità di sostenersi (valorizzazione delle stazioni attraverso nuove politiche commerciali tese a migliorarne la resa in termini di valore; tecnologie cost saving ecc.).

Chiave, nel futuro più immediato, è l'elaborazione della nuova impostazione dei modelli di business nonché, a valle dei processi di confronto e condivisione con i diversi stakeholders, la relativa implementazione, in vista del recepimento obbligatorio da parte degli Stati della Direttiva UE 35/2012 il cui termine ultimo è fissato il 16 giugno 2015. In tal senso sono riferimento i principi dettati dalla Sezione 4 del Capo I della Direttiva "Accesso all'infrastruttura ed ai servizi ferroviari".

Altri aspetti oggetto di rivisitazione connessi alla direttiva citata sono quelli che attengono ai rapporti tra il Gestore dell'Infrastruttura e lo Stato regolati, direttamente e/o indirettamente, mediante i seguenti strumenti:

- Piano Strategico (art. 8, par.1)
- Piano Commerciale (art. 8, par. 3)
- Contratto di Programma (art. 30 e allegato V)
- Registro dei beni (art. 30, par. 7)

In particolare con riferimento all'art. 8 comma 1, la direttiva stabilisce che ogni Stato membro entro il 16 dicembre 2014 deve pubblicare una strategia almeno quinquennale di sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria diretta a soddisfare le future esigenze di mobilità in termini di manutenzione, rinnovamento e sviluppo, fondate su un finanziamento sostenibile del sistema ferroviario. Inoltre, ai sensi dell'art. 8, par. 3 della direttiva, il Gestore dell'Infrastruttura deve adottare un Piano commerciale comprendente i programmi di investimento e di finanziamento che tenga conto della strategia di sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria appena sopra commentata e sia coerente con i finanziamenti previsti dallo Stato nel

Contratto di Programma. Inoltre, deve garantire l'uso, la fornitura e lo sviluppo ottimali ed efficienti dell'infrastruttura, nonché l'equilibrio finanziario, indicando i mezzi per conseguire detti obiettivi.

Con riferimento al Contratto di Programma, quale strumento contrattuale atto a disciplinare i rapporti tra Stato e Gestore dell'Infrastruttura in merito ai finanziamenti funzionali ad una gestione efficiente della rete, l'articolo 30 ha introdotto novità rispetto a quanto era previsto dalla Direttiva n. 2001/14/CE in relazione alla durata minima, alla definizione di indicatori e criteri di qualità e agli incentivi al Gestore. E' inoltre stato ampliato il concetto in relazione agli ambiti di diffusione dei contenuti contrattuali prima della loro definitiva approvazione e sono state introdotte misure correttive in caso di inadempimento di una delle Parti o circostanze eccezionali che incidono sulla disponibilità dei finanziamenti pubblici (rinegoziazione, risoluzione anticipata). Inoltre, entro il 16 giugno 2015 i contratti in vigore al 15 dicembre 2012 dovranno essere modificati per renderli allineati al Recast.

Particolare attenzione deve poi essere dedicata a quei beni che costituiscono l'infrastruttura ferroviaria (di cui all'Allegato I del Recast), in quanto – oltre alla introduzione del Registro dei Beni introdotto ex articolo 30, paragrafo 7, che deve essere redatto ed aggiornato a cura del Gestore in relazione ai beni in sua proprietà – per questi ultimi dovranno essere riportate le spese dettagliate per il loro rinnovo ed il potenziamento.

Infine da sottolineare l'importanza delle modifiche introdotte dalla Sezione 2 del Capo IV Canonici per l'utilizzo dell'infrastruttura e dei servizi che conferma da un lato, i principi generali già contenuti nel precedente quadro normativo e introduce, dall'altro, novità rilevanti nell'applicazione di tali principi, quali quelle indicate all'articolo 31 sui "Principi di imposizione dei canoni".

Viene accardato il principio secondo cui il pedaggio deve remunerare "il costo direttamente legato alla prestazione del servizio ferroviario" ("cost that is directly incurred as a result of operating the train service"), ed è previsto che entro giugno 2015 la Commissione adotti misure che definiscano le modalità di calcolo di tale costo diretto. Il GI può decidere di adeguarsi gradualmente a tali modalità in un periodo non superiore a quattro anni dall'entrata in vigore dell'Implementing Act (art.31.3).

Sotto il profilo del quadro normativo e regolamentare sia il processo di recepimento della direttiva 34/2012 sia l'avvio in operatività dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti consentiranno auspicabilmente di superare le criticità connesse, nel settore ferroviario, all'assenza perdurante da oltre un decennio dei decreti attuativi dell'articolo 17 comma 1 e comma 11 del Decreto Legislativo 188/2003 che avrebbero consentito di disporre di un quadro chiaro del sistema delle regole che, rispettivamente, disciplinano il quadro per l'accesso all'infrastruttura, i principi e le procedure per l'assegnazione della capacità, per il calcolo del canone per l'utilizzo dell'infrastruttura e dei corrispettivi per la fornitura dei servizi, nonché le regole in materia di fornitura e gestione dei servizi di cui all'art. 20 del medesimo D.lgs.

Fino ad oggi tale lacuna è stata forzosamente e parzialmente colmata attraverso l'emissione annuale del Prospetto Informativo della Rete (PIR) a cura del Gestore dell'Infrastruttura, a valle di un percorso che vede coinvolti sia i soggetti istituzionali (ex Ufficio Regolazione Servizi Ferroviari, la Direzione Generale del Trasporto ferroviario del Ministero delle Infrastrutture dei Trasporti) sia le imprese ferroviarie, che per sua funzione doveva limitarsi a regolare in termini operativi aspetti del processo di assegnazione della capacità e di utilizzo dell'Infrastruttura nel presupposto di un sistema di regole chiaro e definito.

In relazione allo sviluppo del network per segmenti di business le linee di azione si muoveranno:

- per la media e lunga percorrenza ad incrementare le prestazioni della rete per rendere più competitivo il sistema della mobilità e della logistica nazionale, con un mix di investimenti "leggeri" a rapido ritorno (tecnologie, velocizzazioni e rimozione dei colli di bottiglia) e investimenti "pesanti"; gli interventi sono mirati all'upgrading prestazionale e allo



sviluppo della rete AV/AC, alla velocizzazione dei tratti antenna AV ed al potenziamento dei collegamenti ferroviari con i principali aeroporti;

- per il piano del Trasporto Pubblico Locale ad imprimere un forte segno di discontinuità con proposte innovative per il rilancio del settore, puntando a migliorare sensibilmente la qualità dei servizi regionali, con particolare riferimento alle grandi aree metropolitane anche attraverso interventi mirati ad incrementare la capacità dei nodi attraverso l'utilizzo di tecnologie innovative e la risoluzione delle principali interferenze tra flussi sugli impianti "critici", la velocizzazione delle tratte extraurbane, lo sviluppo dei punti di interscambio in area urbana ed il miglioramento dell'accessibilità e dei servizi nelle stazioni;
- nel settore merci ad implementare azioni mirate al potenziamento dei corridoi ferroviari europei ed il collegamento con i principali porti ed interporti (TEN-T Core Network), con particolare riguardo ai livelli prestazionali offerti al fine di incrementare la competitività del vettore ferroviario.

In tale contesto è determinante dare continuità agli investimenti infrastrutturali in corso, approfondendo ogni possibile sforzo nella finalizzazione del nuovo Contratto 2012-2016 in già avanzata fase negoziale tra RFI e i Ministeri competenti, che consentirà anche la mobilitazione delle risorse che sono state stanziare con i provvedimenti normativi succedutesi nel tempo fino alla Legge di Stabilità 2014.

In tale Contratto dovranno trovare regolazione sia le grandi opere, da realizzare con la modalità dei lotti costruttivi, determinate per legge nel proseguimento dell'AC/AV Brescia-Verona-Padova e nello sviluppo dell'Itinerario Napoli-Bari, sia gli interventi di sviluppo delle aree metropolitane, dei corridoi merci e le velocizzazioni delle direttrici adriatica e Milano – Venezia – Trieste vitali per lo sviluppo della strategia del Piano Industriale.

In termini di programmazione di opere pubbliche, si sottolinea l'avvio imminente del prossimo ciclo di Programmazione dei finanziamenti europei 2014 – 2020 sia del Fondo Europeo di Sviluppo Regionale relativo agli interventi nelle Regioni del meridione d'Italia sia della *Connecting Europe Facility* (CEF) concernente gli interventi sulle reti c.d. "Core" e "Comprehensive", rispettivamente con orizzonti di completamento al 2030 e 2050. L'ammontare dei possibili finanziamenti concessi potrà essere conosciuto solo al termine dei rispettivi iter procedurali ed autorizzativi delle richieste che saranno via via presentate nel corso degli anni di programmazione 2014-2020, ma appare del tutto lecito attendersi, in coerenza con i cicli di programmazione passati, il consueto significativo apporto finanziario per lo sviluppo della rete ferroviaria nazionale e transfrontaliera.

Si sottolinea pertanto nuovamente come la Capogruppo, proprio in considerazione del significativo programma di investimenti incluso nel nuovo Piano Industriale del Gruppo e dei significativi fabbisogni finanziari in capo alle due società di maggior rilevanza del Gruppo stesso, legati in particolare ai previsti interventi infrastrutturali nel settore AV/AC e agli investimenti in materiale rotabile, sia impegnata a portare avanti nel 2014 – in continuità con il percorso avviato con la già citata emissione nel corso del 2013 delle prime due tranche per 1,350 miliardi di euro totali ed in coerenza con quanto delineato e con il quadro più volte rappresentato al proprio Consiglio di Amministrazione – il programma di collocazione sul mercato borsistico di ulteriori quote di prestito obbligazionario rispetto al valore complessivo di 4,5 miliardi di euro deliberati all'interno del Programma EMTN complessivo.

In conclusione, guardando quindi al 2014 e alla volontà del Gruppo FS Italiane, anche alla luce dei chiari, rinnovati obiettivi inclusi nel nuovo Piano Industriale 2014-2017 di recente approvato dal Consiglio di Amministrazione della Capogruppo, di continuare a dare il proprio pieno contributo allo sviluppo del Paese attraverso un grande progetto di mobilità e di logistica sostenibili e di qualità, oltre a quanto già evidenziato nei paragrafi precedenti, si sottolineano, fra le altre, le seguenti importanti aree di focalizzazione:

- lo sviluppo, nell'ambito dei Servizi Universali regionali, di una maggiore integrazione modale ferro-gomma da realizzare attraverso investimenti mirati e nuove partnership/acquisizioni con imprese pubbliche locali;
- il completamento del percorso di ristrutturazione del settore Cargo e della logistica, elemento centrale del percorso di rafforzamento previsto nel nuovo Piano Industriale al 2017;
- la attenzione alle possibili aree di crescita internazionali, cogliendo le opportunità che, nell'ambito del processo di liberalizzazione del trasporto in corso, si presentano in quei mercati che si sono aperti solo di recente alla concorrenza. La crescita nel panorama europeo costituisce infatti una delle leve determinanti per continuare ad essere player di rilievo sempre maggiore nel panorama delle grandi imprese internazionali del trasporto.

di Ferrovie dello Stato Italiane SpA

Anche la Capogruppo chiude il 2013 con un miglioramento del proprio risultato (76 milioni di euro rispetto ai 73 milioni di fine 2012).

Nel presupposto della realizzazione, nel corrente esercizio, dei propri principali obiettivi, così come di quelli di ogni società del Gruppo, anche per il 2014 possono essere confermate le previsioni di risultato positivo di Ferrovie dello Stato Italiane SpA, anche in considerazione dell'apporto previsto in termini di vendite riconducibili alle attività di gestione del patrimonio immobiliare acquisito nel corso degli ultimi esercizi.

Proposta di destinazione del risultato dell'esercizio di Ferrovie dello Stato Italiane SpA

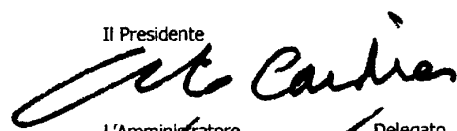
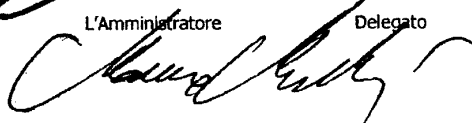
Il Bilancio della Società, chiuso al 31 dicembre 2013, evidenzia un utile netto di 76.770.293,18 euro.

Tenuto conto che la Riserva legale non ha ancora raggiunto i limiti previsti dall'articolo 2430 del codice civile, si propone di destinare l'utile netto d'esercizio come segue:

- per il 5%, pari a 3.838.514,66 euro a Riserva legale;
- per il residuo importo, pari a 72.931.778,52 euro ad Utili a nuovo.

Roma, 17 aprile 2014


Il Consiglio di Amministrazione

Il Presidente

L'Amministratore Delegato


Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane



Prospetti contabili consolidati



PAGINA BIANCA

Prospetto della situazione patrimoniale – finanziaria consolidata

	Note	31.12.2013	31.12.2012
valori in milioni di euro			
Attività			
Immobili, impianti e macchinari	7	43.775	44.933
Investimenti immobiliari	8	1.756	1.673
Attività immateriali	9	507	564
Attività per imposte anticipate	10	287	308
Partecipazioni (metodo del Patrimonio Netto)	11	273	330
Attività finanziarie non correnti (inclusi derivati)	12	1.473	1.591
Crediti commerciali non correnti	15	28	35
Altre attività non correnti	13	4.036	4.634
Totale attività non correnti		52.135	54.068
Contratti di costruzione	14	20	12
Rimanenze	14	1.917	1.873
Crediti commerciali correnti	15	2.541	2.800
Attività finanziarie correnti (inclusi i derivati)	12	220	184
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	16	1.622	1.270
Crediti tributari	17	91	91
Altre attività correnti	13	4.693	3.832
Totale attività correnti		11.104	10.062
Attività possedute per la vendita e gruppi in dismissione	6	2	28
Totale attività		63.241	64.158
Patrimonio netto	18	37.154	36.401
Patrimonio netto del Gruppo	18	36.892	36.191
Capitale sociale	18	38.790	38.790
Riserve	18	307	320
Riserve di valutazione	18	(558)	(814)
Utili (Perdite) portati a nuovo	18	(2.106)	(2.485)
Utile (Perdite) d'esercizio	18	459	379
Totale Patrimonio Netto di Terzi	18	262	210
Utile (Perdite) di Terzi	18	1	2
Capitale e Riserve di Terzi	18	261	208
Passività			
Finanziamenti a medio/lungo termine	19	10.336	9.633
TFR e altri benefici ai dipendenti	20	1.880	2.099
Fondi rischi e oneri	21	1.114	1.391
Passività per imposte differite	10	211	233
Passività finanziarie non correnti (inclusi i derivati)	22	191	291
Debiti commerciali non correnti	24	25	35
Altre passività non correnti	23	559	340
Totale passività non correnti		14.316	14.022
Finanziamenti a breve termine e quota corrente fin.medio/lungo termine	19	1.104	2.121
Quota a breve dei Fondi rischi e oneri	21	28	21
Debiti commerciali correnti	24	3.490	4.059
Debiti per imposte sul reddito	25	7	22
Passività finanziarie correnti (inclusi derivati)	22	194	236
Altre passività correnti	23	6.948	7.276
Totale passività correnti		11.771	13.735
Totale passività		26.087	27.757
Totale Patrimonio Netto e passività		63.241	64.158

Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane

Conto Economico Consolidato

		valori in milioni di euro	
	Note	2013	2012
Ricavi e proventi			
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	26	7.597	7.511
Altri proventi	27	732	717
Totali ricavi		8.329	8.228
Costi operativi			
Costo del personale	28	(3.910)	(3.877)
Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	29	(936)	(853)
Costi per servizi	30	(2.178)	(2.196)
Costi per godimento beni di terzi	31	(159)	(187)
Altri costi operativi	32	(159)	(138)
Costi per lavori interni capitalizzati	33	1.043	941
Ammortamenti	34	(1.123)	(1.070)
Svalutazioni e perdite (riprese) di valore	35	(68)	(37)
Accantonamenti	36	(21)	(92)
Risultato operativo		818	719
Proventi e oneri finanziari			
Proventi finanziari	37	87	41
Oneri finanziari	38	(329)	(324)
Quota di utile (perdita) delle partecipazioni contabilizzate con il metodo del patrimonio netto	39	8	(7)
Risultato prima delle imposte		584	429
Imposte sul reddito	40	(124)	(48)
Risultato del periodo delle attività continuative			
Risultato netto d'esercizio (Gruppo e Terzi)		460	381
<i>Risultato netto di Gruppo</i>		459	379
<i>Risultato netto di Terzi</i>		1	2

Prospetto di Conto Economico complessivo Consolidato

	Note	31.12.2013	31.12.2012
<small>valori in milioni di euro</small>			
Risultato netto d'esercizio (Gruppo e Terzi)		460	381
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	18	84	(313)
Riclassifiche delle altre componenti del conto economico complessivo nel conto economico dell'esercizio	18	29	16
Componenti che saranno riclassificati successivamente nell'utile/(perdita) del periodo se saranno soddisfatte determinate condizioni, al netto dell'effetto fiscale:			
Quota efficace delle variazioni di <i>fair value</i> della copertura dei flussi finanziari	18	143	(100)
Differenze di cambio	18	(17)	1
Variazioni di <i>fair value</i> degli investimenti finanziari disponibili per la vendita	18		
Altre componenti di conto economico complessivo dell'esercizio, al netto degli effetti fiscali		239	(396)
Conto economico complessivo dell'esercizio (Gruppo e Terzi)		698	(14)



Prospetto delle variazioni del Patrimonio Netto consolidato

	Patrimonio Netto										Totale Patrimonio Netto	
	Riserve					Riserve di valutazione						
	Capitale sociale	Riserva legale	Riserva straordinaria	Riserve diverse	Riserva di conversione bilanci in valuta estera	Riserva per var. di cambio - Cash flow hedge	Riserve per var. attualizzate per benefici dipendenti	Riserve per var. IV su attività finanziarie APS	Totale Riserve	Utili (perdite) portati a nuovo		Utili (perdite) d'esercizio
Saldo al 1 gennaio 2012	38.790	16	28	235	19	(414)	(3)	(99)	(2.768)	272	216	36.423
Aumento di Capitale											(9)	(9)
Distribuzione dividendi											(1)	(1)
Destinazione del risultato netto dell'esercizio											(1)	(1)
Procedura												
Variazione area di consolidamento												
Altri movimenti												
Utili/(Perdite) complessivo ricevuto												
di cui:												
Utili/(Perdite) d'esercizio												
Utili/(Perdite) finali determinati a Patrimonio netto												
Saldo al 31 dicembre 2012	38.790	17	28	255	20	(497)	(316)	(412)	(1.485)	379	210	36.401
Aumento di Capitale												
Distribuzione dividendi												
Destinazione del risultato netto dell'esercizio												
Procedura												
Variazione area di consolidamento												
Altri movimenti												
Utili/(Perdite) complessivo ricevuto												
di cui:												
Utili/(Perdite) d'esercizio												
Utili/(Perdite) finali determinati a Patrimonio netto												
Saldo al 31 dicembre 2013	38.790	31	28	258	3	(326)	(232)	(283)	(2.106)	459	282	37.154

Bilancio consolidato 2013

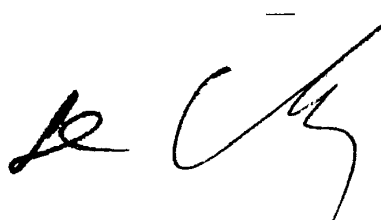
Rendiconto finanziario consolidato

	valori in milioni di euro	
	2013	2012
Utile/(perdita) di esercizio	460	381
Ammortamenti	1.123	1.070
Utile/perd.delle partecip. contabilizzate con il metodo del PN	(8)	7
Accantonamenti e svalutazioni	234	338
(Plusvalenze)/Minusvalenze da alienazione	(106)	(66)
Variazione delle rimanenze	(45)	
Variazione dei crediti commerciali	264	(498)
Variazione dei debiti commerciali	(578)	131
Variazioni imposte correnti e differite	(15)	(82)
Variazione delle altre passività	(311)	1.818
Variazione delle altre attività	(261)	(1.296)
Utilizzi fondi rischi e oneri	(195)	(391)
Pagamento benefici ai dipendenti	(215)	(167)
Flusso di cassa netto generato/(assorbito) da attività operativa	347	1.245
Investimenti in immobilizzazioni materiali	(3.942)	(3.831)
Investimenti immobiliari	(2)	(7)
Investimenti in immobilizzazioni immateriali	(107)	(117)
Investimenti in partecipazioni	(54)	(24)
Investimenti al lordo dei contributi	(4.105)	(3.979)
Contr-Immobilizzazioni materiali	3.879	2.046
Contr-Investimenti immobiliari	9	2
Contr-Immobilizzazioni immateriali	4	20
Contr-Partecipazioni	50	22
Contributi	3.942	2.090
Disinvestimenti in immobilizzazioni materiali	244	118
Disinv-Investimenti immobiliari		
Disinvestimenti in Immobilizzazioni immateriali	4	
Disinvestimenti in partecipazioni	66	
Disinvestimenti	314	118
Variazione delle attività finanziarie	80	205
Flusso di cassa netto generato/(assorbito) da attività di investimento	231	(1.566)
Erogazione e rimborso di finanziamenti a medio\lungo termine	(514)	(323)
Erogazione e rimborso di finanziamenti a breve termine	200	(118)
Variazione delle passività finanziarie	37	(24)
Variazioni patrimonio netto	51	(8)
Flusso di cassa netto generato/(assorbito) da attività finanziaria	(226)	(473)
Flusso di cassa complessivo generato/(assorbito) nel periodo	352	(794)
Disponibilità liquide a inizio periodo	1.270	2.064
Disponibilità liquide a fine periodo	1.622	1.270

Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane

PAGINA BIANCA

Note esplicative al Bilancio consolidato

A handwritten signature in black ink, consisting of a stylized initial 'A' followed by a series of loops and a long vertical stroke.

PAGINA BIANCA

Note esplicative al bilancio consolidato

1. Premessa

Con l'acquisizione dello status di Ente di Interesse Pubblico da parte della Capogruppo Ferrovie dello Stato Italiane, ottenuto nel corso del 2013 con l'emissione obbligazionaria quotata ampiamente descritta nella Relazione sulla Gestione, il presente Bilancio consolidato relativo all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2013 (di seguito anche il "Bilancio consolidato") è stato predisposto in conformità agli *International Financial Reporting Standards*, emanati dall'*International Accounting Standards Board*, adottati dall'Unione Europea ("EU-IFRS") in accordo con l'articolo 2, lettera a) del Decreto Legislativo 28 febbraio 2005, n. 38. Fino all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2012 Ferrovie dello Stato Italiane (nel seguito "Controllante", "Società" e/o "Capogruppo") si è avvalsa della facoltà prevista dallo stesso Decreto Legislativo, che disciplina l'esercizio delle opzioni previste dall'articolo 5 del Regolamento Europeo n. 1606/2002 in materia di principi contabili internazionali. In particolare, ai sensi degli articoli 3 e 4 del suddetto decreto legislativo, la Capogruppo aveva deciso volontariamente di applicare gli EU-IFRS per la redazione del Bilancio consolidato a partire dall'esercizio chiuso al 31 dicembre 2010. Tale volontarietà non è più esercitabile a seguito dell'emissione obbligazionaria avvenuta nel corso del 2013. Si precisa inoltre che, fino all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2009, la Società ha predisposto i propri bilanci consolidati in accordo con quanto disciplinato in materia dal Decreto Legislativo n. 127 del 9 aprile 1991, così come interpretato dai principi contabili emanati dall'Organismo Italiano di Contabilità ("Principi Contabili Italiani").

2. 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.

Gli Amministratori, in data 17 aprile 2014 hanno approvato il bilancio di esercizio al 31 dicembre 2013 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 17 aprile 2014, che corrisponde alla data di approvazione da parte del Consiglio di Amministrazione.

La società PricewaterhouseCoopers SpA è incaricata della funzione di revisione legale dei conti per l'esercizio 2013, ai sensi dell'articolo 14 del DLgs 39/2010 e degli articoli 2409 bis e seguenti del Codice Civile, in regime di proroga dell'incarico conferito per il triennio 2010-2012.

3. Criteri di redazione del Bilancio consolidato

Di seguito sono riportati i principali criteri e i principi contabili applicati nella preparazione del Bilancio Consolidato.

Come precedentemente indicato, il Bilancio Consolidato è stato predisposto in conformità agli EU-IFRS, intendendosi per tali tutti gli *International Financial Reporting Standards*, tutti gli *International Accounting Standards (IAS)*, tutte le interpretazioni dell'*International Financial Reporting Interpretations Committee (IFRIC)*, precedentemente denominate *Standing Interpretations Committee (SIC)* adottati dall'Unione Europea e contenuti nei relativi Regolamenti UE pubblicati

sino alla data del 17 aprile 2014, data, come già precedentemente indicato, in cui il Consiglio di Amministrazione della Società ha approvato il presente documento. In particolare, gli EU-IFRS sono stati applicati in modo coerente a tutti i periodi presentati nel presente documento. Si segnala, inoltre, che il presente bilancio è stato redatto sulla base delle migliori conoscenze degli EU-IFRS e tenuto conto della miglior dottrina in materia; eventuali futuri orientamenti e aggiornamenti interpretativi troveranno riflesso negli esercizi successivi, secondo le modalità di volta in volta previste dai principi contabili di riferimento.

Il Bilancio consolidato è redatto e presentato in euro, che rappresenta la valuta funzionale del Gruppo FS e cioè la moneta corrente dei paesi in cui il Gruppo FS Italiane 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":

- prospetto della situazione patrimoniale-finanziaria consolidata: è stato predisposto 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*.

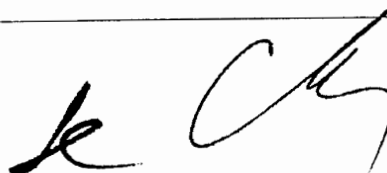
4. Principi contabili applicati

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.

a) Area 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. In particolare il controllo può essere esercitato sia in forza del possesso diretto o indiretto della



maggioranza delle azioni con diritto di voto che per effetto dell'esercizio di un'influenza dominante espressa dal potere di determinare, anche indirettamente, in forza di accordi contrattuali o legali, le scelte finanziarie e gestionali delle entità, ottenendone i benefici relativi, 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.

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 approvati dagli organi amministrativi delle singole entità, opportunamente rettificati, ove necessario, per uniformarli ai principi contabili applicati dal Gruppo FS Italiane.

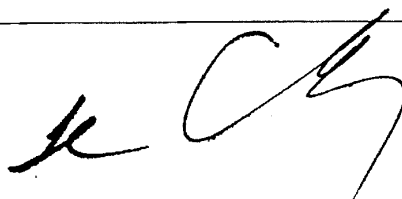
Le società controllate sono consolidate secondo il metodo integrale, come di seguito indicato:

- 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, finalizzate 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.

ii) Società sottoposte a controllo congiunto e società collegate

Le società sottoposte a controllo congiunto (*joint venture*) sono caratterizzate dalla presenza di un accordo contrattuale tra i partecipanti in forza del quale il controllo sull'attività economica è attribuito congiuntamente agli stessi.

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. L'influenza notevole si presume sussistere quando si disponga, direttamente o indirettamente tramite società controllate, di almeno il 20% dei diritti di voto esercitabili in assemblea; nel valutare l'esistenza dell'influenza notevole si prendono in considerazione anche i diritti di voto potenziali effettivamente esercitabili o convertibili.



Le partecipazioni in società a controllo congiunto e in collegate sono valutate con il metodo del patrimonio netto e sono inizialmente iscritte al costo sostenuto per il relativo acquisto. Il metodo del patrimonio netto è di seguito descritto:

- il valore contabile delle partecipazioni in società collegate è allineato al patrimonio netto delle stesse, rettificato, ove necessario, dall'applicazione dei principi di 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; nel caso in cui, per effetto delle perdite, la società valutata con il metodo in oggetto evidenzia 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 variazioni patrimoniali delle società valutate con il metodo del patrimonio netto non rappresentate dal risultato di conto economico sono contabilizzate direttamente a rettifica delle 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.

Variatione area di consolidamento

L'area di consolidamento del Gruppo FS Italiane ha subito modifiche rispetto allo scorso esercizio per l'acquisizione di I-MAGO Srl da parte di ATAF Gestioni S.r.l.

L'elenco delle società controllate, sottoposte a controllo congiunto e collegate, 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.

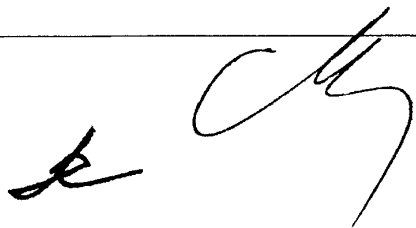
b) Traduzione dei bilanci di società estere

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:

Bilancio consolidato 2013



Euro	Cambio medio per l'esercizio chiuso al 31 dicembre		Cambio al 31 dicembre	
	2013	2012	2013	2012
Franco Svizzero	1,23	1,21	1,23	1,21
Corona Ceca	25,99	25,14	27,43	25,15
Corona Danese	7,46	7,44	7,46	7,46
Corona Svedese	8,65	8,71	8,86	8,58
Dinaro Serbo	113,08	113,09	114,57	112,37

c) Conversione delle poste in valuta

Le transazioni in valuta diversa dalla valuta funzionale 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.

d) Principi contabili

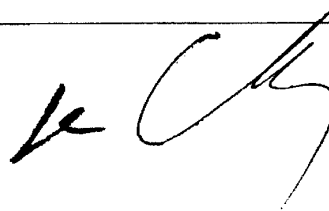
Di seguito sono brevemente riportati i principi contabili e i criteri di valutazione più significativi utilizzati per la redazione del bilancio consolidato.

Immobili, impianti e macchinari

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 miglioire, 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

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.

Ai fini del calcolo dell'aliquota di ammortamento media per ciascun rotabile, si è inoltre considerato, come già in precedenza, l'anno di acquisto rispetto al 2000, anno di costituzione di Trenitalia. Prima del 2000, infatti, agli acquisti era applicata un'aliquota del 4,3% mentre dopo il 2000 Trenitalia ha applicato un'aliquota del 3,3%.

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. Le attività avvengono in accordo con gli *standard* di sicurezza imposti dai competenti organi di controllo (CESIFER).

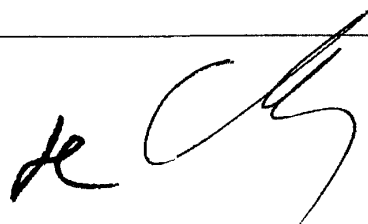
Nello specifico, si possono distinguere le attività di ciclica in tre famiglie:

1. attività appartenenti a cicli *standard*;
2. attività cicliche accessorie;
3. altre attività.

Le attività appartenenti alla prima tipologia afferiscono alle lavorazioni minime finalizzate a garantire la sicurezza attraverso:

- la sostituzione dei componenti usurati o da ripristinare;
- le attività di collaudo e verifica connesse.

In particolare, le attività citate consentono al materiale rotabile di essere "compliant" con i requisiti di sicurezza fissati dall'organismo di sicurezza esterno (CESIFER) che definisce le percorrenze massime che ogni rotabile può compiere in ogni ciclo di manutenzione ciclica (tempo intercorrente tra le due manutenzioni).



Le attività accessorie sono finalizzate principalmente al miglioramento delle prestazioni, pur non essendo obbligatorie ai fini della sicurezza, sono effettuate su richiesta contestualmente all'attività di ciclica *standard*.

È stata determinata una durata utile dell'intervento intorno ai 5/6,5 anni, con conseguente trattamento contabile per ciò che concerne l'aliquota di ammortamento.

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.

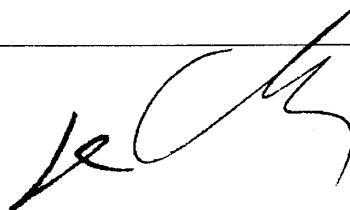
Criteri di determinazione degli ammortamenti degli immobili, impianti e macchinari da parte di RFI

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:

- per quanto riguarda la Rete Convenzionale, 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. Nel merito, si tiene conto della circostanza in base alla quale gli investimenti futuri (idonei a garantire un livello di efficienza e di sicurezza tali da consentire di stimare una vita utile della Rete corrispondente alla durata residua della concessione), in quanto integralmente coperti da contributi, risultano economicamente a carico dello Stato; conseguentemente, tali investimenti futuri concorrono alla determinazione della complessiva capacità produttiva dell'infrastruttura, e quindi della vita utile, con impatto sul computo del coefficiente di ammortamento;
- per quanto riguarda la Rete AV/AC, gli ammortamenti sono calcolati sulla base del rapporto tra le quantità prodotte nell'esercizio e le quantità di produzione corrispondenti ai costi sostenuti alla data di bilancio.

Il costo ammortizzabile degli investimenti è dato dalla somma di tutti i costi sostenuti, compresi eventuali interessi passivi maturati durante e per lo sviluppo delle immobilizzazioni e non ancora ammortizzati al netto dei contributi in conto impianti, escludendo dalla base ammortizzabile il previsto valore 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 separando la Rete AV/AC e la Rete Convenzionale (fondamentale e complementare) secondo la ripartizione riportata nella tabella successiva.



Per ogni direttrice RFI utilizza quale indicatore della quantità prodotta nell'esercizio, cui il Bilancio di esercizio è riferito, 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 2013 e nell'esercizio 2012 sono riportate nella tabella che segue:

Direttrice	Indicatore di produzione	
	2013	2012
Rete AV/AC	2,08%	1,57%
Rete Convenzionale		
Trasversale padana e transiti Internazionali	1,95%	1,85%
Tirrenica Nord e affluenze	1,98%	1,90%
Dorsale e affluenze	1,83%	1,69%
Tirrenica Sud	1,98%	1,95%
Adriatica e trasversali appenniniche	2,02%	1,89%
Rete complementare	2,38%	2,33%

La vita utile delle immobilizzazioni 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.

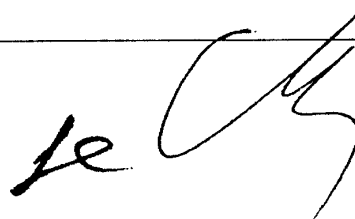
Le aliquote di ammortamento utilizzate dal Gruppo FS Italiane per le altre categorie di immobilizzazioni materiali sono le seguenti:

Categoria	Aliquota di ammortamento
Fabbricati	2%-3%
Impianti e macchinari	5%-20%
Materiale rotabile	3,3%-20%
Attrezzature industriali e commerciali	7,5%-25%
Altri beni	8%-25%

La vita utile delle immobilizzazioni materiali e il loro valore residuo sono rivisti e aggiornati, ove necessario, almeno alla chiusura di ogni esercizio.

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'apprizzamento 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.

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 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, e cioè sulla base della stimata vita utile. In particolare, nell'ambito del Gruppo FS Italiane, sono identificabili le seguenti principali immobilizzazioni immateriali:

a) Concessioni, licenze e marchi

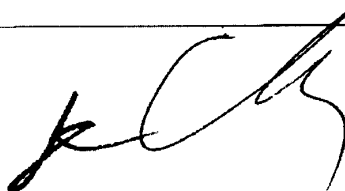
Le concessioni, le licenze e marchi sono ammortizzati in quote costanti in base alla relativa durata.

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.

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 ed è pertanto inizialmente contabilizzato al costo, come precedentemente descritto, e successivamente assoggettato 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.

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 immobilizzazioni 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'immobilizzazione 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 immobilizzazioni 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.

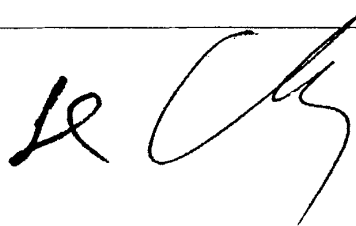
Qualora, in un identificato progetto interno di formazione di un'attività immateriale, la fase di ricerca non sia distinguibile dalla fase di sviluppo il costo derivante da tale progetto è interamente imputato a conto economico come se lo stesso fosse sostenuto esclusivamente nella fase di ricerca.

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 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, 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 al lordo delle imposte 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

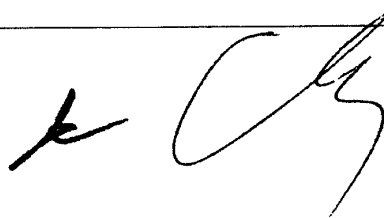
Il valore recuperabile dell'avviamento e quello delle attività immateriali non ancora disponibili per l'uso è sottoposto a verifica della recuperabilità del valore annualmente o più frequentemente, in presenza di indicatori che possano far ritenere che le suddette attività possano aver subito una riduzione di valore. Il valore originario dell'avviamento non viene comunque ripristinato qualora vengano meno le ragioni che hanno determinato la riduzione di valore.

Aggregazioni Aziendali

Nell'IFRS 3 le aggregazioni di imprese sono definite come "unione di entità o attività aziendali distinte in un'unica entità tenuta alla redazione del bilancio".

Un'aggregazione aziendale può essere effettuata con modalità diverse determinate da motivi legali, fiscali o di altro genere. Può inoltre comportare l'acquisto, da parte di un'entità, del capitale di un'altra entità, l'acquisto dell'attivo netto di un'altra entità, l'assunzione delle passività di un'altra entità o l'acquisto di parte dell'attivo netto di un'altra entità che, aggregata, costituiscono una o più attività aziendali. L'aggregazione può essere realizzata tramite l'emissione di strumenti rappresentativi di capitale, il trasferimento di denaro, di altre disponibilità liquide o di altre attività, oppure tramite una loro combinazione. L'operazione può avvenire tra i soci delle entità che si aggregano o tra un'entità e i soci di un'altra entità. Può comportare la costituzione di una nuova entità che controlli le entità che partecipano all'aggregazione o l'attivo netto trasferito oppure la ristrutturazione di una o più entità che partecipano all'aggregazione.

Le *business combination* sono contabilizzate secondo il *purchase method*. Tale metodologia presuppone che il prezzo dell'acquisizione debba essere riflesso sul valore dei beni dell'entità acquisita e tale attribuzione deve avvenire al *fair value* (delle attività e delle passività) e non ai loro valori contabili. L'eventuale differenza residuale (positiva) costituisce l'avviamento, (negativa) il disavviamento.



Strumenti Finanziari

Attività finanziarie e crediti commerciali

Le attività finanziarie sono iscritte inizialmente al *fair value* e classificate nella categoria crediti e finanziamenti attivi, attività disponibili per la vendita o attività finanziarie al *fair value* con contropartita nel conto economico, in funzione della relativa natura e dello scopo per cui sono state acquistate.

Le attività finanziarie sono contabilizzate alla data di negoziazione dell'operazione di acquisizione/vendita e sono rimosse dal bilancio quando il diritto di ricevere i relativi flussi di cassa si è estinto e il Gruppo FS Italiane ha sostanzialmente trasferito tutti i rischi e benefici relativi allo strumento finanziario e il relativo controllo.

Crediti e finanziamenti attivi

Per crediti e finanziamenti attivi si intendono strumenti finanziari non derivati e non quotati in un mercato attivo, dai quali sono attesi pagamenti fissi o determinabili. In particolare, nella presente categoria sono classificate le seguenti voci del prospetto della situazione patrimoniale – finanziaria consolidata: "Attività finanziarie non correnti (inclusi derivati)", "Attività finanziarie correnti (inclusi derivati)" e "Crediti commerciali correnti".

I crediti e finanziamenti attivi sono contabilizzati inizialmente al *fair value* e successivamente valutati con il metodo del costo ammortizzato in base al criterio del tasso di interesse effettivo, al netto del fondo svalutazione. I crediti e finanziamenti attivi sono inclusi nell'attivo corrente, ad eccezione di quelli con scadenza contrattuale superiore ai dodici mesi rispetto alla data di bilancio, che sono classificati nell'attivo non corrente.

Le perdite su crediti e finanziamenti attivi sono contabilizzate in bilancio quando si riscontra un'evidenza oggettiva che il Gruppo FS Italiane non sarà in grado di recuperare il credito dovuto dalla controparte sulla base dei termini contrattuali. L'evidenza oggettiva include eventi quali:

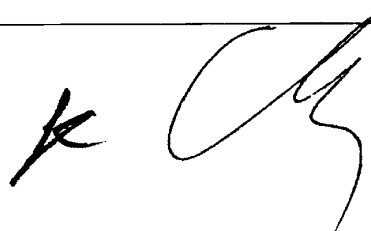
- significative difficoltà finanziarie dell'emittente o debitore;
- contenziosi legali aperti con il debitore relativamente a crediti;
- probabilità che il debitore dichiari bancarotta o che si aprano altre procedure di ristrutturazione finanziaria.

L'importo della svalutazione viene misurato come differenza tra il valore contabile dell'attività e il valore attuale degli attesi futuri flussi finanziari e rilevato nel conto economico nella voce "Svalutazioni e perdite (riprese) di valore". I crediti e finanziamenti attivi non recuperabili sono rappresentati nella situazione patrimoniale e finanziaria consolidata al netto del fondo svalutazione. Se nei periodi successivi vengono meno le motivazioni delle svalutazioni precedentemente effettuate, il valore delle attività è ripristinato fino a concorrenza del valore che sarebbe derivato dall'applicazione del metodo del costo ammortizzato.

Attività finanziarie disponibili per la vendita

Le attività finanziarie disponibili per la vendita sono strumenti finanziari non derivati esplicitamente designati in questa categoria e sono compresi nelle attività non correnti, fatta eccezione per quelle attività per le quali gli amministratori intendano procedere con la cessione nei dodici mesi successivi alla data di bilancio. La categoria in oggetto include esclusivamente partecipazioni.

Le attività finanziarie disponibili per la vendita sono inizialmente rilevate a *fair value*, incrementate dei costi accessori e successivamente sono valutate a *fair value*, imputando i successivi utili o perdite da valutazione a una riserva di

Two handwritten signatures in black ink, one on the left and one on the right, positioned below the text of the document.

patrimonio netto. La loro imputazione a conto economico è effettuata solo nel momento in cui l'attività finanziaria viene effettivamente ceduta, ovvero, nel caso di variazioni cumulate negative al momento che le stesse sono considerate durature e significative.

Eventuali dividendi derivanti da partecipazioni iscritte nella categoria in oggetto sono imputati nel conto economico, nel momento in cui sorge in capo al Gruppo FS Italiane il diritto a ricevere il relativo pagamento.

Il Gruppo FS Italiane valuta a ogni data di bilancio se esiste un'oggettiva evidenza di perdita di valore delle attività finanziarie. Nel caso di partecipazioni classificate come disponibili per la vendita, una riduzione nel *fair value* della partecipazione al di sotto del costo iniziale è considerato un indicatore di perdita di valore. Nel caso esista questo tipo di evidenza, per le attività finanziarie disponibili per la vendita, la perdita cumulata – calcolata come la differenza tra il costo di acquisizione e il *fair value* alla data del bilancio al netto di eventuali perdite di valore contabilizzate precedentemente nel conto economico – è trasferita dal patrimonio netto e riconosciuta nel conto economico. Tali perdite si cristallizzano e pertanto non possono essere successivamente ripristinate a conto economico. Le variazioni dei tassi di cambio relative alle partecipazioni iscritte nella categoria delle attività finanziarie disponibili per la vendita sono rilevate nell'ambito della specifica riserva del patrimonio netto.

Attività finanziarie al "fair value" con contropartita nel conto economico

Le attività finanziarie al *fair value* con contropartita nel conto economico sono rappresentate da titoli detenuti per la negoziazione, in quanto acquisiti allo scopo di essere ceduti nel breve termine. I derivati sono valutati come titoli detenuti per la negoziazione, a meno che non siano contabilmente designati come strumenti finanziari di copertura.

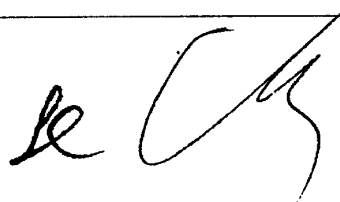
Le attività finanziarie con contropartita nel conto economico sono inizialmente rilevate al *fair value* e i relativi costi accessori sono spesati immediatamente nel conto economico. Successivamente, tali attività sono valutate al *fair value* con contabilizzazione a conto economico della relativa variazione.

Disponibilità liquide e mezzi equivalenti

Le disponibilità liquide comprendono la cassa e 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.

Strumenti finanziari derivati

Gli strumenti finanziari derivati stipulati dal Gruppo FS Italiane sono volti a fronteggiare l'esposizione al rischio di cambio e di tasso di interesse e ad una diversificazione dei parametri di indebitamento che ne permetta una riduzione del costo e della volatilità. Alla data di stipula del contratto gli strumenti derivati sono inizialmente contabilizzati al *fair value* e, se gli strumenti derivati non sono contabilizzati quali strumenti di copertura (fattispecie non presente all'interno del Gruppo FS Italiane), le successive variazioni del *fair value* sono trattate quali componenti del conto economico.

Gli strumenti finanziari derivati di copertura sono contabilizzati secondo le modalità stabilite per l'*hedge accounting* solo quando:

- all'inizio della copertura, esistono la designazione formale e la documentazione della relazione di copertura stessa;
- si prevede che la copertura sarà altamente efficace;
- l'efficacia può essere attendibilmente misurata;
- la copertura stessa è altamente efficace durante i diversi periodi contabili per i quali è designata.

Se gli strumenti finanziari derivati si qualificano per la contabilizzazione secondo l'*hedge accounting*, si applica il seguente trattamento contabile:

Cash flow hedge

Se uno strumento finanziario derivato è designato come copertura dell'esposizione alla variabilità dei flussi finanziari di un'attività o di una passività iscritta in bilancio o di un'operazione prevista altamente probabile, la porzione efficace degli utili o delle perdite derivanti dall'adeguamento al *fair value* dello strumento derivato è rilevata in una specifica riserva di patrimonio netto. L'utile o la perdita cumulati sono stornati dalla riserva di patrimonio netto e contabilizzati a conto economico negli stessi esercizi in cui gli effetti dell'operazione oggetto di copertura vengono rilevati a conto economico. L'utile o la perdita associati a quella parte della copertura inefficace sono iscritti a conto economico immediatamente. Se l'operazione oggetto di copertura non è più ritenuta probabile, gli utili o le perdite non ancora realizzati, contabilizzati nella riserva di patrimonio netto, sono rilevati immediatamente a conto economico.

Gli strumenti finanziari derivati sono contabilizzati con data di negoziazione.

Stima del *fair value*

Il *fair value* degli strumenti finanziari quotati in un mercato attivo è basato sui prezzi di mercato alla data di bilancio. Il *fair value* degli strumenti finanziari non quotati in un mercato attivo è invece determinato utilizzando tecniche di valutazione basate su una serie di metodi e assunzioni legate a condizioni di mercato alla data di bilancio.

Di seguito si riporta la classificazione dei *fair value* degli strumenti finanziari sulla base dei seguenti livelli gerarchici:

Livello 1: fair value determinato con riferimento a prezzi quotati (non rettificati) su mercati attivi per strumenti finanziari identici;

Livello 2: fair value determinato con tecniche di valutazione con riferimento a variabili osservabili su mercati attivi;

Livello 3: fair value determinato con tecniche di valutazione con riferimento a variabili di mercato non osservabili.

Date le caratteristiche di breve termine dei crediti e dei debiti commerciali, si ritiene che i valori di carico rappresentino una buona approssimazione del *fair value*.

Rimanenze

Le rimanenze di magazzino sono iscritte al minore valore 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.

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.

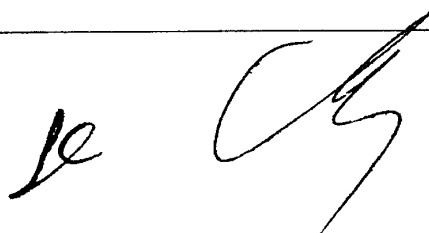
In questa voce sono iscritti anche gli immobili di *trading* che sono iscritti al minore fra il costo di acquisizione e valore di mercato determinato con perizia di un terzo indipendente. Essi sono iscritti al netto del fondo svalutazione e i costi incrementativi sono capitalizzati. La svalutazione viene 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 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.

Il Gruppo FS Italiane presenta come attività l'ammontare lordo dovuto dai clienti per i contratti relativi alle commesse in corso per i quali i costi sostenuti, più i margini rilevati (meno le perdite rilevate), eccedono la fatturazione di avanzamento lavori. Presenta inoltre come passività l'ammontare lordo dovuto ai clienti, per tutte le commesse in corso per le quali gli importi fatturati per stato avanzamento lavori eccedono i costi sostenuti, inclusivi dei margini rilevati (meno le perdite rilevate).

Two handwritten signatures in black ink, one on the left and one on the right, positioned below the horizontal line.

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 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, inoltre, in essere 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.

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 tale ultima posta, 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.

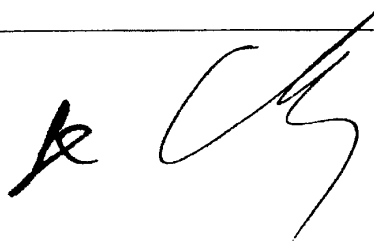
Gli interessi attivi sono registrati nel conto economico sulla base del tasso effettivo di rendimento.

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 alla voce "Ricavi delle vendite e prestazioni", come componente positiva del conto economico.

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.

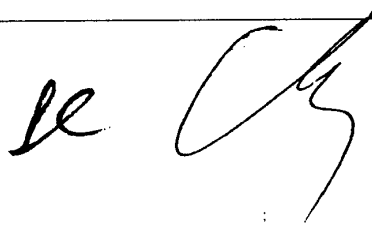
Le imposte correnti, le imposte anticipate e differite sono rilevate nel conto economico, ad eccezione di quelle relative a voci rilevate tra le altre componenti del conto economico complessivo o direttamente addebitate o accreditate a patrimonio netto. In questi ultimi casi le imposte differite sono 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 attività operative cessate

Le attività 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 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.

Principi contabili di recente emissione

Principi contabili, emendamenti ed interpretazioni di prima adozione

IFRS 13 – Misurazione del *fair value*

In data 12 maggio 2011 lo IASB ha emesso il principio IFRS 13 – “Misurazione del *fair value*” che illustra come deve essere determinato il *fair value* ai fini del bilancio e si applica a tutte le fattispecie in cui i principi richiedono o permettono la valutazione al *fair value* o la presentazione di informazioni basate sul *fair value*, con alcune limitate esclusioni. Il principio ha richiesto altresì un'informativa più estesa sulla misurazione del *fair value* (gerarchia del *fair value*) rispetto a quella richiesta dall'IFRS 7.

Il Gruppo ha adottato tale nuovo principio in modo prospettico dal 1° gennaio 2013.

IAS 19 – Benefici ai dipendenti

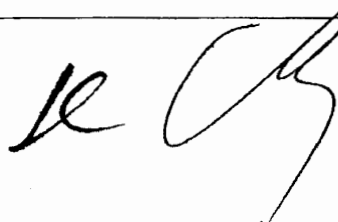
In data 16 giugno 2011 lo IASB ha emesso un emendamento allo IAS 19 – “Benefici ai dipendenti” che elimina l'opzione di differire il riconoscimento degli utili e delle perdite attuariali con il c.d. metodo del corridoio, richiedendo che tutti gli utili o perdite attuariali siano iscritti immediatamente nel prospetto di conto economico complessivo (OCI), in modo che l'intero ammontare netto dei fondi per benefici definiti (al netto delle attività al servizio del piano) sia iscritto nella situazione patrimoniale-finanziaria consolidata. L'emendamento prevede inoltre che le variazioni tra un esercizio e il successivo del fondo per benefici definiti e delle attività al servizio del piano debbano essere suddivise in tre componenti: le componenti di costo legate alla prestazione lavorativa dell'esercizio devono essere iscritte a conto economico come “*service costs*”; gli oneri finanziari netti calcolati applicando l'appropriato tasso di sconto al saldo netto del fondo per benefici definiti al netto delle attività risultanti all'inizio dell'esercizio, devono essere iscritti a conto economico come tali; gli utili e perdite attuariali che derivano dalla rimisurazione delle passività e attività devono essere iscritti nel prospetto di conto economico complessivo. Inoltre, il rendimento delle attività, incluso tra gli oneri finanziari netti come sopra indicato, deve essere calcolato sulla base del tasso di sconto della passività e non più del rendimento atteso delle attività.

L'emendamento infine, introduce nuove informazioni addizionali da fornire nelle note al bilancio.

La Società ha adottato tale emendamento in modo retrospettivo a partire dal primo gennaio 2013; In considerazione del fatto che la Società aveva già optato per il riconoscimento immediato degli utili e perdite attuariali in OCI l'applicazione del suddetto emendamento non ha prodotto effetti.

IAS 1 – Presentazione del bilancio

In data 16 giugno 2011 lo IASB ha emesso un emendamento allo IAS 1 – “Presentazione del bilancio” che richiede alle imprese di raggruppare tutti i componenti presentati nel Prospetto degli Altri utili/(perdite) complessivi (*Other*



Comprehensive Income OCI) a seconda che essi possano essere, o meno, riclassificati successivamente a conto economico.

Il Gruppo ha adottato tale emendamento a partire dal 1° gennaio 2013.

IFRS 7 – Strumenti finanziari: informazioni integrative

In data 16 dicembre 2011 lo IASB ha emesso alcuni emendamenti all'IFRS 7 – "Strumenti finanziari: informazioni integrative". Tali emendamenti richiedono informazioni sugli effetti reali o potenziali delle compensazioni delle attività e passività finanziarie sulla situazione patrimoniale-finanziaria di un'impresa.

Il Gruppo ha adottato tali emendamenti a partire dal 1° gennaio 2013.

Annual Improvements to IFRSs: 2009-2011 Cycle

Il 17 maggio 2012 lo IASB ha pubblicato il documento *Annual Improvements to IFRSs: 2009-2011 Cycle*, che recepisce le modifiche ai principi nell'ambito del processo annuale di miglioramento degli stessi, concentrandosi su modifiche valutate necessarie, ma non urgenti. Di seguito vengono citate quelle che comportano un cambiamento nella presentazione, iscrizione e valutazione delle poste di bilancio, tralasciando quelle che determinano solo variazioni terminologiche o cambiamenti editoriali con effetti minimi in termini contabili, o quelle che hanno effetto su principi o interpretazioni non applicabili al Gruppo:

- **IAS 1 "Presentazione del bilancio – Informazioni comparative"**: si chiarisce che nel caso vengano fornite informazioni comparative addizionali, queste devono essere presentate in accordo con gli IAS/IFRS; se un'entità fornisce volontariamente informazioni aggiuntive le stesse possono essere raccolte anche in uno solo dei prospetti contabili obbligatori, per il quale, poi, devono essere fornite le relative note. Inoltre, si chiarisce che nel caso in cui un'entità modifichi un principio contabile o effettui una rettifica/riclassifica retrospettiva, la stessa entità dovrà presentare uno stato patrimoniale anche all'inizio del periodo comparativo ("terzo stato patrimoniale" negli schemi di bilancio), mentre nella nota integrativa non sono richieste *disclosures* comparative anche per tale "terzo stato patrimoniale", a parte le voci interessate.
- **IAS 16 "Immobili, impianti e macchinari – Classificazione dei *servicing equipment*"**: si chiarisce che i *servicing equipment* dovranno essere classificati nella voce Immobili, impianti e macchinari se utilizzati per più di un esercizio, nelle rimanenze di magazzino in caso contrario.
- **IAS 32 "Strumenti finanziari"**: esposizione nel bilancio – Imposte dirette: si chiarisce che le imposte dirette sulle distribuzioni ai possessori di strumenti di capitale e sui costi di transazione sugli strumenti di capitale seguono le regole dello IAS 12.
- **IAS 34 "Bilanci Intermedi – Informazioni sui settori operativi"**: si chiariscono i requisiti di informativa da esporre nei bilanci intermedi in merito ad attività e passività relativi ai settori operativi.

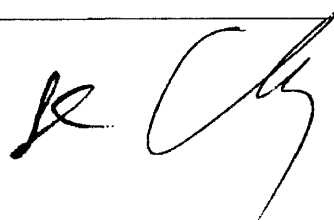
Il Gruppo ha adottato tali modifiche a partire dal 1° gennaio 2013.

Principi contabili, emendamenti ed interpretazioni omologati da parte dell'Unione Europea, ma non ancora applicabili e non adottati in via anticipata dal Gruppo FS Italiane

Si segnala che lo studio delle modifiche di seguito elencate è in corso, i relativi effetti non sono pertanto al momento determinabili.

IFRS 10 – Bilancio consolidato

In data 12 maggio 2011 lo IASB ha emesso il principio IFRS 10 – "Bilancio Consolidato" che sostituisce l'interpretazione SIC-12 "Consolidamento – Società a destinazione specifica (società veicolo)" e lo IAS 27 – "Bilancio consolidato e



separato”, il quale sarà ridenominato Bilancio separato e disciplinerà il trattamento contabile delle partecipazioni nel bilancio separato. Il nuovo principio individua un unico modello di controllo applicabile a tutte le imprese. Di seguito le principali novità:

- secondo l'IFRS 10 vi è un unico principio base per consolidare tutte le tipologie di entità, e tale principio è fondato sul controllo. Tale variazione rimuove l'incoerenza percepita tra il precedente IAS 27 (basato sul controllo) e il SIC 12 (basato sul passaggio dei rischi e dei benefici);
- è stata introdotta una definizione di controllo più solida rispetto al passato, basata su tre elementi: (a) potere sull'impresa acquisita; (b) esposizione, o diritti, a rendimenti variabili derivanti dal coinvolgimento con la stessa; (c) capacità di utilizzare il potere per influenzare l'ammontare di tali rendimenti;
- l'IFRS 10 richiede che un investitore, per valutare se ha il controllo sull'impresa acquisita, si focalizzi sulle attività che influenzano in modo sensibile i rendimenti della stessa;
- l'IFRS 10 richiede che, nel valutare l'esistenza del controllo, si considerino solamente i diritti sostanziali, ossia quelli che sono esercitabili in pratica quando devono essere prese le decisioni rilevanti sull'impresa acquisita;
- l'IFRS 10 prevede guide pratiche di ausilio nel valutare se esiste il controllo in situazioni complesse, quali il controllo di fatto, i diritti di voto potenziali, le situazioni in cui occorre stabilire se colui che ha il potere decisionale sta agendo come agente o principale, ecc..

Il principio è applicabile in modo retrospettivo dal 1° gennaio.

IFRS 11 – Accordi a controllo congiunto

In data 12 maggio 2011 lo IASB ha emesso il principio IFRS 11 – “Accordi a controllo congiunto” che sostituisce l'interpretazione SIC-13 – “Entità a controllo congiunto – Conferimenti in natura da parte dei partecipanti al controllo” e lo IAS 31 – “Partecipazioni in *joint venture*”. L'IFRS 11, fermi restando i criteri per l'individuazione della presenza di un controllo congiunto, stabilisce i principi di rendicontazione contabile per le entità che sono parti di tali accordi, definendo come unico metodo di contabilizzazione quello del patrimonio netto ai fini del bilancio consolidato. Secondo l'IFRS 11 l'esistenza di un veicolo separato non è una condizione sufficiente per classificare un accordo di compartecipazione come una *joint venture*.

A seguito dell'emanazione del principio IFRS 11, lo IAS 28 – “Partecipazioni in società collegate e *joint venture*” è stato emendato per comprendere nel suo ambito di applicazione, dalla data di efficacia del principio, anche le partecipazioni in imprese a controllo congiunto.

Il principio è applicabile in modo retrospettivo dal 1° gennaio.

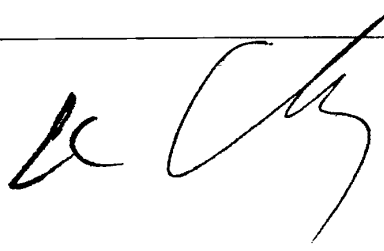
IFRS 12 – Informativa sulle partecipazioni in altre entità

In data 12 maggio 2011 lo IASB ha emesso il principio IFRS 12 – “Informativa sulle partecipazioni in altre entità” che è un nuovo e completo principio sulle informazioni addizionali da fornire nel bilancio consolidato per ogni tipologia di partecipazione, ivi incluse quelle in imprese controllate, in accordi a controllo congiunto, in imprese collegate, in società a destinazione specifica ed altre società veicolo non consolidate.

Il principio è applicabile in modo retrospettivo dal 1° gennaio.

IAS 32 – Strumenti Finanziari: esposizione nel bilancio

In data 16 dicembre 2011 lo IASB ha emesso alcuni emendamenti allo IAS 32 – “Strumenti Finanziari: esposizione nel bilancio”, per chiarire l'applicazione di alcuni criteri per la compensazione delle attività e delle passività finanziarie presenti nello IAS 32, rendendola di fatto più difficile. Gli emendamenti sono applicabili in modo retrospettivo per gli esercizi aventi inizio dal o dopo il 1° gennaio 2014.



IFRS 10 IFRS 11 IFRS 12 – Modifiche: guida alle disposizioni transitorie

In data 28 giugno 2012 lo IASB ha pubblicato alcune modifiche all'IFRS 10 – "Bilancio consolidato", all'IFRS 11 – "Accordi a controllo congiunto" e all'IFRS 12 – "Informativa sulle partecipazioni in altre entità", risultanti dalle proposte contenute nell'*Exposure Draft* - Guida alle disposizioni transitorie pubblicata nel dicembre 2011. Le modifiche prevedono in sostanza un alleggerimento nella fase di transizione ai nuovi principi, limitando l'obbligo di fornire informazioni comparative rettificata al solo esercizio comparativo precedente. Inoltre, per le informazioni relative alle entità strutturate non consolidate, le modifiche sopprimono l'obbligo di presentare informazioni comparative per gli esercizi precedenti alla data in cui l'IFRS 12 è applicato per la prima volta. Le modifiche sono applicabili dagli esercizi che decorrono dal 1° gennaio 2014.

IFRS 10 IFRS 12 IAS 27 – Investment entity

In data 31 ottobre 2012 lo IASB ha pubblicato alcuni emendamenti ai principi IFRS 10 – "Bilancio Consolidato", IFRS 12 – "Informativa sulle partecipazioni in altre entità" e IAS 27 – "Bilancio separato". I suddetti emendamenti chiariscono la definizione di "*investment entity*" ed introducono un'eccezione all'applicazione del principio di consolidamento per tali imprese, permettendo alle stesse di valutare le proprie controllate al *fair value*. Inoltre, vengono meglio definiti alcuni requisiti di informativa che le "*investment entities*" devono fornire in nota. Il principio è applicabile per gli esercizi che decorrono dal 1° gennaio 2014 o in data successiva.

IAS 36 – Informativa sul valore recuperabile delle attività non finanziarie

In data 29 maggio 2013 lo IASB ha emesso un emendamento allo IAS 36 – "Informativa sul valore recuperabile delle attività non finanziarie". L'emendamento disciplina l'informativa da fornire sul valore recuperabile delle attività che hanno subito una riduzione di valore, se tale importo è basato sul *fair value* al netto dei costi di vendita.

L'emendamento è applicabile dagli esercizi che hanno inizio dal 1° gennaio 2014.

IAS 39 – Strumenti finanziari: rilevazione e valutazione

In data 27 giugno 2013 lo IASB ha emesso alcuni emendamenti allo IAS 39 – "Strumenti finanziari: rilevazione e valutazione", intitolati "Novazione dei derivati e continuità dell'*hedge accounting*". Le modifiche permettono di continuare l'*hedge accounting* nel caso in cui uno strumento finanziario derivato, designato come strumento di copertura, sia novato a seguito dell'applicazione di legge o regolamenti al fine di sostituire la controparte originale per garantire il buon fine dell'obbligazione assunta e se sono soddisfatte determinate condizioni.

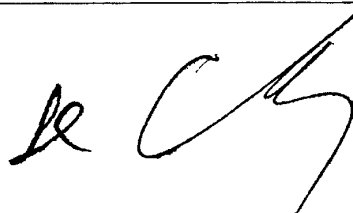
La stessa modifica sarà inclusa nell'IFRS 9 – "Strumenti finanziari". Tali emendamenti sono applicabili dagli esercizi che hanno inizio dal 1° gennaio 2014, con possibilità di applicazione anticipata.

Principi contabili, emendamenti ed interpretazioni non ancora omologati da parte dell'Unione Europea

Alla data del presente Bilancio gli organi competenti dell'Unione Europea non hanno ancora concluso il processo di omologazione necessario per l'adozione dei seguenti principi contabili ed emendamenti:

IFRS 9 – Strumenti finanziari

In data 12 novembre 2009 lo IASB ha pubblicato il principio IFRS 9 – "Strumenti finanziari" il quale rappresenta la prima parte di un processo per fasi che ha lo scopo di sostituire interamente lo IAS 39 e introduce dei nuovi criteri per la classificazione e valutazione delle attività e passività finanziarie. In particolare, per le attività finanziarie il nuovo principio utilizza un unico approccio basato sulle modalità di gestione degli strumenti finanziari e sulle caratteristiche dei flussi di cassa contrattuali delle attività finanziarie stesse, al fine di determinarne il criterio di valutazione, sostituendo le diverse



regole previste finora dallo IAS 39. Per le passività finanziarie, invece, la principale modifica riguarda il trattamento contabile delle variazioni di *fair value* di una passività finanziaria designata come passività finanziaria valutata al *fair value* attraverso il conto economico, nel caso in cui queste siano dovute ad una variazione del merito creditizio della passività stessa. Secondo il nuovo principio, tali variazioni devono essere rilevate nel Prospetto degli Altri utili/(perdite) complessivi e non più nel conto economico. L'IFRS 9 è efficace dagli esercizi che hanno inizio dal 1° gennaio 2018.

IFRIC 21 – Prelievi

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". 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 efficace dagli esercizi che hanno inizio dal 1° gennaio 2014.

IAS 19 – Benefici ai dipendenti

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", con l'obiettivo di semplificare la contabilizzazione dei contributi che sono indipendenti dal numero di anni di servizio prestato, come, ad esempio, quelli che vengono calcolati in base ad una percentuale fissa dello stipendio. Tali emendamenti sono applicabili dal 1° luglio 2014 con possibilità di applicazione anticipata.

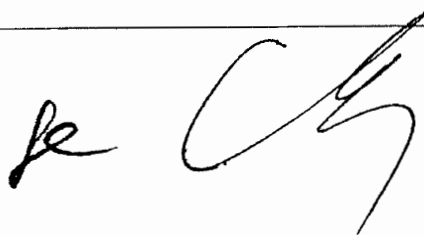
Annual Improvements to IFRSs: 2011-2013 Cycle

Il 12 dicembre 2013 lo IASB ha pubblicato il documento *Annual Improvements to IFRSs: 2011-2013 Cycle*, che recepisce le modifiche ai principi nell'ambito del processo annuale di miglioramento degli stessi, in risposta a quattro questioni affrontate durante il ciclo 2011-2013. I principi inclusi in questo ciclo sono: IFRS 1 IFRS 3 IFRS 13 IAS 40. Tali modifiche sono applicabili dal 1° luglio 2014 con possibilità di applicazione anticipata.

Uso di stime e valutazioni

La redazione del Bilanci 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.

Pertanto i risultati che si consuntiveranno 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 dal mercato, nonché dall'esperienza storica. Inoltre, qualora venga determinato che possa essersi generata una potenziale riduzione di valore, il Gruppo stesso 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

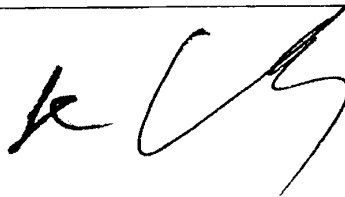
L'ammortamento delle immobilizzazioni costituisce un costo rilevante per il Gruppo. Il costo delle immobilizzazioni materiali, immateriali e degli investimenti immobiliari è ammortizzato lungo la vita utile stimata dei relativi cespiti. La vita utile economica delle immobilizzazioni del Gruppo stesso 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 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 e degli investimenti immobiliari

Secondo le disposizioni degli IAS 16, 38 e 40 il costo ammortizzabile dell'infrastruttura (che include gli immobili, impianti e macchinari e le attività immateriali) e degli investimenti immobiliari è determinato detraendo il loro valore residuo. Il valore residuo dell'infrastruttura e degli investimenti immobiliari è determinato come valore stimato che l'entità potrebbe ricevere in quel momento dalla sua dismissione, al netto dei costi stimati di dismissione, se questo fosse già al tempo e nella condizione attesa alla fine della Concessione. La società controllata RFI S.p.A., 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.

vii) Settori operativi

La Capogruppo Ferrovie dello Stato Italiane, avendo emesso titoli di debito in un mercato regolamentato dell'Unione Europea fornisce nelle note esplicative informazioni sui settori operativi, secondo quanto previsto dall'IFRS 8.

5. 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.

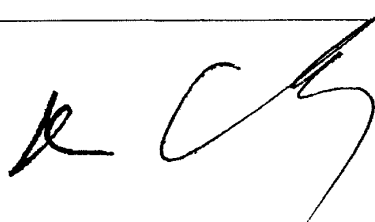
Nella presente sezione vengono fornite informazioni relative all'esposizione del Gruppo a ciascuno dei rischi elencati in precedenza, gli obiettivi, le politiche e i processi di gestione di tali rischi e i metodi utilizzati per valutarli, nonché la gestione del capitale. Il presente Bilancio Consolidato 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 deriva principalmente dai crediti finanziari verso la pubblica amministrazione, dai crediti commerciali e dagli investimenti finanziari del Gruppo FS Italiane.

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.

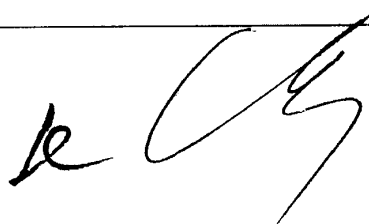


La seguente tabella riporta l'esposizione al rischio di credito del Gruppo FS Italiane al 31 dicembre 2013, confrontata con il saldo al 31 dicembre 2012.

	valori in milioni di euro	
	31.12.2013	31.12.2012
Crediti commerciali correnti	2.964	3.201
Fondo svalutazione	(423)	(401)
Crediti commerciali correnti al netto del fondo svalutazione	2.541	2.800
Altre attività correnti	4.468	3.188
Fondo svalutazione	(14)	(14)
Altre attività correnti al netto del fondo svalutazione	4.454	3.174
Attività finanziarie non correnti (inclusi derivati)	1.283	1.402
Fondo svalutazione		
Attività finanziarie non correnti (inclusi derivati) al netto del fondo svalutazione	1.283	1.402
Altre attività non correnti	3.638	4.481
Fondo svalutazione		
Altre attività non correnti al netto del fondo svalutazione	3.638	4.481
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	1.622	1.270
Attività finanziarie correnti (inclusi derivati)	221	184
Fondo svalutazione	(1)	
Attività finanziarie correnti (inclusi derivati) al netto del fondo svalutazione	220	184
Crediti commerciali non correnti	45	50
Fondo svalutazione	(18)	(15)
Crediti commerciali non correnti al netto del fondo svalutazione	28	35
Contratti di costruzione	21	17
Fondo svalutazione	(1)	(4)
Contratti di costruzione al netto del fondo svalutazione	20	13
Totale esposizione al netto del fondo svalutazione (*)	13.806	13.358

(*) 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.



	valori in milioni di euro	
	31.12.2013	31.12.2012
Pubblica Amministrazione, Stato Italiano, Regioni	10.486	10.208
Clienti ordinari	929	1.069
Istituti finanziari	41	39
Altri debitori	727	773
Totale esposizione al netto del fondo svalutazione	12.183	12.089

	31.12.2013	31.12.2012
Pubblica Amministrazione, Stato Italiano, Regioni	86,1%	84,4%
Clienti ordinari	7,6%	8,8%
Istituti finanziari	0,3%	0,3%
Altri debitori	6%	6,4%
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 al 31 dicembre 2013 raggruppate per scaduto ed esposte escludendo le Disponibilità liquide e mezzi equivalenti.

valori in milioni di euro						
31.12.2013						
Scaduti da						
	Non scaduti	0-180	180-360	360-720	oltre 720	Totale
Pubblica Amministrazione, Stato Italiano, Regioni (lordo)	9.625	550	185	144	40	10.544
Fondo Svalutazione	(13)			(25)	(20)	(58)
Pubblica Amministrazione, Stato Italiano, Regioni (netto)	9.612	550	185	119	20	10.486
Clienti ordinari (lordo)	527	322	212	167	74	1.302
Fondo Svalutazione	(102)	(5)	(169)	(39)	(58)	(373)
Clienti ordinari (netto)	425	317	43	128	16	929
Istituti finanziari	18			23		41
Altri debitori (lordo)	593	53	15	31	62	754
Fondo Svalutazione	(8)		(1)	(16)	(2)	(27)
Altri debitori (netto)	585	53	14	15	60	727
Totale esposizione al netto del fondo svalutazione	10.640	920	242	285	96	12.183

valori in milioni di euro

31.12.2012						
	Scaduti da					Totale
	Non scaduti	0-180	180-360	360-720	oltre 720	
Pubblica Amministrazione, Stato Italiano, Regioni (lordo)	9.351	460	173	241	31	10.257
Fondo Svalutazione	(14)	(2)		(22)	(11)	(49)
Pubblica Amministrazione, Stato Italiano, Regioni (netto)	9.337	458	173	219	20	10.208
Clienti ordinari (lordo)	798	213	196	170	49	1.426
Fondo Svalutazione	(38)	(4)	(161)	(107)	(47)	(357)
Clienti ordinari (netto)	760	209	35	63	2	1.069
Istituti finanziari	16			23		39
Altri debitori (lordo)	642	48	19	45	48	802
Fondo Svalutazione	(1)	(2)		(23)	(3)	(29)
Altri debitori (netto)	641	46	19	22	45	773
Totale esposizione al netto del fondo svalutazione	10.754	713	227	327	67	12.089

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 FS Italiane sono generalmente monitorati e gestiti centralmente sotto il controllo della Capogruppo, con l'obiettivo di garantire un'efficace e 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 FS Italiane.

Il Gruppo ha come obiettivo la prudente gestione del rischio di liquidità originato dalla normale operatività.

Nello specifico per far fronte a potenziali temporanee esigenze di liquidità la Capogruppo si è dotata nel corso del 2011 di una "Backup Credit Facility" dell'importo massimo di euro 1.500 milioni, su base "committed" accesa con un pool di otto finanziatori e con scadenza pari a tre anni; tale linea di credito è stata posta in essere con una finalità "general purpose" ed in tal senso garantisce alla Società la possibilità di ricorrere a tale strumento di provvista per le più varie tipologie di fabbisogno operativo.

Inoltre, sempre ai fini di far fronte a temporanee esigenze di liquidità, il Gruppo FS Italiane ha a disposizione ulteriori linee di credito "uncommitted" concesse dal sistema bancario.

Le scadenze contrattuali delle passività finanziarie al 31 dicembre 2013 e al 31 dicembre 2012, indicate al lordo degli interessi da versare, sono esposte nelle tabelle seguenti:

valori in milioni di euro

31 dicembre 2013	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	4.162	4.890	14	58	317	1.439	3.064
Finanziamenti da banche	5.617	6.584	581	410	720	2.093	2.780
Debiti verso altri finanziatori	1.661	1.960	125	131	244	737	722
Debiti commerciali	3.514	3.517	1.898	1.620			
Passività finanziarie	177	178	174		1	2	
Totale	15.131	17.129	2.792	2.219	1.282	4.271	6.566
Passività finanziarie derivate	208	195	51	47	75	35	(13)

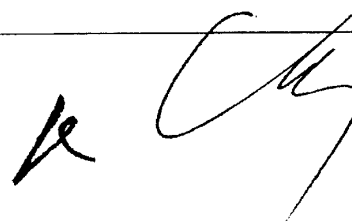
valori in milioni di euro

31 dicembre 2012	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	3.412	3.729	8	607	21	886	2.208
Finanziamenti da banche	6.527	7.587	315	1.108	621	2.214	3.327
Debiti verso altri finanziatori	1.804	2.143	152	121	249	719	903
Altro	11	11					11
Debiti commerciali	4.094	4.152	2.344	1.807	1		
Passività finanziarie	168	169	166		1	2	
Totale	16.016	17.790	2.984	3.643	893	3.821	6.449
Passività finanziarie derivate	358	350	64	70	97	123	(4)

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.

Si evidenzia che, con riferimento alle passività finanziarie non derivate in scadenza entro 6 mesi o meno, la parte principale è rappresentata 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.

Nelle tabelle seguenti sono riportati i rimborsi delle passività finanziarie al 31 dicembre 2013 e al 31 dicembre 2012, esposte in base alla scadenza entro 12 mesi, da 1 a 5 anni e oltre i cinque anni.



valori in milioni di euro

31 dicembre 2013	Valore contabile	Entro 12 mesi	1-5 anni	Oltre 5 anni
Passività finanziarie non derivate				
Prestiti obbligazionari	4.162	24	1.426	2.712
Finanziamenti da banche	5.617	943	1.979	2.694
Debiti verso altri finanziatori	1.661	200	784	677
Debiti commerciali	3.514	3.513	1	
Passività finanziarie	177	175	2	
Totale	15.131	4.855	4.192	6.083

valori in milioni di euro

31 dicembre 2012	Valore contabile	Entro 12 mesi	1-5 anni	Oltre 5 anni
Passività finanziarie non derivate				
Prestiti obbligazionari	3.412	602	822	1.988
Finanziamenti da banche	6.527	1.301	2.387	2.839
Debiti verso altri finanziatori	1.804	207	771	827
Altri finanziamenti	11			11
Debiti commerciali	4.094	4.092	1	
Passività finanziarie	168	166	2	
Totale	16.016	6.368	3.983	5.665

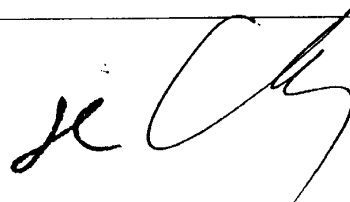
Rischio di mercato

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 FS Italiane 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 Consigli di Amministrazione 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.



Con le suddette *policy*, il Gruppo FS Italiane non utilizza strumenti finanziari derivati di natura speculativa, ma esclusivamente strumenti di copertura e, in particolare, i cd. "plain vanilla" quali *interest rate swap*, *interest rate collar* ed *interest rate cap*.

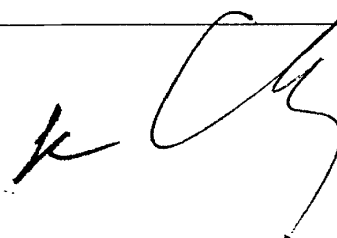
La seguente tabella riporta il dettaglio dei finanziamenti a medio/lungo termine (incluso la quota a breve) e le passività finanziarie correnti e non correnti esclusi gli strumenti derivati di copertura, a tasso variabile e a tasso fisso.

	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	6.525	7.133	724	768	2.686	2.955
Tasso fisso	5.092	6.479	737	526	1.591	3.625
Saldo al 31 dicembre 2013	11.617	13.612	1.461	1.294	4.277	6.580
Tasso variabile	8.006	8.563	1.984	399	2.356	3.824
Tasso fisso	3.917	5.076	600	491	1.429	2.556
Saldo al 31 dicembre 2012	11.923	13.639	2.584	890	3.785	6.380

La seguente tabella riporta l'incidenza dei finanziamenti a medio/lungo termine (incluso la quota a breve) e le passività finanziarie correnti e non correnti esclusi gli strumenti derivati di copertura, 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.

	31.12.2013	31.12.2012
Prima della copertura con strumenti derivati		
Tasso variabile	56%	67%
Tasso fisso	44%	33%
Dopo la copertura con strumenti derivati		
Tasso variabile	37%	11%
Tasso variabile protetto	18%	29%
Tasso fisso	44%	61%

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 ai finanziamenti passivi nel corso del 2013.



	valori in milioni di euro	
	Shift + 50 bps	Shift - 50 bps
Interessi passivi per debiti a tasso variabile	37	(36)
Net Cash Flow da operazioni di copertura	(27)	28
Totale	10	(8)

Quest'ultima tabella riporta gli effetti patrimoniali che si registrerebbero sul valore dei derivati se si verificasse una variazione +/- 50 *basis points* dei tassi di interesse *Euribor*.

	valori in milioni di euro	
	Shift + 50 bps	Shift - 50 bps
<i>Fair value</i> derivati di copertura	65	(70)
Totale	65	(70)

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 cambio derivante dalle diverse valute in cui opera. Al 31 dicembre 2013 risultano finanziamenti in franchi svizzeri per un importo complessivo pari a 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.

31 dicembre 2013	valori in milioni di euro		
	Crediti e finanziamenti attivi	Debiti e finanziamenti passivi	Di cui derivati di copertura
Attività finanziarie non correnti (inclusi derivati)	1.283		1
Crediti commerciali non correnti	28		
Altre attività non correnti	3.637		
Contratti di costruzione	20		
Crediti commerciali correnti	2.541		
Attività finanziarie correnti (inclusi derivati)	220		
Disponibilità liquide	1.622		
Crediti tributari	91		
Altre attività correnti	4.454		
Finanziamenti a medio/lungo termine		10.336	
Passività finanziarie non correnti (inclusi derivati)		191	188
Debiti commerciali non correnti		25	
Altre passività non correnti		559	
Finanziamenti a breve termine e quota corrente		1.104	
finanziamenti medio/lungo termine			
Debiti commerciali correnti		3.490	
Debiti tributari		7	
Passività finanziarie correnti (inclusi derivati)		194	20
Altre passività correnti		6.948	

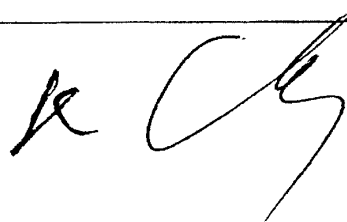
(*) Non sono inclusi i crediti per IVA e le partecipazioni

31 dicembre 2012	valori in milioni di euro		
	Crediti e finanziamenti attivi	Debiti e finanziamenti passivi	Di cui derivati di copertura
Attività finanziarie non correnti (inclusi derivati)	1.402		
Crediti commerciali non correnti	35		
Altre attività non correnti	4.482		
Contratti di costruzione	12		
Crediti commerciali correnti	2.800		
Attività finanziarie correnti (inclusi derivati)	184		
Disponibilità liquide	1.270		
Crediti tributari	91		
Altre attività correnti	3.175		
Finanziamenti a medio/lungo termine		9.633	
Passività finanziarie non correnti (inclusi derivati)		291	288
Debiti commerciali non correnti		35	
Altre passività non correnti		340	
Finanziamenti a breve termine e quota corrente		2.121	
finanziamenti medio/lungo termine			
Debiti commerciali correnti		4.059	
Debiti tributari		22	
Passività finanziarie correnti (inclusi derivati)		236	71
Altre passività correnti		7.276	

(*) Non sono inclusi i crediti per IVA e le partecipazioni

6. Attività possedute per la vendita

Al 31 dicembre 2013 le attività possedute per la vendita sono pari a 2 milioni di euro (28 milioni di euro al 31 dicembre 2012) e sono relative agli *asset* destinati ad essere ceduti nel breve termine.

A handwritten signature in black ink, consisting of stylized initials and a surname, positioned to the right of the horizontal line.

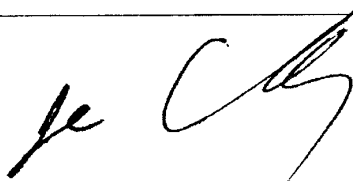
7. Immobili, impianti e macchinari

Di seguito è esposto il prospetto delle consistenze degli immobili, impianti e macchinari a inizio e fine periodo, con le relative movimentazioni intercorse. Nel corso del 2013 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	79.469	14.497	785	808	22.643	118.202
Ammortamenti e perdite di valore	(24.907)	(7.124)	(473)	(588)	(1.552)	(34.644)
Contributi	(23.783)	(459)	(105)	(41)	(14.928)	(39.316)
Consistenza al 1.1.2012	30.779	6.914	207	179	6.163	44.242
Investimenti	2	27	1	5	3.795	3.830
Passaggi in esercizio	612	964	22	44	(1.642)	
Ammortamenti	(80)	(875)	(17)	(30)		(1.002)
Perdite di valore		(6)				(6)
Operazioni straordinarie		23				23
Variazione area di consolidamento						
Differenze di Cambio						
Alienazioni e dismissioni	(22)	(19)	(1)	(2)	(8)	(52)
Altri movimenti	(24)					(24)
Riclassifiche da/ad "Attività possedute per la vendita"						
Incrementi dei contributi nel periodo	(553)	(7)	(16)	(6)	(1.464)	(2.046)
Altre riclassifiche	(167)	(26)		2	159	(32)
Fusioni						
Totale variazioni	(232)	81	(11)	13	840	691
Costo storico	79.650	15.134	806	811	24.937	121.338
Ammortamenti e perdite di valore	(24.773)	(7.630)	(488)	(572)	(1.547)	(35.010)
Contributi	(24.330)	(509)	(122)	(47)	(16.387)	(41.395)
Consistenza al 31.12.2012	30.547	6.995	196	192	7.003	44.933
Investimenti	15	107	1	6	3.813	3.942
Passaggi in esercizio	4.977	939	14	36	(5.966)	
Ammortamenti	(113)	(884)	(16)	(33)		(1.046)
Perdite di valore		(15)			(8)	(23)
Alienazioni e dismissioni (2)	(9)	(16)	(1)	(2)	(81)	(109)
Incrementi dei contributi nel periodo	(3.848)	(11)	(7)	(1)	(12)	(3.879)
Altre riclassifiche (1)	(121)	(1)		1	78	(43)
Totale variazioni	901	119	(8)	8	(2.176)	(1.157)
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 31.12.2013	31.448	7.114	188	199	4.826	43.775

(1) e (2): I dettagli sono riportati nella tabella che segue.



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) Altre riclassifiche						
Costo storico	(213)	(1)	2	(1)	78	(135)
Ammortamenti	(53)		(2)	2		(53)
Svalutazioni	154					154
Contributi	(10)					(10)
	(121)	(1)		1	78	(43)
2) Alienazioni e dismissioni						
Costo storico	28	262	4	16	81	392
Ammortamenti	(15)	(139)	(3)	(14)		(172)
Svalutazioni	(2)	(106)				(108)
Contributi	(2)	(1)				(3)
	9	16	1	2	81	109

L'incremento degli investimenti iscritti alla voce "Immobilizzazioni in corso e acconti", pari a 3.813 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 (2.852 milioni di euro);
- ai costi sostenuti per l'acquisizione, la ristrutturazione e la riqualificazione del materiale rotabile (si segnala in particolare il progetto di acquisto di locomotive leggere E464, i nuovi elettrotreni AV "Frecciarossa 1000", i convogli AV secondo il nuovo modello di offerta basato sui quattro nuovi livelli di servizio e le carrozze "Doppio-Piano") e per la riorganizzazione degli impianti di manutenzione dei nuovi convogli per l'Alta Velocità (901 milioni di euro);
- 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 (43 milioni di euro);
- agli oneri sostenuti per la riqualificazione, ristrutturazione e costruzione di officine e materiale rotabile nel trasporto regionale tedesco (10 milioni di euro).

I passaggi in esercizio dei "Terreni, fabbricati, infrastruttura ferroviaria e portuale" sono principalmente legati all'infrastruttura ferroviaria di RFI (4.947 milioni di euro), mentre quelli degli "Impianti e macchinari" si riferiscono principalmente all'entrata in esercizio di nuove locomotive e ad interventi di manutenzione incrementativa (928 milioni di euro).

Le perdite di valore pari a 23 milioni di euro sono riconducibili essenzialmente alla svalutazione di locomotori, impianti di officina e altri investimenti non più rispondenti ai requisiti tecnici previsti dalle società del Gruppo.

Le dismissioni si riferiscono alla chiusura di contratti relativi ad attrezzaggi e a restituzione di anticipi legati a lavori in corso non completati.

Le "Altre riclassifiche" della voce "Terreni, fabbricati, infrastruttura ferroviaria e portuale" sono principalmente dovute ad una modifica della destinazione d'uso delle aree interessate che hanno trovato una migliore rappresentazione negli

investimenti immobiliari; nella voce "Immobilizzazioni in corso" sono invece confluite attività precedentemente classificate nella medesima voce delle immateriali.

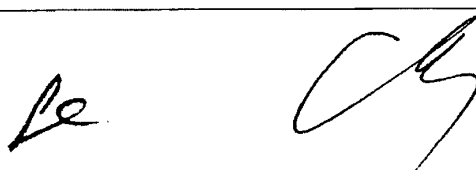
Al 31 dicembre 2013 le immobilizzazioni materiali non risultano gravate da ipoteche o privilegi, con l'eccezione di una parte del materiale rotabile di Trenitalia dato in pegno ad Eurofima a fronte dei finanziamenti a medio e lungo termine contratti per il tramite della Capogruppo, per un valore di 3.410 milioni di euro, e con l'esclusione degli alloggi di proprietà di RFI da alienare ai sensi della legge n.560/93.

Contributi governativi

Nel corso del 2013, in linea con lo stato avanzamento lavori delle attività materiali, degli investimenti immobiliari e delle attività immateriali, sono stati allocati contributi in conto impianti per un totale di 3.892 milioni di euro:

- per 279 milioni di euro a valere sui contributi da Ministero dell'Economia e delle Finanze destinati agli investimenti infrastrutturali relativi al sistema AV/AC;
- 1.750 milioni di euro a valere sui contributi conto impianti da Ministero dell'Economia e delle Finanze destinati agli investimenti infrastrutturali della rete convenzionale;
- 687 milioni di euro a valere sui contributi conto impianti da Ministero delle Infrastrutture e Trasporti e altri Enti destinati agli investimenti infrastrutturali della rete convenzionale;
- 25 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
- 13 milioni di euro relativi alla manutenzione/rinnovo del parco rotabile per il trasporto su rotaia e gomma.

Gli altri contributi allocati (pari a 1.138 milioni di euro) derivano principalmente dall'Unione Europea e da Enti Locali



8. Investimenti immobiliari

Nella seguente tabella sono riportate le consistenze ad inizio e a fine esercizio, sia al 31 dicembre 2013 che al 31 dicembre 2012, degli investimenti immobiliari.

	2013		2012	
	Terreni	Fabbricati	Terreni	Fabbricati
valori in milioni di euro				
Saldo al 1 Gennaio				
Costo	2.398	858	2.386	860
di cui:				
Costo storico	2.399	888	2.387	888
Contributi	(1)	(30)	(1)	(28)
Fondo Ammortamento		(402)		(399)
Fondo Svalutazione	(1.063)	(118)	(1.064)	(116)
Valore a bilancio	1.335	338	1.322	345
Variazioni del periodo				
Acquisizioni/Incrementi		2		7
Riclassifiche	134	(5)	19	(1)
Contributi		(9)		(2)
Ammortamenti e svalutazioni	(19)	(15)	(2)	(9)
Altri movimenti	(3)		(5)	(2)
Totale Variazioni	112	(27)	13	(7)
Saldo al 31 Dicembre				
Costo	2.529	845	2.398	858
di cui:				
Costo storico	2.530	885	2.399	888
Contributi	(1)	(40)	(1)	(30)
Fondo Ammortamento		(416)		(402)
Fondo Svalutazione	(1.083)	(119)	(1.063)	(118)
Valore a bilancio	1.446	310	1.335	338

La voce "Investimenti immobiliari" accoglie fabbricati e terreni non strumentali valutati al costo e comprende aree destinate alla valorizzazione (come le linee dismesse) 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.

Le svalutazioni, pari in totale a circa 21 milioni di euro, sono dovute all'allineamento dei valori contabili di terreni e fabbricati al loro *fair value* di riferimento risultato più basso a seguito di puntuali perizie.

9. 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	115	9	847	98	71	78	1.219
Ammortamenti e perdite di valore	(87)	(8)	(531)		(23)		(650)
Contributi	(4)		(32)				(36)
Consistenza al 1.1.2012	24	1	284	98	48	78	533
Investimenti		1	4	107	5		117
Passaggi in esercizio	1		48	(50)			(1)
Ammortamenti	(1)	(1)	(46)		(9)		(57)
Alienazioni e dismissioni						9	9
Operazioni straordinarie							
Perdite di valore							
Riclassifiche da/ad "Attività possedute per la vendita"							
Incrementi dei contributi di periodo			(1)	(19)			(20)
Altre riclassifiche				(22)		7	(15)
Totale variazioni			5	16	(4)	15	33
Costo storico	116	10	899	133	77	94	1.328
Ammortamenti e perdite di valore	(88)	(9)	(579)		(33)		(709)
Contributi	(5)		(32)	(19)			(56)
Consistenza al 31.12.2012	23	1	288	114	44	94	564
Investimenti			3	102	2		107
Passaggi in esercizio			56	(57)			(1)
Ammortamenti	(1)	(1)	(53)		(9)		(64)
Alienazioni e dismissioni			(1)		(3)		(4)
Operazioni straordinarie							
Perdite di valore				(2)			(2)
Riclassifiche da/ad "Attività possedute per la vendita"							
Incrementi dei contributi di periodo			(4)				(4)
Altre riclassifiche			2	(92)	1		(89)
Totale variazioni	(1)	(1)	3	(49)	(9)		(56)
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 31.12.2013	22		291	65	35	94	507

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. L'incremento dei contributi è invece legato a quanto è stato destinato dal Programma Operativo Nazionale all'implementazione dei *software* aziendali (4 milioni di euro).

Le altre riclassifiche delle immobilizzazioni in corso ed acconti trovano esatta corrispondenza con le immobilizzazioni in corso delle attività materiali.

Test di *Impairment*

In applicazione della metodologia prevista dallo IAS 36 – “*Impairment of assets*”, le società del Gruppo hanno effettuato il *test di impairment* sulle attività non correnti a vita utile indefinita, come ogni anno, e nei casi in cui fatti e circostanze hanno richiesto tale revisione, sulle altre attività non correnti nei casi in cui fatti e circostanze hanno richiesto tale revisione.

Nel dettaglio il *test di impairment* ha riguardato l'avviamento di Netinera GmbH, di Ataf Gestioni Srl e di FS Logistica SpA. Le partecipate RFI Spa e Trenitalia Spa, nella formazione del proprio bilancio, hanno effettuato *test di impairment* sulle attività non correnti relative alle *Cash Generating Units* (CGUs, intese come unità di business autonome in grado di generare flussi di cassa ampiamente indipendenti).

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. Nel determinare il valore d'uso, i flussi di cassa sono stati ottenuti basandosi sui dati previsionali di budget 2014 e sui valori dell'ultimo Piano Industriale 2014-2017 del Gruppo FS approvato dal Consiglio di Amministrazione di FS Italiane in data 19 febbraio 2014; 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 2%. 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	Capitale investito netto (€/Mln)	Tasso di attualizzazione (WACC)	Growth Rate
Trenitalia			
Passeggeri M/Lpercorrenza	3.337	7,10%	2,00%
Passeggeri Regionale	5.354	7,10%	2,00%
Cargo	745	9,00%	2,00%
RFI			
Divisione Rete Convenzionale	325	5,50%	1,00%
Divisione Rete AV/AC	5.242	5,50%	2,00%
Netinera	371	6,94%	1,00%
FS Logistica	160	9,09%	2,00%
ATAF Gestioni	6	9,40%	n.a.

Dal confronto tra il capitale investito netto delle singole CGU ed il valore attualizzato dei flussi di cassa sommato al suo *Terminal Value (Value in Use)*, non sono emerse perdite di valore.

10. 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 2013 della fiscalità differita iscritta per le principali differenze temporanee.

	valori in milioni di euro				
	31.12.2012	Incr.(Decr.) con impatto a Conto Economico	Incr.(Decr.) OCI	Altri movimenti	31.12.2013
Attività per imposte anticipate	308		(21)		287
Passività per imposte differite	233		(22)		211

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" (in particolare, della rete tradizionale per la svalutazione del costo originario operata in sede di prima adozione IAS/IFRS) e delle "Rimanenze" (in particolare, degli immobili di *trading*, rispetto alle rivalutazioni fiscalmente irrilevanti). Inoltre, le attività per imposte anticipate pari a 287 milioni di euro, considerate le movimentazioni dell'anno, riflettono la valutazione dell'attuale recuperabilità di quota parte delle perdite fiscali di Trenitalia (per circa 69 milioni di euro), sulla base delle prospettive di redditività del Gruppo, tenendo in considerazione la disciplina vigente in materia di riportabilità delle perdite ed il contesto socio-economico di riferimento.

11. 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 2013, 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 2012.

valori in milioni di euro

	Valore netto 31.12.2013	Quota %	Valore netto 31.12.2012	Quota %
Partecipazioni in imprese a controllo congiunto				
Cisalpino SA	1,15	50,00	68,00	50,00
Trenord Srl	32,27	50,00	32,00	50,00
Terminal Alptransit Srl	0,19	50,00		
ODEG Ostdeutsche Eisenbahngesellschaft mbH	2,80	50,00	0,05	50,00
ODIG Ostdeutsche Instandhaltungsgesellschaft mbH		50,00	0,19	50,00
Verkehrsbetriebe Osthannover GmbH (*)	2,00	57,45	1,97	57,45
Kraftverkehr Celle Stadt und Land GmbH (*)	0,44	35,04	0,56	35,04
KVG Stade GmbH & Co. KG (*)	3,87	34,47	3,82	34,47
Kraftverkehr - GMBH - KVG (*)	1,25	34,47	0,82	34,47
KVG Stade Verwaltungs GmbH (*)	0,01	34,47	0,01	34,47
Verkehrsgesellschaft Landkreis Gifhorn (*)	0,26	14,47	0,19	25,20
Partecipazioni in imprese collegate				
B.B.T. SE SpA	71,19	50,00	67,04	50,00
Ferrovie Nord Milano SpA	47,01	14,74	43,91	14,74
Logistica SA	1,55	50,00	1,40	50,00
LTF - Lyon Turin Ferroviarie Sas	95,05	50,00	95,05	50,00
Pol Rail Srl	1,87	50,00	1,54	50,00
Quadrante Europa Terminal Gate SpA	7,67	50,00	7,86	50,00
LI-NEA SpA	1,54	34,00	1,55	34,00
Osthannoversche Umschlagsgesellschaft mbH		33,33	0,33	33,33
Altre	2,60		3,23	
Totale	273		330	

(*) La società è da considerarsi come una joint venture perché il Gruppo esercita la stessa influenza dei soci terzi

Si riporta di seguito la tabella delle consistenze delle partecipazioni in esame, raggruppate per categoria, e delle relative variazioni intervenute nell'esercizio 2013.

valori in milioni di euro

	Valore finale al 31.12.2012	Variazione area	Aumenti (diminuzioni) di capitale	Impatto a Conto economico	Altro	Valore finale al 31.12.2013
Partecipazioni in imprese a controllo congiunto	108		(66)	4	(1)	44
Partecipazioni in imprese collegate	222		4	4	(1)	229
Totale	330		(62)	8	(2)	273

La diminuzione di capitale pari a 66 milioni di euro è relativa all'ormai avviato processo di scioglimento della società Cisalpino SA che ha portato alla restituzione del capitale sociale ai soci avvenuta il 16 gennaio. Si segnala inoltre che a seguito della suddetta operazione sono stati rilevati "Utili su cambi" per i cui dettagli si rimanda al commento del Conto Economico. Gli aumenti di capitale invece si riferiscono alla società LTF Sas, per un importo pari a 22 milioni di euro,

compensato totalmente dai contributi in conto impianti ricevuti dal Ministero dell'Economia e delle Finanze, e alla sottoscrizione da parte di TFB SpA del capitale sociale della società BBT SE per un valore pari a 32 milioni di euro, compensato parzialmente dai contributi in conto impianti ricevuti dal Ministero dell'Economia e delle Finanze relativi al cap. 7122 per gli investimenti finanziari (per un importo pari a 28 milioni di euro), che sono stati contabilizzati a rettifica del valore della partecipazione stessa.

L'impatto a conto economico si riferisce ai risultati conseguiti nel corso del 2013.

Nella voce "Altro" sono incluse le variazioni della "Riserva per variazioni del *fair value* sui derivati" e della "Riserva per utili (perdite) attuariali per benefici ai dipendenti", nonché le differenze di cambio per le società che operano in valuta diversa dall'euro e la distribuzione dei dividendi.

Il valore della partecipazione in Ostdeutsche Instandhaltungsgesellschaft mbH è pari a zero a seguito della situazione di un deficit patrimoniale.

Si segnala infine che la partecipazione in Osthannoversche Umschlagsgesellschaft mbH è in corso di vendita ed è stata quindi riclassificata nella voce "Attività possedute per la vendita e gruppi in dismissione".

Nelle seguenti tabelle sono riepilogati i dati salienti delle partecipazioni contabilizzate con il metodo del patrimonio netto, non rettificato per la percentuale di possesso detenuta dal Gruppo FS Italiane.

valori in milioni di euro

Partecipazioni in imprese a controllo congiunto 31.12.2013	Quota %	Attività correnti	Attività non correnti	Totale Attività	Passività correnti	Passività non correnti	Totale Passività	Ricavi	Costi	Utile/ (perdita)
Cisalpine SA	50,00	21	19	40	1		1	2	(1)	1
Trenord Srl	50,00	341	240	581	410	171	581	760	(760)	
ODEG Ostdeutsche Eisenbahngesellschaft mbH	50,00	56	6	62	47	10	57	172	(167)	5
ODIG Ostdeutsche Instandhaltungsgesellschaft mbH	50,00	8	11	19	20		20	7	(8)	(1)
Berchtesgardener Land Bahn GmbH	50,00	2		2	4		4	8	(8)	
Verkehrsbetriebe Osthannover GmbH	57,45	2	3	5	1		1	10	(10)	
Kraftverkehr Celle Stadt und Land GmbH	35,04	1	1	2				1	(1)	
KVG Stade GmbH & Co. KG	34,47	13	13	26	6	9	15	31	(30)	1
Kraftverkehr - GMBH - KVG	34,47	1	14	15	11		11	25	(24)	1
Verkehrsgesellschaft Landkreis Gifhorn	14,47							15	(15)	

Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane

valori in milioni di euro

Partecipazioni in imprese a controllo congiunto 31.12.2012	Quota %	Attività correnti	Attività non correnti	Totale Attività	Passività correnti	Passività non correnti	Totale Passività	Ricavi	Costi	Utile/(perdita)
Cisalpino SA	50,00	172	6	178	4		4	64	(85)	(21)
Trenord Srl	50,00	300	188	487	319	95	414	737	(734)	3
ODEG Ostdeutsche Eisenbahngesellschaft mbH	50,00	18	8	26	19	7	26	99	(99)	
ODIG Ostdeutsche Instandhaltungsgesellschaft mbH	50,00	5	10	16	15		15	10	(10)	
Berchtesgardener Land Bahn GmbH	50,00	2		2	4		4	8	(9)	(1)
Verkehrsbetriebe Osthannover GmbH	57,45	2	3	4	1		1	9	(8)	1
Kraftverkehr Celle Stadt und Land GmbH	35,04	1	1	2				1	(1)	
KVG Stade GmbH & Co. KG	34,47	13	13	26	7	8	16	31	(29)	2
Kraftverkehr - GMBH - KVG	34,47	1	13	14	11		11	24	(23)	1
KVG Stade Verwaltungs GmbH	34,47									
Verkehrsgesellschaft Landkreis Gifhorn	25,20	2	1	3	1		2	15	(14)	

valori in milioni di euro

Partecipazioni in imprese collegate 31.12.2013	Quota %	Attività correnti	Attività non correnti	Totale Attività	Passività correnti	Passività non correnti	Totale Passività	Ricavi	Costi	Utile/(perdita)
B.B.T. SE SpA	50,00	43	547	590	296	2	298	13	(13)	
Ferrovie Nord Milano SpA	14,74	254	315	569	147	103	250	188	(171)	17
Logistica SA	50,00	1	3	4	1		1	1		1
LTF - Lyon Turin										
Ferrovie Sas	50,00	130	700	830	135		135	79	(79)	
Pol Rail Srl	50,00	8		8	5	4	9	26	(26)	
Quadrante Europa										
Terminal Gate SpA	50,00	1	20	21	1	5	6	1	(1)	

valori in milioni di euro

Partecipazioni in imprese collegate 31.12.2012	Quota %	Attività correnti	Attività non correnti	Totale Attività	Passività correnti	Passività non correnti	Totale Passività	Ricavi	Costi	Utile/(perdita)
B.B.T. SE SpA	50,00	112	475	587	310	2	312	12	(12)	
Ferrovie Nord Milano SpA	14,74	256	332	587	180	110	289	254	(232)	22
Logistica SA	50,00	1	3	4	1	3	4		(1)	
LTF - Lyon Turin										
Ferrovie Sas	50,00	47	638	686	69		69	42	(42)	
Pol Rail Srl	50,00	7		7	4		4	15	(15)	
Quadrante Europa										
Terminal Gate SpA	50,00	2	20	22	1	5	6	1	(2)	
LI-NEA SpA	34,00	8	7	15	8	7	15	17	(16)	1
Osthannoversche Umschlagsgesellschaft mbH	33,33		1	1				1	(1)	

Bilancio consolidato 2013

12. Attività finanziarie (inclusi i derivati)

Nella tabella seguente si riporta la composizione delle attività finanziarie alla fine dei due esercizi a confronto:

valori in milioni di euro

	Valore contabile								
	31.12.2013			31.12.2012			Variazioni		
	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale
Altre partecipazioni	191		191	189		189	2		2
Titoli e Finanziamenti	24	17	41	24	15	39		2	2
Crediti verso il Ministero dell'Economia e delle Finanze per contributi quindicennali da riscuotere	1.162	153	1.315	1.316	148	1.464	(154)	5	(149)
Crediti per finanziamenti	96	31	127	62	18	80	34	13	47
Altri crediti finanziari		19	19		3	3		16	16
Totale	1.473	220	1.693	1.591	184	1.775	(118)	36	(82)

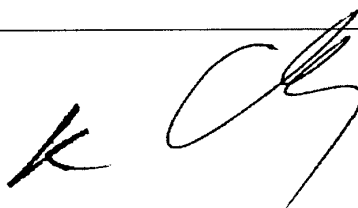
La diminuzione delle Attività finanziarie, avvenuta nel corso del 2013, è principalmente legata alla posta "Crediti verso il Ministero dell'Economia e delle Finanze" ridotta, nella sua parte non corrente, di circa 154 milioni di euro per la riduzione dell'orizzonte temporale di riferimento dei contributi quindicennali previsti dall'art. 1 comma 84 della Legge Finanziaria 2006 e per la conseguente riduzione delle annualità ancora da incassare fino al 2021. L'incremento dello stesso credito, per la quota corrente, di circa 5 milioni di euro è dovuto al maggior importo in scadenza al 31 dicembre 2014 rispetto all'analogo importo in scadenza al 31 dicembre 2013. I maggiori "Crediti per finanziamenti" per circa 47 milioni di euro sono dovuti principalmente all'incremento di somme pignorate presso conti correnti bancari vincolati intrattenuti presso Unicredit (43 milioni di euro). La relativa quota corrente aumenta principalmente per effetto dell'accensione di un nuovo conto corrente vincolato (17 milioni di euro) a seguito della stipula del contratto di compravendita delle aree del nuovo Teatro dell'Opera di Firenze.

13. Altre attività non correnti e correnti

Tale voce è così composta:

	valori in milioni di euro								
	31.12.2013			31.12.2012			Variazioni		
	Non Correnti	Correnti	Totale	Non Correnti	Correnti	Totale	Non Correnti	Correnti	Totale
Altri crediti verso società del gruppo		15	15		132	132		(117)	(117)
Crediti per IVA	397	236	633	149	656	805	248	(420)	(172)
Ministero dell'Economia e delle Finanze e Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti	3.544	4.075	7.619	4.382	2.690	7.072	(838)	1.385	547
Contributi in conto impianti da UE, altri Ministeri e altri		37	37		50	50		(13)	(13)
Altre Amministrazioni dello Stato		19	19		20	20		(1)	(1)
Debitori diversi e ratei/risconti	95	325	420	103	298	401	(8)	27	19
Totale	4.036	4.707	8.743	4.634	3.846	8.480	(598)	861	263
Fondo svalutazione		(14)	(14)		(14)	(14)			
Totale netto fondo svalutazione	4.036	4.693	8.729	4.634	3.832	8.466	(598)	861	263

I crediti verso il Ministero dell'Economia e delle Finanze (MEF) e verso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT) sono di seguito dettagliati:



Trasferimenti a favore di RFI	Valori al 31.12.2012	Incrementi	valori in milioni di euro	
			Decrement i	Valori al 31.12.2013
In conto esercizio:				
- Somme dovute dal MEF in forza del CdP	532	1.211	(1.300)	443
In conto impianti:				
- in forza del CdP	2.073	3.025	(2.075)	3.023
- Decreto MEF 47339/2011	3.035	123	(400)	2.758
dal MEF	5.108	3.148	(2.475)	5.781
dal MIT	1.432	368	(406)	1.394
Totale in conto impianti	6.540	3.516	(2.880)	7.175

I crediti relativi alle "Somme dovute in forza del Contratto di Programma" sono stati iscritti nell'esercizio in corso per 1.211 milioni di euro, in misura pari a quanto stabilito dalla Legge 24 dicembre 2012, n. 228 "Legge di stabilità 2013". Nel corso dell'esercizio, sono stati incassati i crediti residui relativi ad anni precedenti per 250 milioni di euro e crediti di competenza dell'anno 2013 per 1.050 milioni di euro.

In merito al conto impianti, nell'anno 2013 sono stati iscritti crediti verso il MEF relativi alle:

- somme relative al "Contratto di Programma" per un importo pari a 3.025 milioni di euro, destinati agli investimenti infrastrutturali della rete convenzionale e alla manutenzione straordinaria o agli interventi urgenti ed indifferibili della rete ferroviaria, in misura pari a quanto stabilito dalla Legge 24 dicembre 2012, n. 228 "Legge di stabilità 2013";
- interessi maturati per 123 milioni di euro, sui contributi quindicennali di cui al decreto 47339 del 1 giugno 2011.

Inoltre nel corso del 2013 si è registrato un incremento di 368 milioni di euro dei crediti verso il MIT, legati al completamento di linee AV/AC e per interventi di miglioramento della rete ferroviaria.

Nel corso dell'esercizio sono stati incassati 2.580 milioni di euro, tra cui la quota annuale di 400 milioni di euro di cui al decreto 47339 sopra indicato e la quota annuale di 106 milioni riferita ai contributi quindicennali stanziati nel 2012 dal MIT secondo la Legge Obiettivo 443 del 2001.

Si evidenzia che i crediti iscritti come somme dovute dal MEF e MIT in forza del Contratto di Programma si riferiscono a lavori ancora da effettuare che trovano quindi corrispondente contropartita alla voce acconti del passivo.

I crediti in forza del decreto MEF 47339/2011 si riferiscono a contributi per lavori già completati ed iscritti tra le attività materiali, i cui stanziamenti sono stati ottenuti, con quota annuale di 400 milioni di euro, a partire dal 2011.

Il decremento della voce "Altri crediti verso società del Gruppo" (117 milioni di euro) è dovuto alla regolazione finanziaria del credito verso la società controllata Cisalpino SA a seguito dell'accollo del debito finanziario verso Eurofima.

La voce "Crediti per IVA" si decrementa di 172 milioni di euro dovuti in parte all'incremento dei crediti non correnti per 248 milioni di euro e in parte al decremento dei crediti correnti per 420 milioni di euro attribuibile per 411 milioni di euro alla quota capitale e interessi e per 8 milioni di euro alle liquidazioni IVA periodiche dell'esercizio 2013.

Di seguito la ripartizione delle Altre attività non correnti e correnti per area geografica:

	valori in milioni di euro		
	31.12.2013	31.12.2012	Variazioni
Nazionali	8.715	8.321	394
Paesi dell'area euro	25	38	(13)
Regno Unito			
Altri paesi europei (UE non Euro)			
Altri paesi europei non UE	2	121	(119)
Stati Uniti			
Altri paesi			
Totale	8.742	8.480	262



14. Rimanenze e Contratti di costruzione

La voce risulta così composta:

	valori in milioni di euro		
	31.12.2013	31.12.2012	Variazioni
Materie prime, sussidiarie e di consumo	1.264	1.168	96
Fondo svalutazione	(222)	(225)	3
Valore netto	1.042	943	99
Prodotti in corso di lavorazione e semilavorati	5	5	
Fondo svalutazione			
Valore netto	5	5	
Cespiti radiati da alienare	21	17	4
Fondo svalutazione	(12)	(10)	(2)
Valore netto	9	7	2
Contratti di costruzione	21	17	4
Fondo svalutazione	(1)	(5)	4
Valore netto	20	12	8
Immobili e Terreni Trading	1.192	1.219	(27)
Fondo svalutazione	(331)	(302)	(29)
Valore netto	861	917	(56)
Totale Rimanenze e contratti di costruzione	1.937	1.885	52

Le rimanenze di materie prime, sussidiarie e di consumo sono costituite dalle giacenze destinate a soddisfare le richieste da parte degli impianti di materiale destinato agli investimenti, di materiale d'armamento, di impianti elettrici e navigazione e di materiali impiegati nel processo di manutenzione. L'incremento del 2013 di 99 milioni di euro è dato per 74 milioni di euro dall'infrastruttura, pari al saldo netto tra 329 milioni di euro per acquisti di materiali e 52 milioni di euro per la produzione delle Officine Nazionali Armamento e Apparecchiature Elettriche (Pontassieve e Bologna), compensati da 307 milioni di euro per l'impiego dei materiali, e 21 milioni di euro riconducibili all'acquisto di nuovi componenti riparabili effettuato dalla società Trenitalia SpA. Il fondo svalutazione subisce un decremento di 3 milioni di euro che deriva principalmente dall'effetto combinato dell'utilizzo di 19 milioni di euro a copertura delle rottamazioni di materiale di scorta effettuate, parzialmente compensato dall'accantonamento rilevato per 16 milioni di euro.

Gli immobili e terreni *trading* si riferiscono al patrimonio immobiliare detenuto dal Gruppo FS Italiane e destinato alla vendita. Il decremento dell'esercizio, pari a 56 milioni di euro, deriva dalla vendita di alcune aree a Torino e Firenze per circa 14 milioni di euro e per 9 milioni di euro relativi a una migliore allocazione delle partite in essere. La restante parte è dovuta alle svalutazioni, per un importo complessivo di circa 32 milioni di euro, al fine di allineare il valore contabile degli *asset* al relativo valore di mercato, a seguito di un'analisi effettuata sul patrimonio immobiliare del Gruppo, anche in considerazione della situazione economica ed in particolare della regressione registrata nel settore immobiliare.

15. Crediti commerciali non correnti e correnti

valori in milioni di euro

	31.12.2013			31.12.2012			Variazioni		
	Non Correnti	Correnti	Totale	Non Correnti	Correnti	Totale	Non Correnti	Correnti	Totale
Clienti ordinari	13	1.267	1.280	20	1.387	1.407	(7)	(120)	(127)
Amministrazioni dello Stato e altre Amm. Pubbliche	33	183	216	30	146	176	3	37	40
Ferrovie Estere		30	30		29	29		1	1
Ferrovie in concessione		6	6		9	9		(3)	(3)
Agenzie e altre aziende di trasporto		25	25		27	27		(2)	(2)
Crediti da Contratto di Servizio:									
- Contratto di Servizio verso le Regioni		1.090	1.090		1.077	1.077		13	13
- Contratto di Servizio verso lo Stato		246	246		398	398		(152)	(152)
Crediti verso società del Gruppo		117	117		128	128		(11)	(11)
Totale	46	2.964	3.010	50	3.201	3.251	(4)	(237)	(241)
Fondo svalutazione	(18)	(423)	(441)	(15)	(401)	(416)	(3)	(22)	(25)
Totale netto fondo svalutazione	28	2.541	2.569	35	2.800	2.835	(7)	(259)	(266)

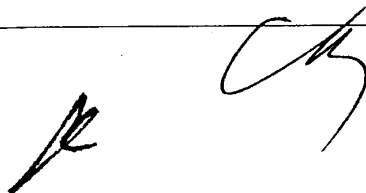
Il decremento dei crediti commerciali correnti al lordo del fondo svalutazione rispetto all'esercizio precedente, pari a 237 milioni di euro, è sostanzialmente riconducibile ad una diminuzione dei "Crediti da contratto di Servizio verso lo Stato" (152 milioni di euro), per contratti di servizio locale passeggeri, a seguito delle regolazioni finanziarie avvenute nel corso dell'esercizio.

I crediti verso "Clienti ordinari" subiscono un decremento di 127 milioni di euro per effetto di una migliore regolazione finanziaria avvenuta nel corso dell'esercizio, mentre i crediti verso "Amministrazioni dello Stato e altre Amministrazioni Pubbliche" aumentano di 40 milioni di euro.

Il fondo svalutazione crediti subisce nel complesso un incremento di 25 milioni ed è riconducibile essenzialmente alla copertura dei crediti per irregolarità di viaggio.

Di seguito la ripartizione dei Crediti commerciali non correnti e correnti per area geografica:

	valori in milioni di euro		
	31.12.2013	31.12.2012	Variazioni
Nazionali	2.886	3.109	(223)
Paesi dell'area euro	88	98	(10)
Regno Unito		1	(1)
Altri paesi europei (UE non Euro)	14	8	6
Altri paesi europei non UE	20	27	(7)
Stati Uniti			
Altri paesi	2	8	(6)
Totale	3.010	3.251	(241)

Two handwritten signatures in black ink are present below the horizontal line. The signature on the left is a stylized, cursive mark, and the signature on the right is a more complex, looped cursive mark.

16. Disponibilità liquide e mezzi equivalenti

La voce è così dettagliata:

	valori in milioni di euro		
	31.12.2013	31.12.2012	Variazioni
Depositi bancari e postali	450	346	104
Denaro e valori in cassa	41	52	(11)
Conti correnti di tesoreria	1.131	872	259
Totale	1.622	1.270	352

L'incremento rispetto al 2012 delle Disponibilità liquide e mezzi equivalenti per 352 milioni di euro è principalmente attribuibile al conto corrente di tesoreria (per 259 milioni di euro) che riporta i versamenti effettuati a fine anno dal Ministero dell'Economia e delle Finanze relativamente al Contratto di Programma e ai Contratti di Servizio con lo Stato, nonché i versamenti per altri contributi erogati dalla Commissione Europea.

17. Crediti tributari

I crediti tributari ammontano nel 2013 a 91 milioni di euro, in linea con quelli del 31 dicembre 2012 e si riferiscono a crediti per imposte sul reddito relative ad esercizi precedenti.

18. Patrimonio netto

Le variazioni intervenute nell'esercizio 2013 e 2012 per le principali voci del patrimonio netto consolidato sono riportate analiticamente nel prospetto all'inizio delle Note di Bilancio.

Capitale sociale

Il capitale sociale della Capogruppo al 31 dicembre 2013, interamente sottoscritto e versato, risulta costituito da numero 38.790.425.485 azioni ordinarie da nominali 1 euro cadauna, per un totale di 38.790 milioni di euro.

Riserva Legale

La riserva legale, pari a 21 milioni di euro, è aumentata per la quota parte di utile realizzato dalla Capogruppo e destinato a tale voce, pari a 4 milioni di euro.

Riserva di conversione bilanci in valuta estera

La riserva di conversione comprende tutte le differenze cambio derivanti dalla conversione dei bilanci delle società estere e ammonta a 3 milioni di euro. Il decremento di 17 milioni di euro è legato principalmente alla diminuzione del capitale sociale della società Cisalpino SA, già descritta nel paragrafo relativo alle partecipazioni.

Riserva per variazione fair value su derivati (Cash Flow Hedge)

La riserva di copertura di flussi finanziari include la quota efficace della variazione netta accumulata del fair value degli strumenti di copertura dei flussi finanziari relativi a operazioni coperte che non si sono ancora manifestate e la quota di riserva accumulata con precedenti strumenti finanziari per i quali, nel corso dell'esercizio 2012, è stata esercitata dalle controparti l'opzione di *early termination* prevista nei contratti. Al 31 dicembre 2013 il saldo è negativo per 326 milioni di

euro (- 498 milioni di euro al 31 dicembre 2012), in virtù del combinato effetto legato alla valutazione al *fair value* degli strumenti di copertura alla data (con variazione positiva pari a 143 milioni di euro) e al rilascio della quota dell'anno legato alla chiusura anticipata dei contratti derivati in riferimento all'opzione di *early termination* precedentemente menzionata (con variazione positiva pari a 29 milioni di euro).

Riserva per utili (perdite) attuariali per benefici ai dipendenti

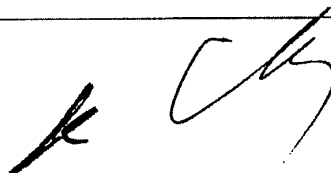
La riserva per utili (perdite) attuariali per benefici ai dipendenti include gli effetti delle variazioni attuariali del Trattamento di Fine Rapporto e della Carta di Libera Circolazione. Al 31 dicembre 2013 il saldo della riserva è negativo per 232 milioni di euro (-316 milioni di euro al 31 dicembre 2012).

Utili (Perdite) portati a nuovo

Il valore, negativo per 2.106 milioni di euro, si riferisce sostanzialmente alle perdite e agli utili riportati a nuovo dalle società consolidate e alle rettifiche di consolidamento emerse negli esercizi precedenti.

Altre componenti del conto economico complessivo (al netto dell'effetto fiscale)

Nella sezione dei prospetti contabili è presentato il Conto economico complessivo che evidenzia le altre componenti del risultato economico complessivo al netto dell'effetto fiscale.



19. Finanziamenti a medio/lungo termine e a breve termine

La voce ammonta a 11.440 milioni di euro ed è così dettagliata:

valori in milioni di euro			
Finanziamento a medio/lungo termine	Valore Contabile		
	31.12.2013	31.12.2012	Variazioni
Prestiti obbligazionari	4.138	2.810	1.328
Finanziamenti da banche	4.730	5.215	(485)
Debiti verso altri finanziatori	1.468	1.597	(129)
Altro		11	(11)
Totale	10.336	9.633	703

valori in milioni di euro			
Finanziamenti a breve termine e quota corrente fin. medio/lungo termine	Valore Contabile		
	31.12.2013	31.12.2012	Variazioni
Prestiti obbligazionari (breve termine)	24	602	(578)
Finanziamenti da banche (breve termine)	887	1.312	(425)
Debiti verso altri finanziatori (breve termine)	193	207	(14)
Totale	1.104	2.121	(1.017)
Totale Finanziamenti	11.440	11.754	(314)

La voce "Prestiti Obbligazionari", è composta da:

- venticinque prestiti obbligazionari, emessi dalla Capogruppo e sottoscritti interamente dalla società partecipata, di diritto svizzero, Eurofima SA (*private placement*). Il ricorso a detti prestiti è finalizzato al finanziamento di investimenti per il programma di rinnovo e ammodernamento del materiale rotabile. Il rimborso dei prestiti è previsto in un'unica soluzione alla scadenza; il godimento delle cedole è semestrale a tasso di interesse variabile per venti prestiti obbligazionari e annuale a tasso fisso per cinque prestiti obbligazionari. I titoli non prevedono quotazioni su "mercati ufficiali", Borse nazionali od estere, non potranno essere oggetto di negoziazione e rimarranno nel bilancio di Eurofima in qualità di unico proprietario.
- Inoltre, nel corso del 2013, FS Italiane ha collocato presso la Borsa Valori di Dublino 2 *tranches* per un totale di 1,35 miliardi di euro del prestito obbligazionario relativo al Programma *Euro Medium Term Notes* previsto su più anni per complessivi 4,5 miliardi di euro. La prima *tranche*, di ammontare nominale pari a 750 milioni di euro e cedola fissa annuale, ha scadenza il 22 luglio 2020; la seconda *tranche*, di ammontare nominale pari a 600 milioni di euro e cedola fissa annuale, ha scadenza il 22 luglio 2021.

Nel corso del 2013, i prestiti obbligazionari a breve termine sono diminuiti di 578 milioni di euro, principalmente per il rimborso di uno dei prestiti Eurofima per 600 milioni di euro.

I finanziamenti da banche a medio/lungo termine registrano un decremento nel corso del 2013 pari a 485 milioni di euro essenzialmente dovuto alla riclassifica a finanziamenti a breve termine delle quote capitali la cui estinzione è prevista nel 2014.

I finanziamenti da banche a breve termine sono composti dalle quote capitali dei debiti a medio/lungo termine che verranno rimborsate nel corso del 2014 e dall'esposizione finanziaria verso enti creditizi. Il decremento pari a 425 milioni di euro è dovuto principalmente alle quote capitali dei finanziamenti bancari pagate nel 2013.

I debiti verso altri finanziatori (sia quota a medio/lungo che quota a breve) comprendono principalmente 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. La variazione in diminuzione della voce è pari a 143 milioni e deriva dal rimborso delle quote capitali del suindicato prestito avvenuto nell'anno.

20. TFR e altri benefici ai dipendenti (CLC)

	valori in milioni di euro	
	2013	2012
Valore attuale obbligazioni TFR	1.842	2.050
Valore attuale obbligazioni CLC	38	49
Totale valore attuale obbligazioni	1.880	2.099

La tabella seguente illustra le variazioni intervenute nel valore attuale della passività per obbligazioni a benefici definiti.

	valori in milioni di euro	
	2013	2012
Obbligazioni a benefici definiti al 1° gennaio	2.099	1.879
Service Costs		1
Interest cost ^(*)	42	75
(Utili) perdite attuariali rilevati nel patrimonio netto	(84)	313
Anticipi, utilizzi e altre variazioni	(178)	(169)
Totale obbligazioni a benefici definiti	1.880	2.099

(*) con rilevazione a Conto Economico

Ipotesi attuariali

Si riepilogano di seguito le principali assunzioni effettuate per il processo di stima attuariale:




	2013	2012
Tasso di attualizzazione TFR	2,49%	2,05%
Tasso di attualizzazione CLC	3,17%	2,70%
Tasso annuo incremento TFR	3,00%	3,00%
Tasso di inflazione	2,00%	2,00%
Tasso atteso di <i>turnover</i> dei dipendenti	3,45%	3% - 4%
Tasso atteso di anticipazioni	1,98%	2,00%
Probabilità di decesso	Tabella di mortalità RG48 pubblicate dalla RGS	
Inabilità	Tavole INPS distinte per età e sesso	
Età pensionamento	100% al raggiungimento dei requisiti Assicurazione Generale Obbligatoria	

Di seguito si riporta un'analisi di sensitività che evidenzia gli effetti che si sarebbero registrati in termini di variazione del valore attuale delle passività per obbligazioni a benefici definiti, a seguito di variazioni nelle ipotesi attuariali ragionevolmente possibili.

Nell'ultima tabella è fornita la durata (*duration*) media finanziaria dell'obbligazione per i piani a benefici definiti e le erogazioni previste a piano.

	valori in milioni di euro		
	TFR	CLC	Altri benefici definiti ai dipendenti
Tasso di inflazione +0,25%	1.856	40	2
Tasso di inflazione -0,25%	1.812	36	2
Tasso di attualizzazione +0,25%	1.802	37	2
Tasso di attualizzazione -0,25%	1.868	39	2
Tasso di <i>turnover</i> +1%	1.833		2
<i>Duration</i> del piano	8	11	8
Erogazione 1° anno	151	2	0,2
Erogazione 2° anno	135	2	0,2
Erogazione 3° anno	147	2	0,2
Erogazione 4° anno	155	2	0,2
Erogazione 5° anno	167	2	0,2

21. Fondo per rischi ed oneri

Nelle tabelle seguenti sono riportate le consistenze ad inizio e fine anno e le movimentazioni dell'esercizio 2013 dei fondi per rischi ed oneri, con evidenza della quota a breve e a medio/lungo termine.

valori in milioni di euro					
Fondi rischi e oneri	31.12.2012	Acc.nti	Utilizzi e altre variazioni	Rilascio fondi eccedenti	31.12.2013
Fondo imposte	16	1		(6)	11
Altri fondi	1.375	139	(386)	(25)	1.103
Totale non corrente	1.391	140	(386)	(31)	1.114

valori in milioni di euro					
Quota a breve dei Fondi rischi e oneri	31.12.2012	Acc.nti	Utilizzi e altre variazioni	31.12.2013	
Altri fondi		21	2	5	28
Totale corrente		21	2	5	28

Il Fondo imposte accoglie oneri di natura fiscale di prevedibile sostenimento futuro.

Di seguito si fornisce il dettaglio delle principali poste che compongono la voce "Altri fondi".

Il Fondo Gestione Bilaterale di Sostegno al Reddito prevede l'attivazione di progetti di razionalizzazione dell'assetto produttivo del Gruppo FS Italiane ed è pari a 181 milioni di euro. Gli accantonamenti effettuati nel corso del 2013 sono stati pari a circa 32 milioni di euro; gli utilizzi, pari a circa 216 milioni di euro, sono relativi alle prestazioni straordinarie da erogare nei prossimi anni al personale che ha avuto accesso al Fondo sia nel corso del 2012 che nel corso del 2013. Il fondo è infine risultato eccedente e rilasciato a conto economico per un importo di circa 12 milioni di euro.

I fondi per contenzioso nei confronti del personale, pari a 82 milioni di euro, costituiti a fronte dei possibili oneri derivanti da contestazioni in essere e da cause attivate presso le competenti sedi, riguardano essenzialmente rivendicazioni economiche e di carriera e il risarcimento dei danni subiti per malattie professionali. La movimentazione è principalmente dovuta agli accantonamenti effettuati nell'anno da parte, in particolare, di RFI e Trenitalia per complessivi 27 milioni di euro ed agli utilizzi, per complessivi 34 milioni di euro, a copertura delle spese e degli oneri contributivi relativi a vertenze nei confronti del personale.

I fondi per contenzioso nei confronti dei terzi, pari a 337 milioni di euro, accolgono i possibili oneri relativi a cause in corso con i fornitori per appalti di opere, servizi e forniture, al contenzioso potenziale relativo a riserve avanzate dai fornitori nonché gli oneri prudenzialmente accantonati in relazione a possibili contestazioni da parte delle Regioni in merito alla qualità dei servizi di trasporto effettuati nell'ambito dei contratti di servizio. L'incremento dell'anno per circa 15 milioni di euro, in contropartita di voci diverse di conto economico, è principalmente dovuto a RFI e Trenitalia per nuovi contenziosi in essere; il fondo è stato poi utilizzato, per circa 87 milioni di euro, a seguito della risoluzione di cause conclusesi con




giudizio sfavorevole per il Gruppo e rilasciato a conto economico per circa 8 milioni di euro per minori esigenze complessive sui contenziosi in essere.

Il fondo per incentivo all'esodo del personale ammonta a 51 milioni di euro ed ha registrato un incremento di circa 10 milioni di euro ed un rilascio di 15 milioni di euro nel corso del 2013, mentre quello istituito a copertura degli oneri connessi alla bonifica dei siti inquinati e alla valorizzazione delle opere da dismettere, pari a 66 milioni di euro, è stato utilizzato per circa 18 milioni di euro.

La voce "Altri fondi" comprende anche l'accantonamento effettuato nel 2013, pari a 49 milioni di euro, a fronte della messa in liquidazione della partecipata Stretto di Messina SpA.



22. Passività finanziare non correnti e correnti (inclusi i derivati)

valori in milioni di euro

	Valore contabile								
	31.12.2013			31.12.2012			Variazioni		
	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale
Passività finanziarie									
Strumenti finanziari derivati di copertura	188	20	208	288	71	359	(100)	(51)	(151)
Altre passività finanziarie	3	174	177	3	165	168		9	9
Totale	191	194	385	291	236	527	(100)	(42)	(142)

La voce "Strumenti finanziari derivati di copertura" riporta essenzialmente il valore complessivo delle operazioni di *Interest Rate Swap* e *Interest Rate Collar*, calcolato con le formule di valutazione *standard* di mercato (*fair value*) così come indicato dall'IFRS 13, concluse dalle società del Gruppo FS Italiane a copertura dei finanziamenti di medio/lungo termine a tasso variabile. Il decremento della voce, pari a 151 milioni di euro, è dovuto alla variazione del *fair value* per circa 100 milioni di euro degli strumenti finanziari derivati di copertura non correnti e per circa 51 milioni di euro degli strumenti finanziari derivati di copertura correnti.

Medologia di valutazione del *fair value*

Gli strumenti derivati presenti nel portafoglio del Gruppo sono di natura OTC e rientrano nella valutazione al Livello 2 sulla base della gerarchia stabilita dall'IFRS 7.

Le valutazioni al *fair value* degli strumenti finanziari sono state effettuate sulla base di modelli finanziari considerati *standard* di mercato. In particolare si è proceduto:

- alla determinazione del valore attuale netto dei flussi futuri per gli *Swap*,
- al calcolo del valore di mercato ricavato attraverso il modello *Black & Scholes* per le Opzioni (*Collar*).

I dati di input utilizzati per l'alimentazione dei modelli sono rappresentati da parametri di mercato osservabili e disponibili sui maggiori *info-provider* finanziari.

Nello specifico sono stati utilizzati i dati della curva *Swap vs Euribor 3mesi*, la curva *Swap vs Euribor 6mesi*, la *Eur Interest Rate Volatility Cube* nonché le *Credit Default Swap curve (CDS)* delle parti coinvolte nel contratto derivato che rappresentano il dato di input comunemente accettato dagli operatori del mercato per la determinazione del *non-performance risk*. La determinazione del *non-performance risk* è effettuata sulla base di appropriate tecniche di valutazione generalmente adottate in ambito finanziario e di opportuni modelli che includono tra i fattori considerati i) l'esposizione al rischio, valutata come l'esposizione potenziale di *mark-to-market* durante la vita dello strumento finanziario, ii) le opportune CDS curve per rappresentare la loro probabilità di *default (PD)*.

23. Altre passività non correnti e correnti

La voce è così dettagliata:

	valori in milioni di euro								
	31.12.2013			31.12.2012			Variazioni		
	Non Correnti	Correnti	Totale	Non Correnti	Correnti	Totale	Non Correnti	Correnti	Totale
Acconti per contributi		5.538	5.538		5.864	5.864		(326)	(326)
Acconti verso clienti									
Debiti vs Ist. di Prev. e di Sic. Soc.	72	269	341	66	283	349	6	(14)	(8)
Debiti per IVA		109	109		82	82		27	27
Altri debiti verso società del Gruppo		81	81		2	2		79	79
Altri debiti e ratei/risconti passivi	487	951	1.438	274	1.045	1.319	213	(94)	119
Totale	559	6.948	7.507	340	7.276	7.616	219	(328)	(109)

Nella tabella seguente vengono esposti i movimenti relativi agli acconti iscritti principalmente dal Gestore dell'Infrastruttura (RFI) a fronte di contributi in conto impianti stanziati da parte dello Stato (MEF e MIT), dell'Unione Europea e da parte di Altre Amministrazioni, a fronte degli investimenti da effettuare sulla Rete Tradizionale e ad Alta Velocità.

	valori in milioni di euro				
	31.12.2012	Incrementi	Decrementi e contributi	Altre variazioni	31.12.2013
Acconti per contributi:					
- Ministero dell'Economia e Finanze (MEF)	2.850	3.065	(2.236)		3.679
- Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT)	1.524	368	(687)	(13)	1.192
- FESR	826	197	(721)	98	400
- TEN	105	70	(35)	(1)	139
- Altri	559	47	(395)	(83)	128
Totale	5.864	3.747	(4.074)	1	5.538

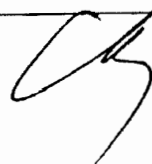
Negli incrementi degli acconti da MIT sono inclusi anche i trasferimenti relativi alle leggi per le aree depresse.

I decrementi degli acconti sono relativi all'iscrizione dei contributi negli "Immobili, impianti e macchinari", nelle "Attività Immateriali", nelle "Partecipazioni", a cui si rimanda per un maggiore dettaglio, e per 157 milioni di euro si riferiscono a contributi iscritti a conto economico a copertura di oneri finanziari.

Gli "Altri debiti e i ratei e risconti passivi" correnti, pari a 951 milioni di euro (minori per 94 milioni di euro rispetto al 2012) sono relativi principalmente a debiti verso il personale per competenze maturate e non liquidate, debiti verso il cd. Fondo a Gestione Bilaterale, depositi cauzionali, debiti verso Pubbliche Amministrazioni, altri debiti tributari per ritenute alla fonte operate dalle società nei confronti dei lavoratori dipendenti ed autonomi e imposte per rivalutazione TFR, ecc.

Gli "Altri debiti e ratel e risconti passivi" non correnti, pari a 487 milioni di euro (maggiori per 213 milioni di euro rispetto al 2012) sono relativi principalmente a debiti verso il cd. Fondo a Gestione Bilaterale per l'attivazione dei progetti 2013 da erogare nei prossimi anni.

I ratei e risconti passivi, complessivamente pari a 197 milioni di euro al 31 dicembre 2013, sono relativi principalmente alle quote di ricavo di competenza di futuri esercizi, riferibili al rimborso degli oneri fatturati nell'anno; tali ricavi saranno rilasciati a conto economico negli esercizi successivi in base alla durata dei contratti di riferimento. Si segnalano quelli relativi al differimento dei ricavi derivanti dalla cessione alla società Basicel (70 milioni di euro) dei diritti di utilizzazione degli elettrodotti per il passaggio di cavi in fibre ottiche di competenza dei futuri esercizi, il cui contratto ha durata di 30 anni, ai canoni Vodafone per accesso e manutenzione gallerie (20 milioni di euro), alla cessione alla società Infostrada (5 milioni di euro) del diritto d'uso delle fibre inerti, compresa l'installazione e sostituzione di separatori di fibre e di altre attrezzature necessarie per collegare le fibre inerti con le altre parti della rete IS (Impianti di Segnalamento e Sicurezza della circolazione Treni).



24. Debiti commerciali non correnti e correnti

La voce è così dettagliata:

	valori in milioni di euro								
	31.12.2013			31.12.2012			Variazioni		
	Non Correnti	Correnti	Totale	Non Correnti	Correnti	Totale	Non Correnti	Correnti	Totale
Debiti verso fornitori	24	3.395	3.419	34	3.747	3.781	(10)	(352)	(362)
Acconti commerciali	1	60	61	1	53	54		7	7
Deb. commerciali v/ società del Gruppo		24	24		239	239		(215)	(215)
Debiti per contratti di costruzione		11	11		20	20		(9)	(9)
Totale	25	3.490	3.515	35	4.059	4.094	(10)	(569)	(579)

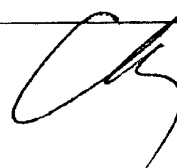
Il saldo dell'esercizio 2013 comprende principalmente i debiti verso fornitori ordinari per attività di investimento il cui decremento rispetto all'esercizio precedente, per 362 milioni di euro, è dovuto a un'accelerazione avvenuta nel piano dei pagamenti nel corso dell'esercizio.

La diminuzione dei debiti commerciali verso società del Gruppo, pari a 215 milioni di euro, è riconducibile principalmente alla regolazione finanziaria del debito di Trenitalia SpA verso la società Cisalpino SA per l'acquisto di materiale rotabile (ETR 610) per 196 milioni di euro.

Gli acconti commerciali sono relativi ad anticipi ricevuti e subiscono una variazione positiva rispetto all'anno precedente dovuta ai maggiori anticipi ricevuti dai Clienti ordinari e da Pubbliche Amministrazioni, mentre i debiti per contratti di costruzione rappresentano l'ammontare lordo dovuto dai clienti per i contratti relativi alle commesse in corso per i quali i costi sostenuti, al netto dei margini rilevati, eccedono la fatturazione di avanzamento lavori. Tali debiti sono correlati alla voce dell'attivo "Contratti di costruzione".

25. Debiti per imposte sul reddito

Il saldo dell'esercizio 2013, pari a 7 milioni di euro (22 milioni di euro a fine 2012), accoglie le somme dovute dalle società del Gruppo per IRAP (5 milioni di euro) e le imposte sul reddito delle società estere (2 milioni di euro).

26. Ricavi delle vendite e prestazioni

Il dettaglio delle voci che costituiscono i ricavi delle vendite e prestazioni è illustrato nella tabella e nei commenti di seguito esposti.

	valori in milioni di euro		
	2013	2012	Variazione
Ricavi da Servizi di Trasporto	6.035	5.938	97
Ricavi da Mercato	3.796	3.699	97
Prodotti del traffico viaggiatori	2.945	2.847	98
Prodotti del traffico merci	851	852	(1)
Ricavi da Contratti di Servizio	2.239	2.239	
Contratti di Servizio Pub. e altri Contr.	491	514	(23)
Ricavi da Regioni	1.748	1.725	23
Ricavi da Servizi di Infrastruttura	1.333	1.340	(7)
Altri ricavi da servizi	205	218	(13)
Patrim.ne lav. su imm.trading e altre var. rimanenze prodotti	3	4	(1)
Ricavi per lavori in corso su ordinazione	21	11	10
Totale	7.597	7.511	86

I ricavi per "Prodotti del traffico viaggiatori" mostrano una variazione positiva dovuta ad un incremento generalizzato fatto registrare dai vari settori del servizio passeggeri. Si sono rilevati infatti maggiori ricavi nel settore della media e lunga percorrenza (12 milioni di euro), nel settore del trasporto regionale, sia nel mercato italiano (26 milioni di euro) che nel mercato tedesco in cui opera il gruppo Netinera (9 milioni di euro), nel settore servizio passeggeri su gomma, a seguito dell'ingresso nell'area di consolidamento del gruppo Ataf (29 milioni di euro), e nel traffico viaggiatori internazionale, a seguito principalmente dell'ingresso nell'area di consolidamento della società Thello (23 milioni di euro), consolidata integralmente a partire da luglio 2012.

L'andamento positivo del settore della media e lunga percorrenza presenta dinamiche diverse rispetto alle differenti tipologie di servizio.

Infatti, i ricavi dei Servizi "a Mercato" registrano complessivamente un aumento dell'1,1%, pari a circa 17 milioni di euro, principalmente dovuto all'incremento dei ricavi derivanti dai servizi delle Freccie per circa 39 milioni di euro, nonostante l'entrata a regime della impresa concorrente sul segmento AV, a seguito soprattutto del potenziamento dell'offerta nella tratta AV Torino-Milano-Napoli-Salerno. Il positivo andamento del mercato AV è stato parzialmente compensato dalla riduzione dei ricavi dei servizi a bassa frequentazione e a marginalità negativa (circa -11 milioni di euro), per i quali è in corso un processo di razionalizzazione, del traffico internazionale gestito dalle imprese ferroviarie italiane e dei servizi specifici alla clientela (circa -12 milioni di euro).

Il segmento del Servizio Universale vede invece una riduzione dei ricavi da traffico per circa 4 milioni di euro (pari a -1,2% rispetto all'esercizio precedente) che risente, per le tratte a lunga percorrenza, del progressivo spostamento della quota modale verso sistemi di trasporto alternativi, in linea con quanto già avvenuto negli anni precedenti.

L'incremento dei ricavi del settore del Trasporto Regionale nel mercato italiano, di circa 26 milioni di euro (pari a circa +3,3% rispetto all'esercizio precedente), è legato all'aumento delle tariffe (4,2%), che ha compensato la flessione dei ricavi dovuta ai minori servizi forniti, a seguito della scelta di revisione dell'offerta operata dalle Regioni per far fronte alle difficoltà della finanza locale.

Anche la lieve flessione dei ricavi per Prodotti del traffico merci presenta caratteristiche diverse a seconda del servizio offerto.

Nel settore del *Business* Convenzionale delle imprese che operano nel mercato interno la riduzione dei ricavi è stata di circa 31 milioni di euro (pari a circa -7,3% rispetto al 2012), a seguito soprattutto dei generalizzati minori volumi di produzione del comparto industriale nazionale, mentre nel settore del *Business* Combinato e della logistica intermodale i minori ricavi (-3 milioni di euro) sono dovuti principalmente alla flessione del traffico internazionale. Tali minori ricavi sono stati compensati dal buon andamento delle imprese che operano nel mercato estero, in particolare quello tedesco, che ha fatto registrare nel complesso indici positivi per circa 33 milioni di euro.

I "Ricavi da Contratti di Servizio" sono rimasti sostanzialmente invariati.

Tra i corrispettivi per "Ricavi da Regioni" è da far rilevare l'incremento dovuto all'ingresso nell'area di consolidamento di Ataf Gestioni (37 milioni di euro), partecipata di Busitalia, che ha compensato la riduzione dei ricavi dai *Länder* del gruppo tedesco Netinera (-40 milioni di euro), in gran parte (24 milioni di euro) effetto del *netting* fra ricavi per contributi regionali e costi per noleggio materiale rotabile, attuato da quest'anno per una nuova interpretazione del principio contabile IFRIC 12 indicata dalla società di revisione in Germania.

Nella tabella seguente sono dettagliati i corrispettivi per Contratto di Servizio Pubblico con lo Stato:

	2013	2012	Variazioni
Obblighi tariffari e di servizio: per il trasporto viaggiatori	388	408	(20)
per il trasporto merci	103	106	(3)
Totale	491	514	(23)

I "Ricavi da Servizi di Infrastruttura" includono i ricavi dallo Stato sulla base del Contratto di Programma - Parte Servizi 2012-2014, che hanno visto una diminuzione di 60 milioni di euro rispetto al 2012, i ricavi da vendita trazione elettrica, che hanno evidenziato un incremento di 2 milioni di euro e i ricavi per il servizio di pedaggio, che hanno registrato un aumento dovuto ai maggiori servizi resi alla società Trenord (3 milioni di euro) e alla impresa ferroviaria terza che opera sul mercato del servizio AV (48 milioni di euro), nonostante la riduzione del 15% del canone relativo alla rete AV applicata a partire da settembre 2013.

Negli "Altri ricavi da servizi" sono compresi i servizi resi alle imprese ferroviarie, in particolare Trenord, riguardanti noleggio (+10 milioni di euro), manutenzione del materiale rotabile (-17 milioni di euro), manovra (+2 milioni di euro) e altri servizi collegati al trasporto (-8 milioni di euro).

I "Ricavi per lavori in corso su ordinazione" hanno registrato una variazione positiva a seguito soprattutto del maggior numero di commesse aperte in corso d'anno verso i terzi, in particolare il mercato estero.

27. Altri proventi

Il dettaglio degli altri proventi è riportato nella seguente tabella:

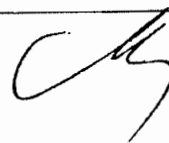
	valori in milioni di euro		
	2013	2012	Variazione
Ricavi da Gestione Immobiliare	277	273	4
Canoni di locazione	183	187	(4)
Riaddebito oneri condominiali e IRES	18	15	3
Vendita immobili e terreni trading	46	42	4
Vendita spazi pubblicitari	30	29	1
Proventi diversi	455	444	11
Totale	732	717	15

I "Ricavi da gestione immobiliare" hanno registrato una diminuzione nella voce canoni di locazione a seguito principalmente della esternalizzazione di alcuni servizi immobiliari (-3 milioni di euro), mentre i ricavi per riaddebito oneri condominiali sono aumentati per effetto dell'aumento delle superfici gestite e dei costi da ripartire.

Nella voce "Proventi diversi" sono inclusi, tra gli altri, i ricavi per multe e penalità attive, risarcimenti ed indennizzi assicurativi, provvigioni sulla vendita di biglietti, prestazioni sanitarie rese a terzi, lavori per conto di terzi e plusvalenze da alienazione cespiti e materiali.

L'aumento della voce è dovuto principalmente alle maggiori plusvalenze realizzate rispetto all'esercizio 2012 sulle vendite di immobili pari a 36 milioni di euro (plusvalenza per la vendita di Roma Tiburtina pari a 49 milioni di euro, parzialmente compensata da minori plusvalenze da alienazione di terreni e fabbricati rispetto al 2012), al plusvalore sulla vendita di materiale fuori uso e materiale rotabile rottamato (6 milioni di euro) e ai proventi derivanti dall'esito favorevole della sentenza 4154/2012, che ha condannato la società Autostrade Italiane a sostenere gli oneri sopportati per la bonifica di alcuni siti inquinati (13 milioni di euro). Tale incremento è parzialmente compensato dalla riduzione dei lavori per conto di terzi (-25 milioni di euro), a seguito del completamento di alcuni lavori su commessa, da minori indennizzi assicurativi (-5 milioni di euro), dal decremento di trattenute sui titoli di viaggio ed altri rimborsi terzi (-4 milioni di euro) e da maggiori oneri dovuti a minori rilasci (-8 milioni di euro).

La stessa voce comprende anche i contributi in conto esercizio ricevuti dallo Stato, dalla UE e da altre Amministrazioni Pubbliche per 26 milioni di euro (21 milioni di euro nel 2012).

28. Costo del personale

La composizione del costo del personale è rappresentata nella seguente tabella:

	valori in milioni di euro		
	2013	2012	Variazione
Personale a ruolo	3.812	3.790	22
Salari e stipendi	2.822	2.785	37
Oneri sociali	771	746	25
Altri costi del personale a ruolo	4	25	(21)
Trattamento di fine rapporto	185	180	5
Service Costs TFR/CLC			
Accantonamenti e rilasci	30	54	(24)
Personale Autonomo e Collaborazioni	8	8	
Salari e stipendi	3	5	(2)
Oneri sociali	1		1
Altri costi del personale Autonomo e Collaborazioni	4	3	1
Altri costi	90	79	11
Totale	3.910	3.877	33

Il costo del personale presenta una variazione in aumento rispetto al 2012 riconducibile a cause diverse.

Il costo per il personale a ruolo, esclusi gli accantonamenti e rilasci, è infatti aumentato per un cd. "effetto perimetro" a seguito dell'ingresso nell'area di consolidamento delle società del gruppo Ataf (41 milioni di euro) e della società Thello (2 milioni di euro), consolidate integralmente, la prima a partire da dicembre 2012 e la seconda a partire da luglio 2012.

Anche le retribuzioni unitarie hanno registrato una variazione in aumento, legata, oltre che agli incrementi automatici previsti dai contratti collettivi, alla dinamica dei rinnovi contrattuali; come già segnalato nel bilancio consolidato del precedente esercizio, infatti, in data 20 luglio 2012 è stata firmata con le Organizzazioni Sindacali Nazionali di categoria l'intesa per il rinnovo del Contratto Collettivo Nazionale di Lavoro 2012/2014, che ha avuto i suoi riflessi in bilancio a partire dal mese di settembre; gli effetti degli accordi contenuti nel rinnovo contrattuale hanno fatto registrare un aumento degli altri costi collegati al personale, in particolare buoni pasto e vestiario, per circa 11 milioni di euro, mentre hanno determinato nel complesso una riduzione del costo del personale a ruolo (-8 milioni di euro), a seguito sia dei recuperi di produttività generati dall'incremento dell'orario di lavoro settimanale, che consentono maggiori "internalizzazioni" di attività e consistenti riduzioni dei costi per lavoro straordinario, sia della costante diminuzione delle consistenze medie (passate dalle 72.390 unità del 2012 alle 71.031 del 2013, come meglio rappresentato nella tabella seguente), a seguito del continuo e graduale processo di riorganizzazione produttiva, di organizzazione del lavoro e dell'accesso alle prestazioni straordinarie del cd. Fondo Bilaterale.

Il miglioramento della voce "Accantonamenti e rilasci" del personale a ruolo è dovuto ai minori oneri accantonati per incentivi all'esodo (39 milioni di euro), parzialmente compensati da maggiori accantonamenti per contenziosi lavoro e minore rilascio per accertamenti competenze e oneri da liquidare (-15 milioni di euro).

Nella tabella seguente è riportato l'organico medio del Gruppo FS Italiane suddiviso per categoria:

Bilancio consolidato 2013

valori in milioni di euro			
PERSONALE	2013	2012	Variazioni
Dirigenti	768	814	(46)
Quadri	11.681	12.047	(366)
Altro personale	58.582	(*) 59.529	(947)
TOTALE	71.031	72.390	(1.359)

(*) valori aggiornati includendo i dati delle unità di Blufferries (113 dipendenti) pervenuti successivamente all'approvazione del bilancio 2012.

29. Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci

La voce è così dettagliata:

valori in milioni di euro			
	2013	2012	Variazione
Materiali e materie di consumo	629	592	37
Energia Elettrica e combustibili per la trazione	189	180	9
Illuminazione e forza motrice	57	61	(4)
Variazione delle giacenze di immobili e terreni <i>trading</i>	61	20	41
Totale	936	853	83

Come evidenziato dal confronto con l'esercizio precedente, gli acquisti per "Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci" presentano una generalizzata variazione in aumento.

Gli acquisti di "Materiali e materie di consumo" hanno registrato un incremento di circa 37 milioni di euro dovuto ai maggiori consumi di materiali per il settore delle infrastrutture e all'aumento dei prezzi per l'acquisto di materiali da magazzino, compensato dai minori acquisti di materiali di consumo, in linea con l'obiettivo di contenimento dei costi generali.

L'aumento dei costi per "Energia elettrica e combustibili per la trazione", rispetto allo scorso esercizio, è dovuto principalmente all'ingresso nell'area di consolidamento del gruppo Ataf (7 milioni di euro), le cui società svolgono servizio di trasporto su gomma.

La Variazione delle giacenze di immobili e terreni di *trading* è dovuta sostanzialmente alle svalutazioni effettuate per adeguare il valore contabile al valore di mercato (31 milioni di euro).

30. Costi per servizi

Il saldo di bilancio è dettagliato nella seguente tabella:

	valori in milioni di euro		
	2013	2012	Variazione
Prestazioni per il trasporto	541	523	18
Altre prestazioni collegate al Trasporto	64	50	14
Pedaggio	161	154	7
Servizi di manovra	21	20	1
Servizi trasporto Merci	295	299	(4)
Manutenzioni, pulizia e altri servizi appaltati	944	939	5
Servizi e lavori appaltati per conto terzi	31	39	(8)
Servizi pulizia ed altri servizi appaltati	354	336	18
Manutenzione e riparazioni beni immobili e mobili	558	564	(6)
Servizi immobiliari e utenze	88	82	6
Servizi amministrativi ed informatici	132	122	10
Spese per comunicazione esterna e costi di pubblicità	18	16	2
Diversi	455	514	(59)
Prestazioni professionali e consulenze	34	36	(2)
Concorsi e compensi ad altre Aziende Ferroviarie	15	15	
Assicurazioni	81	89	(8)
Carrozze letto e ristorazione	86	75	11
Provvigioni alle agenzie	64	60	4
Servizi di ingegneria	19	21	(2)
Altri costi per servizi accantonamenti e rilasci	(6)	55	(61)
Altro	162	163	(1)
Totale	2.178	2.196	(18)

I costi delle "Prestazioni per il trasporto" registrano complessivamente una variazione in aumento legata all'andamento dei ricavi da traffico per tipologia di servizio offerto. Infatti l'aumento dei costi per pedaggio è interamente riconducibile all'ingresso nell'area di consolidamento della società Thello (7 milioni di euro); l'incremento dei costi per le altre prestazioni collegate al trasporto è dovuto sostanzialmente invece, oltre che alla società Thello (4 milioni di euro), anche ai costi collegati ai maggiori volumi di traffico della società Busitalia (3 milioni di euro) e delle società che operano nel mercato tedesco (5 milioni di euro). I costi per "Servizio trasporto Merci", al contrario, sono diminuiti di 4 milioni di euro a causa della riduzione dell'attività di logistica.

La variazione in aumento della voce "Manutenzioni, pulizia e altri servizi appaltati" è dovuta principalmente all'effetto combinato di:

- maggiori costi dovuti all'ingresso nell'area di consolidamento della società Thello (5 milioni di euro);
- aumento dei costi per servizi di pulizia (circa 12 milioni di euro) e per servizi di ripristino e decoro dell'infrastruttura ferroviaria (5 milioni di euro);
- decremento dei costi per servizi e lavori appaltati per conto di terzi (-8 milioni di euro), a seguito del completamento di alcune commesse aperte per lavori sull'infrastruttura;
- minori costi per le manutenzioni per circa 6 milioni di euro, la cui riduzione complessiva è dovuta alle politiche di efficientamento che hanno portato ad una diminuzione dei costi per le manutenzioni effettuate sui fabbricati e sull'infrastruttura (-17 milioni di euro), pur a fronte dell'incremento dovuto all'ingresso dell'area di consolidamento del gruppo Ataf (7 milioni di euro) e ai maggiori costi per manutenzione del materiale rotabile (4 milioni di euro).

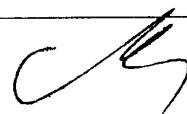
L'incremento dei costi per "Servizi immobiliari e utenze" è sostanzialmente imputabile all'aumento dei prezzi dei servizi forniti (5 milioni di euro).

I "Servizi amministrativi ed informatici" aumentano, invece, a seguito del maggior volume dei servizi richiesti per interventi sui sistemi informativi (10 milioni di euro).

I costi per servizi "Diversi" presentano una diminuzione complessiva generata da andamenti di diversa natura.

In particolare, nel 2013, si rilevano minori accantonamenti e maggiori rilasci per vertenze e contenziosi con gli appaltatori rispetto al 2012 (-61 milioni di euro).

Inoltre, i costi per "Carrozze letto e ristorazione" registrano una variazione in aumento dovuta, per i servizi a bordo treno, all'effetto combinato dell'aumento dei servizi di ristorazione, a seguito dell'aumento dell'offerta e del maggior volume di passeggeri trasportati, e alla riduzione del costo del servizio di accompagnamento sui treni notte, in massima parte per effetto della riduzione dell'offerta commerciale. I costi per "Provvigioni alle agenzie" hanno subito un incremento dovuto all'aumento dei volumi di traffico (3 milioni di euro) e all'ingresso nell'area di consolidamento del gruppo Ataf (1 milione di euro). I costi per "Assicurazioni" si decrementano essenzialmente per il minor numero di polizze stipulate nel 2013 (-8 milioni di euro).



31. Costi per godimento beni di terzi

Il dettaglio dei costi per godimento di beni di terzi è riportato nella seguente tabella.

	valori in milioni di euro		
	2013	2012	Variazione
Canoni di <i>leasing</i> operativo	2	2	
Canoni di locazione, oneri condom. e IRE	55	49	6
Noli e indennizzi di materiale rotabile e altro	102	136	(34)
Totale	159	187	(28)

La variazione in aumento dei "Canoni di locazione, oneri condominiali e IRE" è dovuta essenzialmente all'ingresso nell'area di consolidamento del gruppo Ataf (3 milioni di euro).

I minori costi per "Noli e indennizzi di materiale rotabile e altro" sono principalmente dovuti al venir meno del contratto di noleggio con Cisalpino degli ETR 610, che sono stati trasferiti a Trenitalia (-12 milioni di euro), alla diminuzione dell'attività di logistica integrata (-7 milioni di euro) ed alla riduzione dei costi per i noli dovuti alle reti estere (-15 milioni di euro).

32. Altri costi operativi

Il dettaglio degli altri costi operativi è riportato nella seguente tabella:

	valori in milioni di euro		
	2013	2012	Variazione
Altri costi	144	119	25
Minusvalenze	6	7	(1)
Accantonamenti/rilasci	9	12	(3)
Totale	159	138	21

La variazione in aumento degli "Altri costi operativi" è dovuta all'aumento degli "Altri costi" per i maggiori oneri di circa 4 milioni di euro dovuti nel 2013 a titolo di imposta municipale unica (IMU) e per le maggiori imposte pagate per la raccolta dei rifiuti per circa 3 milioni di euro; inoltre nella voce è compresa la chiusura di vertenze e contenziosi, per 8 milioni di euro, relativa a somme che non hanno trovato la loro capienza in accantonamenti precedentemente costituiti. Le altre poste, quali quote associative e contributi ad enti vari, penalità passive e indennizzi, IVA non deducibile ed altre imposte e tasse, sono invece aumentate per circa 10 milioni di euro.

La diminuzione delle minusvalenze ordinarie è dovuta all'effetto combinato di minori minusvalenze rilevate, rispetto al 2012, sulla vendita di autobus e navi traghetto e maggiori minusvalenze registrate sulla vendita di materiale rotabile fuori uso.

33. Capitalizzazione costi per lavori interni

I costi per lavori interni capitalizzati si riferiscono principalmente al valore dei costi di materiali e alle spese di personale e di trasporto capitalizzati nell'esercizio 2013 a fronte dei lavori effettuati sull'infrastruttura e degli interventi di manutenzione incrementativa effettuati sui rotabili presso le officine di proprietà del Gruppo FS.

La posta ammonta a 1.043 milioni di euro (941 milioni di euro a fine 2012). Le maggiori capitalizzazioni registrate nel corso del 2013, pari a 102 milioni di euro, sono essenzialmente dovute all'aumento della produzione interna degli interventi migliorativi ed evolutivi dell'infrastruttura e delle linee, ai maggiori costi dovuti alla rivisitazione della tariffa media oraria in vigore da dicembre 2012 e ai maggiori interventi di manutenzione incrementativa dei rotabili effettuate presso le officine del Gruppo.

34. Ammortamenti

La voce è di seguito dettagliata:

	2013	2012	Variazione
Ammortamento attività immateriali	64	57	7
Ammortamento attività materiali	1.059	1.013	46
Totale	1.123	1.070	53

Gli ammortamenti di attività materiali hanno subito una variazione in aumento, rispetto all'esercizio precedente, per circa 46 milioni di euro dovuta all'entrata in esercizio di nuovi beni, in particolare a seguito di investimenti e attività di ristrutturazione e manutenzione incrementativa del materiale rotabile, e al passaggio in esercizio di opere infrastrutturali non completamente contribuite.


35. Svalutazioni e perdite (riprese) di valore

La voce è di seguito dettagliata:

	2013	2012	Variazione
Svalutazione delle immobilizzazioni immateriali		1	(1)
Svalutazione degli immobili, impianti e macchinari	50	27	23
Rettifiche e riprese di valore su crediti	18	9	9
Totale	68	37	31

L'incremento dell'esercizio delle svalutazioni di immobili, impianti e macchinari è riconducibile essenzialmente all'aumento delle svalutazioni di materiale rotabile (11 milioni di euro), del parco autobus (2 milioni di euro) e di alcuni impianti di officina (3 milioni di euro), alle svalutazioni effettuate per adeguare il valore contabile di alcuni terreni e fabbricati al valore di mercato (20 milioni di euro) nonché le svalutazioni apportate all'infrastruttura (-15 milioni di euro).

La svalutazione dei crediti, in particolare verso clienti ordinari, è aumentata di 9 milioni di euro rispetto al 2012 per adeguare il valore dei crediti al *fair value*, a seguito di un'analisi puntuale degli stessi e del loro grado di recuperabilità.

se 

36. Accantonamenti

Gli accantonamenti, che ammontano complessivamente a 21 milioni di euro (92 milioni di euro nel 2012), comprendono gli oneri accantonati dalle società del Gruppo FS Italiane che nel 2013 hanno attivato la procedura di accesso al Fondo Gestione Bilaterale di Sostegno al Reddito, costituito al fine di favorire la riorganizzazione del Gruppo stesso in considerazione del processo di ristrutturazione e sviluppo del sistema del trasporto ferroviario.

Ulteriori informazioni sono riportate nel commento della voce "Altri Fondi" della Situazione Patrimoniale e Finanziaria.

37. Proventi finanziari

Il dettaglio dei proventi finanziari è rappresentato nella tabella seguente:

	2013	2012	Variazione
Proventi finanziari su crediti immobilizzati e titoli	2	3	(1)
Proventi finanziari su derivati	2		2
Proventi finanziari diversi	62	37	25
Utili su cambi	21	1	20
Totale	87	41	46

I proventi finanziari registrano un incremento complessivo di 46 milioni di euro.

La variazione in aumento dei "Proventi finanziari diversi" è dovuta principalmente al riconoscimento della rivalutazione monetaria del Lodo Cociv per la tratta AV/AC del Terzo Valico dei Giovi, pari a 24 milioni di euro.

La variazione in aumento degli "Utili su cambi" deriva dal rimborso del capitale sociale da parte della società Cisalpino SA (15 milioni di euro), iscritto al cambio storico all'atto dell'acquisto e rimborsato al tasso di cambio corrente alla data dell'operazione, e dall'effetto positivo del cambio di fine periodo per i crediti del Gruppo espressi in franchi svizzeri (5 milioni di euro).

I "Proventi finanziari su derivati" aumentano nel corso del 2013 per la rilevazione positiva della componente *time value* per circa 2 milioni di euro.

38. Oneri Finanziari

Il dettaglio degli oneri finanziari è rappresentato nella tabella seguente:

	valori in milioni di euro		
	2013	2012	Variazione
Oneri finanziari su debiti	206	215	(9)
Oneri finanziari per benefici ai dipendenti	45	80	(35)
Oneri finanziari su derivati		1	(1)
Oneri finanziari diversi		1	(1)
Svalutazioni di attività finanziarie	50		50
Perdita su cambi	1	3	(2)
Oneri finanziari accantonamenti e rilasci	27	24	3
Totale	329	324	5

Gli oneri finanziari, che ammontano a circa 329 milioni di euro, presentano un aumento di 5 milioni di euro rispetto all'esercizio precedente legato a componenti diverse.

Gli "Oneri finanziari su debiti", che accolgono oneri per interessi sui prestiti obbligazionari, per interessi sui finanziamenti a medio e lungo termine concessi da banche e da altri finanziatori e per interessi e commissioni vari hanno fatto rilevare una riduzione di circa 9 milioni di euro dovuta alla riduzione dei tassi di interesse dei mercati internazionali, in particolare dell'*Euribor*, e alla riduzione dell'indebitamento medio dell'anno.

Gli "Oneri finanziari per benefici ai dipendenti", riconducibili all'attualizzazione dei fondi TFR e CLC, registrano un decremento di circa 35 milioni di euro a seguito della diminuzione dell'*Interest cost*, calcolato mediante l'applicazione del tasso attuariale, e di una riduzione del debito a seguito delle uscite di personale.

La voce "Svalutazione di attività finanziarie" si è invece incrementata essenzialmente per la rilevazione della svalutazione effettuata nel 2013, pari a 49 milioni di euro, a seguito della messa in liquidazione della partecipata Stretto di Messina SpA.

I suddetti oneri finanziari sono esposti al netto di contributi dello Stato, che ammontano a 157 milioni di euro.

39. Quota di utile (perdita) delle partecipazioni contabilizzate con il metodo del Patrimonio netto

La voce, che accoglie i risultati delle società del Gruppo contabilizzate con il metodo del Patrimonio netto, ovvero le società collegate e a controllo congiunto, è positiva per 8 milioni di euro, mentre nello scorso esercizio risultava negativa registrando una quota di perdite di 7 milioni di euro.

Per i dettagli si rimanda alla voce "Partecipazioni (contabilizzate con il metodo del patrimonio netto)" della Situazione Patrimoniale Consolidata.

40. Imposte sul reddito dell'esercizio correnti, differite e anticipate

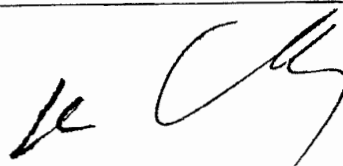
Nella tabella seguente è riportato il dettaglio delle imposte sul reddito:

	2013	2012	Variazione
IRAP	132	133	(1)
IRES	3	4	(1)
Imposte estere correnti	3	(1)	4
Imposte differite e anticipate	14	(82)	96
Imposte estere differite e anticipate	(8)	(2)	(6)
Rettifiche per imposte sul reddito relative a esercizi precedenti	(20)	(4)	(16)
Totale imposte sul reddito	124	48	76

Per maggiori dettagli circa la movimentazione delle Imposte anticipate e differite, si rimanda alla nota 10 esplicativa delle voci patrimoniali "Attività per imposte anticipate e passività per imposte differite".

41. Passività ed attività potenziali

Le passività potenziali riguardano, in particolare, i contenziosi arbitrali relativi alle varie tratte della Rete AV/AC, riportati nel paragrafo "Indagini e procedimenti giudiziari (Arbitrati, procedimenti antitrust e dell'Autorità per la vigilanza sui contratti pubblici, contenziosi amministrativi)" della Relazione sulla Gestione a cui si rimanda per maggiori dettagli, nonché per altre fattispecie che potrebbero determinare passività e che sono riportate nel medesimo paragrafo.



42. Compenso alla società di revisione

Si evidenzia che - ai sensi dell'art. 37, c. 16 del D. Lgs. n. 39/2010 e della lettera 16 bis dell'art. 2427 cc - l'importo totale dei corrispettivi spettanti alla società di revisione per l'esercizio 2013 è pari a 2.485 mila euro, inclusi i corrispettivi di competenza corrisposti alla stessa nell'esercizio per altri servizi di verifica diversi dalla revisione legale (752 mila euro).

43. Compensi Amministratori e Sindaci

Si evidenziano di seguito i compensi complessivi spettanti agli Amministratori e ai componenti del Collegio Sindacale per lo svolgimento delle proprie funzioni:

valori in milioni di euro			
PERCIPIENTI	2013	2012	Variazione
Amministratori	1.709	1.480	229
Sindaci	100	100	
TOTALE	1.809	1.580	229

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, per il solo esercizio 2013, quello del componente esterno dell'Organismo di Vigilanza per 52 mila euro.

44. Parti correlate

Operazioni con dirigenti con responsabilità strategiche

Le condizioni generali che regolano le eventuali operazioni con dirigenti con responsabilità strategiche e parti loro correlate non risultano più favorevoli di quelle applicate, o che potevano essere ragionevolmente applicate, nel caso di operazioni simili con dirigenti senza responsabilità strategiche associati delle stesse entità a normali condizioni di mercato.

I compensi delle figure con responsabilità strategiche sono i seguenti:

valori in milioni di euro		
	2013	2012
Benefici a breve termine	15,7	16,1
Benefici successivi al rapporto di lavoro	1,0	1,0
Altri benefici a lungo termine		
Benefici dovuti ai dipendenti per la cessazione del rapporto di lavoro	1,2	
Totale	17,9	17,1

I benefici si riferiscono alle remunerazioni corrisposte a vario titolo ai soggetti indicati. Ai benefici a breve termine 2013 erogati, pari a 15,7 milioni di euro, si deve aggiungere una parte variabile da liquidare nel 2014, per un importo indicativamente non superiore a 2,6 milioni di euro (3,1 milioni di euro nel 2012).

I dirigenti con responsabilità strategiche non hanno posto in essere nel periodo alcuna operazione direttamente o tramite stretti familiari con il Gruppo FS Italiane e le imprese che ne fanno parte, o con altre parti ad esse correlate.

Altre operazioni con parti correlate

Nel seguito sono riepilogati i principali rapporti con parti correlate intrattenuti dal Gruppo FS Italiane, tutti regolati a normali condizioni di mercato.

Rapporti commerciali e di altra natura

valori in milioni di euro

Descrizione	Crediti	Debiti	Acquisti per investimenti	Garanzie	Ricavi	Costi
Gruppo Enel	8	3	1	8	7	61
Gruppo Eni	5	13		2	23	30
Gruppo Finmeccanica	309	421	221	31	21	110
Gruppo Anas	6				5	1
Gruppo Cassa Depositi e Prestiti	1	13		23	4	83
Gruppo ENAV					1	
Gruppo GSE	2	63		150		406
Gruppo Poste Italiane	2	3			2	5
EUROFER		4				
PREVINDAI		1				
Altri fondi previdenziali		2				2
Altri Parti correlate		1			1	
Totale	333	524	222	214	64	698

Rapporti finanziari

valori in milioni di euro

Descrizione	Crediti	Debiti	Proventi	Oneri
Gruppo Finmeccanica			1	
Gruppo Cassa Depositi e Prestiti		283		1
Gruppo Poste Italiane	1			
Totale	1	283	1	1

La natura dei principali rapporti sopradescritti con entità correlate esterne è di seguito riepilogata.

I rapporti attivi con il Gruppo Enel e con il Gruppo Eni riguardano prevalentemente canoni di locazione e costi di trasporto materiale, mentre i rapporti passivi sono relativi a canoni per utenze varie.

I rapporti attivi con il Gruppo Finmeccanica riguardano prevalentemente canoni di locazione, costi di trasporto e nolo materiale rotabile, mentre i rapporti passivi sono relativi a manutenzioni varie (Materiale rotabile, linea, software) e acquisto materiali.

I rapporti passivi verso il Gruppo GSE si riferiscono principalmente ad acquisto di energia elettrica per la trazione dei treni.

I rapporti attivi con il Gruppo Cassa Depositi e Prestiti SpA si riferiscono principalmente a canoni di locazione e di servizi su terreni, mentre i rapporti passivi sono relativi a finanziamenti ed energia elettrica verso la società Terna.

I rapporti attivi con il Gruppo Poste Italiane riguardano prevalentemente canoni di locazione, mentre i rapporti passivi sono relativi a spese postali.

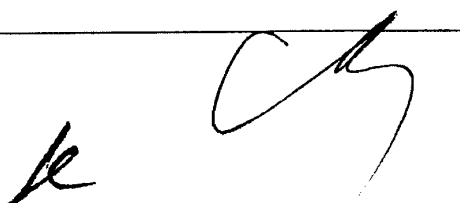
Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane

45. Garanzie e impegni

Le garanzie prestate si riferiscono principalmente a:

- garanzie reali su pegni sui rotabili di Trenitalia, rilasciate dalla società a favore di Eurofima a garanzia dei finanziamenti a medio e lungo termine contratti per il tramite di Ferrovie dello Stato Italiane (il debito verso Eurofima al 31 dicembre 2013 è pari a 2.809 milioni di euro);
- garanzie rilasciate nell'interesse di Trenitalia a favore delle Regioni, anche in relazione ai Contratti di Servizio stipulati, e a favore di altri Enti da parte di Istituti finanziari;
- garanzie rilasciate nell'interesse di società del Gruppo all'Amministrazione Finanziaria;
- garanzie rilasciate nell'interesse di RFI alle Amministrazioni Pubbliche (a titolo esemplificativo ma non esaustivo: per la buona e tempestiva esecuzione dei lavori relativi alle linee Alta Velocità/ Alta Capacità, per attività di bonifica, a fronte della corresponsione di contributi finanziari);
- fidejussioni bancarie rilasciate a favore di altri soggetti come *bid bond*, *performance bond*, *advance payment bond*,

Per ulteriori dettagli in relazione alle garanzie e agli impegni della Capogruppo rilasciati nell'interesse delle società del Gruppo si rinvia all'apposita sezione delle Note al bilancio di esercizio cui si rimanda.

Two handwritten signatures in black ink are present below the horizontal line. The signature on the left is a stylized 'R', and the signature on the right is a more complex, cursive signature.

46 Informativa per settore di attività del Gruppo

In conformità con quanto già effettuato con il Bilancio Consolidato al 31 dicembre 2012, avendo la Capogruppo Ferrovie dello Stato Italiane quotato nel corso del 2013 un prestito obbligazionario su un mercato regolamentato della UE, in ottemperanza a quanto previsto dall'IFRS 8 "Settori Operativi", il Gruppo FS Italiane presenta una articolazione organizzativa aperta nei quattro settori operativi attraverso cui gestisce i propri *business* e la propria attività: Trasporto, Infrastruttura, Servizi Immobiliari e Altri servizi; i primi tre concentrati sulle attività operative principali, mentre nel quarto rientrano tutte le attività residuali svolte all'interno del Gruppo. In particolare, 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, e di cui fanno parte anche il gruppo Netinera, il gruppo TX Logistik (entrambi operanti prevalentemente in Germania), FS Logistica, Busitalia e Ataf, e altre società minori.

Nel settore **Infrastruttura** opera principalmente Rete Ferroviaria Italiana (RFI) che, in qualità di gestore nazionale della stessa, ne cura la manutenzione e l'utilizzo; in minore quota, contribuisce ai risultati del settore Italferr, la società di ingegneria del Gruppo, e le altre società che si occupano di infrastruttura all'interno del Gruppo, quali Brenner BasisTunnel (BBT), Tunnel Ferroviario del Brennero (TFB) e Lyon Turin Ferroviaire (LTF), tutte impegnate come attività principale nella costruzione dei tunnel di raccordo Italia-Austria e Italia-Francia.

Il settore **Immobiliare** ricomprende le società che si occupano della gestione e valorizzazione del patrimonio immobiliare del Gruppo non correlato alle attività di esercizio ferroviario; si tratta in particolare di Grandi Stazioni, Centostazioni (che operano entrambe, rispettivamente, come gestori delle grandi e delle medie stazioni italiane), di FS Sistemi Urbani e della sua controllata Metropark (che si occupano di valorizzazione immobiliare, la seconda in particolare nelle aree di parcheggio), e della Capogruppo Ferrovie dello Stato Italiane, con riferimento alla sua sempre maggior operatività dedicata alla valorizzazione e gestione del patrimonio immobiliare ad essa assegnato in coerenza con le decisioni strategiche di *asset allocation* definite nel piano industriale del Gruppo.

Le attività residuali svolte internamente al Gruppo, ma che non hanno una tale rilevanza da determinarne l'inserimento in un settore autonomo, sono ricomprese infine nel settore **Altri Servizi**, dove rientrano tra l'altro, per citare le principali, le attività di gestione amministrativa, di *building e facility management* svolte da Ferservizi, quelle finanziarie svolte da Fercredit, quelle di certificazione dei sistemi tecnologici di trasporto e di infrastruttura svolte da Italcertifer.

Di seguito sono esposti i principali dati economici di riferimento dei settori operativi del Gruppo, per gli anni 2013 e 2012:

valori in milioni di euro

2013	Trasporto	Infrastruttura	Servizi Immobiliari	Altri Servizi	Rettifiche e Elisioni Settori Operativi	Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane
Ricavi verso Terzi	6.283	1.513	230	21		8.047
Ricavi intersettoriali	301	1.176	172	234	(1.602)	282
Ricavi operativi	6.584	2.689	401	256	(1.602)	8.329
Costo del personale	(2.216)	(1.540)	(32)	(146)	24	(3.910)
Altri costi netti	(2.925)	(643)	(307)	(79)	1.564	(2.389)
Costi operativi	(5.141)	(2.183)	(339)	(225)	1.588	(6.299)
EBITDA	1.444	506	62	31	(14)	2.030
Ammortamenti	(983)	(95)	(29)	(16)		(1.123)
Svalutazioni e accantonamenti	(14)	(35)	(31)	(8)		(89)
EBIT (Risultato Operativo)	446	376	2	6	(13)	818
Proventi e oneri finanziari	(177)	(81)	(5)	28		(234)
Imposte sul reddito	(85)	(42)	21	(17)		(123)
Risultato netto dell'esercizio (Gruppo e Terzi)	184	253	18	18	(13)	460
Capitale investito netto	8.863	35.175	1.997	(204)	2	45.834

valori in milioni di euro

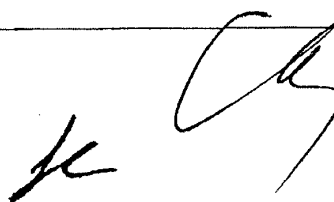
2012	Trasporto	Infrastruttura	Servizi Immobiliari	Altri Servizi	Rettifiche e Elisioni Settori Operativi	Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane
Ricavi verso Terzi	6.189	1.519	224	18		7.950
Ricavi intersettoriali	287	1.148	161	231	(1.549)	278
Ricavi operativi	6.476	2.668	385	248	(1.549)	8.228
Costo del personale	(2.182)	(1.533)	(30)	(154)	23	(3.877)
Altri costi netti	(2.864)	(769)	(248)	(78)	1.525	(2.432)
Costi operativi	(5.045)	(2.302)	(278)	(233)	1.548	(6.310)
EBITDA	1.431	365	107	16	(1)	1.918
Ammortamenti	(967)	(63)	(23)	(16)		(1.070)
Svalutazioni e accantonamenti	(49)	(69)	(3)	(8)		(129)
EBIT (Risultato Operativo)	414	233	80	(8)		719
Proventi e oneri finanziari	(245)	(63)	(5)	25		(290)
Imposte sul reddito	(13)	(31)	(9)	4		(48)
Risultato netto dell'esercizio (Gruppo e Terzi)	155	140	66	21		381
Capitale investito netto	8.816	35.121	2.004	(141)	4	45.804

47. Fatti intervenuti dopo la data di riferimento del bilancio**Gennaio**

- Nel corso del mese di gennaio 2014 Trenitalia ha appreso dal Gestore dell'Infrastruttura che il costo dell'energia elettrica di trazione dal 1 gennaio 2014 avrebbe subito un aumento in virtù della Delibera dell'Autorità dell'Energia Elettrica e Gas (AEEG) n. 641/2013/R/COM del 27 dicembre 2013. Nello specifico la delibera, nell'ambito di un processo di progressiva rivisitazione degli oneri gravanti sulle imprese a forte consumo di energia elettrica, ha sostanzialmente modificato l'applicazione delle Componenti Tariffarie Aggiuntive (Oneri di Sistema) che determina di fatto un significativo abbattimento delle agevolazioni tariffarie riservate, tra l'altro, alle imprese ferroviarie. La società ha avviato azioni giudiziarie in sede amministrativa per chiedere l'annullamento della delibera stessa.
- In data 17 gennaio 2014 una frana staccatasi da un terreno di proprietà di Terzi ha investito l'IC 660 Milano – Ventimiglia provocando lo sviamento del locomotore e di una carrozza e l'interruzione della linea ferroviaria tra le stazioni di Albenga e Diano Marina, non si sono registrati feriti gravi tra i passeggeri. Il 3 febbraio, arrivato il nulla osta delle Autorità competenti, sono iniziate le attività propedeutiche alla rimozione del treno che è stata effettuata il 24 febbraio con l'intervento di una chiatta attrezzata con la quale dal mare è stato possibile sollevare e riposizionare sui binari il locomotore e la carrozza sviata. Sono stati quindi avviati i lavori di rimozione del locomotore e della carrozza e di ripristino dell'infrastruttura e sono state create le condizioni di sicurezza per la circolazione che è stata riaperta il 4 marzo, con 10 giorni d'anticipo rispetto al programma iniziale. Nel frattempo, la mobilità dei viaggiatori è stata garantita, tra Savona e Ventimiglia, con un servizio di bus sostitutivi attivato da Trenitalia che ha anche garantito, nelle principali stazioni, l'assistenza ai viaggiatori mediante la presenza di personale in stazione. Per consentire la sistemazione definitiva dell'area, sino a fine aprile i treni percorreranno il tratto interessato dalla frana, lungo circa 500 metri, a velocità ridotta. RFI ha presentato denuncia formale contro ignoti per la frana e per il risarcimento dei danni subiti la cui quantificazione è attualmente in corso a cura delle competenti strutture tecniche e commerciali.

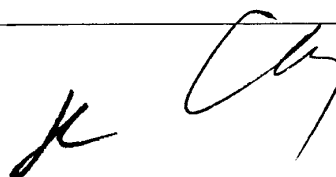
Febbraio

- In data 5 febbraio un nuovo sistema telefonico digitale ha sostituito la tecnologia analogica sulle linee del Bacino della Romagna. Operativo dalla fine di gennaio, primo potenziamento di questo tipo in regione, il sistema garantisce comunicazioni più affidabili fra la torre di controllo di Bologna (PCS) e 41 impianti - stazioni, fermate e sottostazioni elettriche - sulle linee Ferrara - Ravenna - Rimini, Castelbolognese - Ravenna e Faenza - Lugo - Lavezzola. Realizzato da Rete Ferroviaria Italiana con un investimento complessivo di circa 1 milione di euro, il nuovo sistema porterà importanti vantaggi, specialmente in situazioni di criticità della circolazione e presenziamento degli impianti normalmente telecomandati, nonché durante le attività dei cantieri. L'intero sistema, basato su tecnologia VoIP (Voice over IP), si suddivide nelle tre direttrici individuate formando altrettanti anelli interconnessi tramite cavi in fibra ottica verso il PCS (Posto Centrale Satellite) di Bologna, ciascuno dotato di richiusura su tecnologia SDH a 2Mbit/s. La struttura degli assi trasmissivi è stata studiata specificatamente per sopperire ad eventuali interruzioni lungo linea e ridurre al minimo i disservizi.
- In data 6 febbraio Italferr si è aggiudicata un contratto da 26 milioni di euro per la progettazione preliminare della nuova rete ferroviaria del Sultanato dell'Oman (2.244 km). La società di ingegneria del Gruppo diventa protagonista di quello che è considerato da più parti come il progetto più importante avviato in Oman, sia per l'impatto sul Paese sia per la rilevanza strategica attribuita. È l'ennesimo successo internazionale di Italferr, che consolida in questo modo la

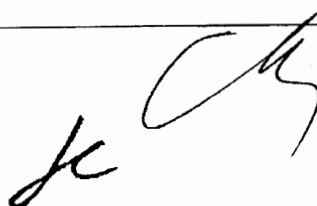


sua *leadership* in Medio Oriente. Questa nuova acquisizione segue l'altra, altrettanto importante, del luglio 2013 relativa alla progettazione della nuova linea ferroviaria tra Riyadh e Jeddah in Arabia Saudita, il cosiddetto Saudi Landbridge: circa 1.000 km per un importo di circa 27 milioni di Euro. L'attività portata avanti negli ultimi due anni da Italferr nell'Area del Golfo sta evidenziando l'alto livello qualitativo dell'ingegneria ferroviaria Italiana e sta confermando la *leadership* della società del Gruppo FS Italiane in *Middle East* nella progettazione delle reti ferroviarie e metropolitane. Italferr è coinvolta, infatti, anche nella progettazione della linea rossa della nuova metropolitana di Doha, in Qatar.

- In data 7 febbraio si è tenuta la prima audizione di RFI presso L'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART) avente ad oggetto una "Indagine conoscitiva sull'accesso alle infrastrutture". L'Autorità, a seguito di questa e di altre audizioni svolte sinora con alcuni operatori ferroviari, durante la riunione del 6 marzo ha deliberato l'avvio di un procedimento per l'adozione di specifiche misure di regolazione volte a garantire condizioni di accesso equo e non discriminatorio alle infrastrutture ferroviarie, secondo metodologie che incentivino la concorrenza, l'efficienza produttiva delle gestioni ed il contenimento dei costi per gli utenti, le imprese ed i consumatori. Il procedimento istruttorio deliberato, che prevede una consultazione pubblica sulle misure regolatorie necessarie, dovrebbe essere completato entro 180 giorni dalla data di pubblicazione della delibera sul sito internet dell'ART, avvenuta il 10 marzo, e genererà "rimedi regolatori" in grado di adeguare l'attuale Prospetto Informativo della Rete 2014 predisposto dal Gestore dell'Infrastruttura e avrà positive ricadute sulla predisposizione del P.I.R. 2015. Nell'ambito del P.I.R., tra l'altro, l'ART interverrà sui principi e sulle procedure di calcolo del pedaggio ai fini dell'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria e dei corrispettivi dei servizi, sui criteri di determinazione del canone in caso di mancata contrattualizzazione e/o mancata utilizzazione della capacità prenotata, sui servizi ai passeggeri a mobilità ridotta e sulle soglie di capacità massima assegnabile ai singoli clienti.
- Il 17 febbraio 2014 è stata depositata la sentenza che respinge la *class action* di alcuni utenti e comuni calabresi che chiedevano, con il ricorso presentato nell'ottobre 2012 al TAR del Lazio, il ripristino di alcuni treni notturni sulla direttrice sud-nord. Il Tar nella sua sentenza ha evidenziato come non si riscontrino nell'operato di Trenitalia "violazioni agli obblighi contenuti nelle carte di servizi e degli standard qualitativi ed economici stabiliti per i concessionari di servizi pubblici" e definisce le scelte della società "coerenti sia con la normativa generale che con le disposizioni del contratto di servizio". I servizi ferroviari oggetto del ricorso rientrano, infatti, nel perimetro dei servizi universali che Trenitalia effettua su richiesta dello Stato al quale compete, definendolo nello specifico contratto, la programmazione delle quantità e caratteristiche.
- In data 19 febbraio 2014 il Consiglio di Amministrazione di Ferrovie dello Stato Italiane, ha approvato il Piano Industriale 2014 – 2017 del Gruppo FS Italiane. Il Piano prevede nel quadriennio una crescita dei ricavi fino a 9,5 mld euro (8,2 mld nel 2012). Tra i suoi principali obiettivi, un tasso medio di crescita dei ricavi del 3,5% all'anno, incremento trainato in particolare dai ricavi dei servizi di trasporto, sia ferro sia gomma, che superano i 7 mld nel 2017; l'EBITDA, in continuo miglioramento, è previsto raggiungere i 2,5 mld (1,9 nel 2012), cifra che farà crescere l'EBITDA *margin* di oltre 3 punti percentuali rispetto a quello degli ultimi anni. Si ricorda che già oggi l'EBITDA *margin* di FS Italiane è *benchmark* di riferimento tra le maggiori aziende ferroviarie d'Europa. Gli investimenti hanno un valore complessivo di circa 24 mld (di cui circa 8,5 in autofinanziamento) e saranno destinati quasi esclusivamente i) lato rete, allo sviluppo delle infrastrutture sui corridoi ferroviari definiti dall'Unione Europea - per quanto di interesse del nostro Paese - e di quelle nelle aree metropolitane, e ii) lato trasporto, all'acquisto di nuovi treni e allo sviluppo di tecnologie a supporto dei *business* di trasporto. Gli investimenti programmati incideranno in modo contenuto



- sull'indebitamento complessivo che crescerà, nel quadriennio, di 0,6 mld. Il Piano è fortemente orientato al Trasporto Pubblico Locale, ad una più efficace integrazione ferro/gomma e alla messa a punto di nuovi modelli di offerta, più aderenti alle caratteristiche della domanda, da proporre ai committenti pubblici, Regioni in particolare. Il Piano si caratterizza anche per una profonda rivisitazione dei modelli di *business*, con una ancor più chiara specializzazione in servizi a mercato e servizi universali e della *governance* nel settore merci dove saranno costituite *business units*, corrispondenti ai corridoi europei. Previsto anche il forte sviluppo sui mercati esteri delle attività di trasporto, in particolare da parte delle società controllate (Netinera e TXLogistik) e di quelle di ingegneria e certificazione (Italferr e Italcertifer). Strategie e obiettivi sono stati inquadrati in uno scenario macro-economico che lascia intravedere i primi deboli segnali di ripresa e offre, insieme a perduranti insidie, anche oggettive opportunità sia per l'intero Paese, quali l'EXPO 2015, sia per il Gruppo, quali l'entrata in servizio dei nuovi Frecciarossa 1000. Il nuovo Piano Industriale al 2017 è stato poi presentato, a Milano, alla comunità finanziaria il 25 marzo 2014.
- Il 21 febbraio 2014 è entrata in vigore la Legge n. 9 "Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 23 dicembre 2013, n. 145 recante interventi urgenti di avvio del Piano destinazione Italia per il contenimento delle tariffe elettriche e del gas, per la riduzione dei premi RC-auto, per l'internazionalizzazione, lo sviluppo e la digitalizzazione delle imprese, nonché per la realizzazione di opere pubbliche ed Expo 2015". Per quanto di interesse, il provvedimento reca le seguenti principali disposizioni:
 - la revoca di alcune assegnazioni previste da due Delibere CIPE (146/2006 e 33/2010) relative ad interventi non ancora attivati, che nel dettaglio vengono destinate ad opere relative allo svolgimento di EXPO 2015:
 - 53,2 milioni di euro per la realizzazione del parcheggio remoto di stazionamento di Cascina Merlata ed il collegamento S.S. 11 - S.S. 233, lotto 1-B;
 - 45 milioni di euro per opere necessarie per l'accessibilità ferroviaria Malpensa – Terminal T1-T2;
 - 42,8 milioni di euro per la linea M4 della metropolitana di Milano;
 - in materia di contratti pubblici:
 - si consente alle stazioni appaltanti, per i contratti in corso ed anche in deroga a quanto previsto dai bandi di gara, nei casi di particolare urgenza inerenti al completamento dell'esecuzione dei contratti e nella pendenza di procedura di concordato preventivo, di procedere al pagamento diretto al subappaltatore per le prestazioni eseguite;
 - si estende l'applicazione delle disposizioni in materia di svincolo delle garanzie di buona esecuzione a tutti i contratti di appalto, compresi i settori "esclusi", aventi ad oggetto opere pubbliche, anche se stipulati anteriormente all'entrata in vigore del D. Lgs. 163/2006. Si prevede inoltre l'obbligo per le società ed enti di proprietà del MEF e sottoposti alla vigilanza del MIT, che stipulano contratti di programma che abbiano ad oggetto manutenzione ed investimenti, di rendicontare nei documenti di programmazione pluriennale l'ammontare complessivo della liquidità liberata e la destinazione della stessa;
 - per i casi di concordato preventivo con continuità aziendale di cui all'art. 186-bis della Legge Fallimentare, successivamente al deposito del ricorso, la partecipazione a procedure di affidamento di contratti pubblici deve essere autorizzata dal Tribunale.
 - Il 26 febbraio il Parlamento Europeo ha votato in sede di sessione Plenaria l'intero "Quarto pacchetto ferroviario" a conclusione della prima lettura. Il testo approvato, modificando le proposte iniziali della Commissione Europea, introduce il diritto per le imprese ferroviarie europea ad offrire servizi commerciali di trasporto nazionale di passeggeri ad Alta Velocità in tutti gli Stati Membri, nel rispetto del cosiddetto principio di reciprocità. La proposta della

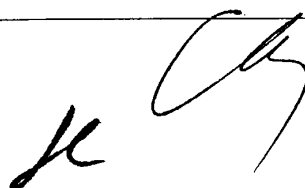


Commissione che prevedeva l'obbligo di gara per l'assegnazione dei contratti di Servizio Pubblico a partire dal 2019, è stata fortemente modificata in sede parlamentare, reintroducendo di fatto la possibilità di assegnazione diretta dei contratti a partire dal 2022 salvo il rispetto di generici criteri di efficienza. In compenso è stato introdotto anche per i servizi coperti da Obblighi di Servizio Pubblico un principio di reciprocità, a tutela delle imprese ferroviarie che operano in mercati aperti. Per quanto concerne la "Governance" delle imprese integrate, le disposizioni proposte dalla Commissione Europea di separazione interna sono state respinte. Sono state eliminate dal testo, infatti, le norme relative al divieto di circuiti finanziari interni alle *holding*, alla divisione dei sistemi informativi, alla separazione delle sedi, al divieto di passaggio del personale, all'introduzione di un consiglio di sorveglianza autonomo ed al controllo della Commissione sul rispetto dei citati criteri anziché della Corte di Giustizia. Sono state invece mantenute e rafforzate le disposizioni sulla trasparenza dei flussi finanziari oltre che il divieto di trasferire fondi tra gestore e impresa ferroviaria, sulla separazione delle funzioni essenziali del Gestore dell'infrastruttura sensibili per la concorrenza, i poteri del Regolatore nazionale con la richiesta in prospettiva del Regolatore europeo. Rispetto al pilastro tecnico è stata rispettata l'impostazione della proposta della Commissione, che va nella direzione di una semplificazione e centralizzazione della certificazione tecnica e del rafforzamento del ruolo dell'Agenzia Ferroviaria Europea e che dovrebbe portare nei prossimi anni, ad una riduzione dei tempi e costi burocratici per l'industria e gli operatori ferroviari.

- Il 27 febbraio 2014 è stata attivata la possibilità di acquistare i biglietti Trenitalia dalla TV di casa. L'innovativa modalità di vendita è resa possibile grazie all'applicazione "ProntoTreno" che, dopo il successo delle versioni realizzate per *smartphone* e *tablet*, è stata resa disponibile sugli *Smart TV* Samsung. Con "ProntoTreno" è possibile acquistare biglietti per viaggi nazionali e regionali di corsa semplice, ma anche modificare la prenotazione, chiedere un rimborso, controllare la puntualità dei treni in circolazione, verificare i binari di partenza e ricevere informazioni utili direttamente a casa seduti davanti alla TV.
- In data 28 febbraio 2014 è stato stipulato l'atto di acquisto da parte di Busitalia del 70% della partecipazione nella società "Umbria Mobilità Esercizio Srl", al termine di un complesso procedimento di riorganizzazione complessivo posto in essere da "Umbria TPL e Mobilità SpA" in qualità di stazione appaltante. Il corrispettivo per tale acquisto – versato in occasione della stipula del contratto stesso – è stato fissato in sede di gara a 21.021.000,00 euro. In pari data, la Società ha proceduto alla formalizzazione dell'atto di acquisizione del 70% delle quote della "Umbria Mobilità Esercizio Srl". L'operazione ha avuto decorrenza 1° marzo 2014.
- In riferimento alla condizione risolutiva prevista all'art. 11 del contratto Vendita a BNP Paribas Real Estate del primo lotto di aree di Roma Tiburtina, legata all'eventuale necessità di attivazione di un procedimento di bonifica delle aree o di un piano di gestione dei rifiuti che potessero comportare un ritardo nell'avvio dei lavori superiori ai 6 mesi alla data di rilascio del permesso di costruire, il termine del 28 febbraio 2014 è trascorso senza che la controparte abbia fatto valere la condizione risolutiva.

Marzo

- In data 6 marzo l'ANSF (Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie) ha pubblicato la relazione sui dati 2013 di incidentalità che mostrano un *trend* in miglioramento sia in termini assoluti che percentuali confermando che il numero di incidenti occorsi sulla linea gestita da RFI è al di sotto della media europea relativa ai principali Paesi ed, in ogni caso, inferiore ai valori obiettivo fissati dalla Commissione Europea per l'Italia. In particolare per quanto riguarda i decessi e/o feriti gravi hanno riguardato per la gran parte non i viaggiatori a bordo dei treni (nel 2013 nessun



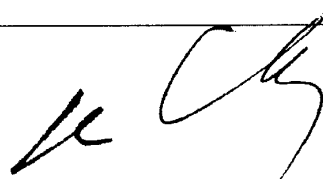
decesso) ma persone che non hanno rispettato le regole di corretto comportamento in ambito ferroviario (indebita presenza sui binari o indebito attraversamento dei passaggi a livello regolarmente chiusi in violazione del Codice della Strada) tanto che l'ANSF ha promosso una campagna di sensibilizzazione specifica di comportamento. Tali risultati dimostrano la concretezza e l'efficacia delle azioni e della gestione messa in atto dalla società che negli ultimi anni ha investito in tecnologia per la sicurezza e la circolazione ferroviaria circa 9 miliardi di euro.

- In data 12 marzo si è conclusa, senza accertamento di infrazione, l'istruttoria avviata dall'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato (AGCM) il 22 maggio 2013. Infatti, l'esito conferma la correttezza complessiva dei comportamenti adottati dalle singole società del Gruppo FS Italiane, nella fase delicata e nuova di avvio dell'apertura alla concorrenza del mercato del trasporto ferroviario passeggeri nel segmento Alta Velocità. È in questo quadro che, al fine di superare ogni dubbio in merito alla buona fede sul loro operato, le singole società coinvolte nel procedimento hanno autonomamente ritenuto di proporre una serie di impegni che realizzano comportamenti particolarmente virtuosi e volti ad incentivare la concorrenza fra operatori del settore, trovando riscontro positivo nelle valutazioni dell'Autorità.
- In data 12 marzo 2014, l'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato ha notificato a Trenitalia il provvedimento di chiusura del procedimento "A/443 - NTV/FS/Ostacoli all'accesso nel mercato dei servizi di trasporto ferroviario passeggeri ad alta velocità". Il procedimento si è concluso senza alcun accertamento di infrazione e, conseguentemente, senza applicazione di alcuna sanzione.
- Con sentenza n. 1345 del Consiglio di Stato depositata il 19 marzo 2014 e non ancora notificata, è stato accolto il ricorso⁹ proposto dalle Imprese Ferroviarie (IF) disponendo che RFI, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e l'Ufficio per la Regolazione dei Servizi Ferroviari – URSF (oggi l'Autorità di Regolazione dei Trasporti per effetto del subentro di quest'ultima nelle funzioni dell'URSF) diano - entro il termine di 60 giorni dalla notifica della sentenza e con l'adozione degli atti necessari - integrale esecuzione al giudicato formatosi sulla sentenza del Consiglio di Stato, n.1110 del 22 febbraio 2013.
Per una più ampia e dettagliata rappresentazione dell'evento, si rimanda alla Relazione sulla Gestione.

Aprile

- Il MEF ha emesso il 14 aprile 2014 il Comunicato Stampa n. 96 all'interno del quale si legge: *"Come anticipato dalla Presidenza del Consiglio con un comunicato del Governo, il Ministero dell'Economia e delle Finanze provvederà a breve a depositare presso la sede delle società Enel, Eni e Finmeccanica le liste per il rinnovo dei rispettivi organi sociali in occasione delle prossime assemblee degli azionisti.*
(..... Omissis) Con riferimento all'assemblea degli azionisti di Finmeccanica SpA, convocata per il 9 maggio in prima convocazione e il 15 maggio in seconda convocazione, il Ministero, titolare del 30,2% del capitale, depositerà presso la sede della Società la seguente lista per la nomina del nuovo Consiglio di Amministrazione:
 1. *Gianni De Gennaro*
 2. *Mauro Moretti*
 3. *Marta Dassù*
 4. *Guido Alpa*

⁹ Con detto ricorso veniva, tra l'altro, richiesto al Consiglio di Stato di ordinare alle controparti tutte l'integrale esecuzione della sentenza n. 1110/13 entro un termine prefissato mediante *"il celere riconoscimento alle ricorrenti degli importi economici equivalenti all'applicazione del K2 previsto e regolato dal DM44T"*.



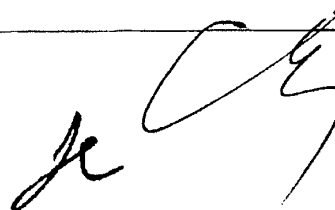
5. *Alessandro De Nicola*

6. *Marina Calderone*

7. *Fabrizio Landi*

(..... *Omissis*).“

Il MEF, in qualità di azionista unico di Ferrovie dello Stato Italiane SpA, comunicherà nei prossimi giorni il nome della persona che sarà indicata quale nuovo Amministratore Delegato, di Ferrovie dello Stato Italiane SpA.

A handwritten signature in black ink, consisting of stylized initials and a surname, positioned in the lower right quadrant of the page.

Allegati

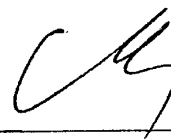
Area di consolidamento e partecipazioni del Gruppo

ELENCO DELLE IMPRESE INCLUSE NEL CONSOLIDAMENTO CON METODO INTEGRALE

ALLEGATO 1

Denominazione	Sede	Capitale Sociale	Società Partecipante	% di Partecipazione
a) Impresa Controllante:				
Ferrovie dello Stato Italiane SpA	Roma	38.790.425.485		
b) Imprese controllate direttamente:				
Bustaia - Sita Nord Srl	Roma	15.000.000	FS Italiane SpA	100
Fercredit - Servizi Finanziari SpA	Roma	32.500.000	FS Italiane SpA	100
FS Logistica SpA	Roma	143.095.524	FS Italiane SpA	100
FS Sistemi Urbani Srl	Roma	532.783.501	FS Italiane SpA	100
FS Tebo Srl	Roma	20.000	FS Italiane SpA	100
Ferservizi SpA	Roma	8.170.000	FS Italiane SpA	100
ItalFerr SpA	Roma	14.186.000	FS Italiane SpA	100
Rete Ferroviaria Italiana - RFI SpA	Roma	32.007.632.681	FS Italiane SpA	100
Società Elettrica Ferroviaria - S.E.L.F. Srl	Roma	34.535	FS Italiane SpA	100
Trenitalia SpA	Roma	1.654.464.000	FS Italiane SpA	100
Italcertifer SpA	Firenze	480.000	FS Italiane SpA	66,66
Centostazioni SpA	Roma	8.333.335	FS Italiane SpA	59,99
Grandi Stazioni SpA	Roma	4.304.201	FS Italiane SpA	59,99
NETINERA Deutschland GmbH	Viechtach	25.000	FS Italiane SpA	51

Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane




Denominazione	Sede	Capitale Sociale	Società Partecipante	% di Partecipazione
c) Imprese controllate indirettamente:				
Autobus Paproth GmbH	Mainz-Kastel	25.565	Autobus Sippel GmbH	100
Autobus Sippel GmbH	Hörheim am Taunus	50.000	NETINERA Deutschland GmbH	100
Buferries Srl	Messina	20.100.000	RFI SpA	100
DNSW GmbH	Mainz	25.000	Regentalbahn AG	100
Enixx GmbH	Celle	25.000	Osthannoversche Eisenbahn Aktiengesellschaft	100
Grandi Stazioni Ingegneria Srl	Roma	20.000	Grandi Stazioni SpA	100
Infrastructure Engineering Services doo Beograd	Belgrado	30.488.268 (1)	Italferr SpA	100
Kraftverkehr Osthannover GmbH	Celle	256.000	Osthannoversche Eisenbahn Aktiengesellschaft	100
Lausitzer Nahverkehrsgesellschaft mbH	Senftenberg	26.000	Südbrandenburger Nahverkehrs GmbH	100
Metropark SPA	Roma	3.016.463	FS Sistemi Urbani SpA	100
NETINERA Immobilien GmbH	Berlin	240.000	NETINERA Deutschland GmbH	100
NETINERA Werke GmbH	Neustrelitz	25.000	NETINERA Region Ost GmbH	100
OHE Cargo GmbH	Celle	26.000	Osthannoversche Eisenbahn Aktiengesellschaft	100
Prignitzer Eisenbahngesellschaft mbH	Berlin	200.000	NETINERA Deutschland GmbH	100
Regentalbahn AG	Vechlach	2.444.152	NETINERA Deutschland GmbH	100
Regental Bahnbetriebs-GmbH	Vechlach	1.023.000	Regentalbahn AG	100
Regental Fahrzeugwerkstätten-GmbH	Vechlach	132.936	Regentalbahn AG	100
Rhein-Main-Bus GmbH	Hörheim am Taunus	25.000	Autobus Sippel GmbH	100
Servizi ferroviari - Serfer Srl	Genova	5.000.000	Trenitalia SpA	100
Siger srl	Firenze	100.000	Ataf Gestioni Srl	100
Sippel-Travel GmbH	Frankfurt am Main	127.950	Autobus Sippel GmbH; Rhein-Main-Bus GmbH	100
Südbrandenburger Nahverkehrs GmbH	Senftenberg	1.022.584	NETINERA Deutschland GmbH	100
Terminali Italia Srl	Milano	11.237.565	RFI SpA; Cernat SpA	100
Trenitalia Logistics France Sas	Parigi	43.420	Trenitalia SpA	100
TX Consulting GmbH	Bad Honnef	25.000	TX Logistik AG	100
TX Logistik AG	Bad Honnef	286.070	Trenitalia SpA	100
TX Logistik Austria GmbH	Schwechat	35.000	TX Logistik AG	100
TX Logistik Danimarca A/S	Padborg	500.000 (1)	TX Logistik AG	100
TX Logistik Svezia AB	Malmö	400.000 (1)	TX Logistik AG	100
TX Logistik Svizzera GmbH	Basel	50.000 (1)	TX Logistik AG	100
TX Service Management GmbH	Bad Honnef	50.000	TX Logistik AG	100
UNIKAI Hafenbetrieb Lüneburg GmbH	Lüneburg	25.600	Osthannoversche Eisenbahn Aktiengesellschaft	100
Verkehrsbetriebe BLS GmbH	Sendenhorst	25.000	NETINERA Deutschland GmbH	100
Vogtlandbahn GmbH	Neumark	1.022.584	Regentalbahn AG	100
NETINERA Bachstein GmbH	Celle	150.000	NETINERA Deutschland GmbH	95,34
Osthannoversche Eisenbahn Aktiengesellschaft	Celle	21.034.037	NETINERA Bachstein GmbH	87,51
Società Gestione Terminali Ferro Stradali-SGT	Pomezia-Roma	200.000	Fs Logistica SpA; Cernat SpA	87,50
Tunnel Ferroviario del Brennero SpA	Roma	163.290.910	RFI SpA	85,79
Neißeverkehr GmbH	Guben	1.074.000	NETINERA Region Ost GmbH	80
Uelzener Hafenbetriebs- und Umschlaggesellschaft mbH	Uelzen	102.258	Osthannoversche Eisenbahn Aktiengesellschaft	74
Ataf Gestioni Srl	Firenze	12.982.614	Busitalia - Sita Nord Srl	70
Metronom Eisenbahngesellschaft mbH	Uelzen	500.000	NiedersachsenBahn GmbH & Co. KG	69,90
Thello SAS (già Trenitalia Veolia Transdev SAS)	Parigi	1.500.000	Trenitalia SpA	66,67
Firenze City Sightseeing srl	Firenze	200.000	Ataf Gestioni Srl	60
NiedersachsenBahn GmbH & Co. KG	Celle	100.000	Osthannoversche Eisenbahn Aktiengesellschaft	60
NiedersachsenBahn Verwaltungsgesellschaft mbH	Celle	25.000	Osthannoversche Eisenbahn Aktiengesellschaft	60
I-Mago SPA	Firenze	510.000	Ataf Gestioni Srl	58
Cernat SpA	Milano	7.000.000	FS Logistica SpA	53,28
Grandi Stazioni Ceska Republika	Praga	240.000.000 (1)	Grandi Stazioni SpA	51

(1) Dati espressi in valuta locale

ELENCO DELLE JOINT VENTURE VALUTATE CON IL METODO DEL PATRIMONIO NETTO

ALLEGATO N. 2

Denominazione	Sede	Capitale Sociale	Società Partecipante	% di Partecipazione
Kraftverkehr - GMBH - KVG Lüneburg	Lüneburg	25.565	KVG Stade GmbH & Co. KG	100
ODIG Ostdeutsche Instandhaltungsgesellschaft mbH	Eberswalde	250.000	ODEG Ostdeutsche Eisenbahngesellschaft mbH	100
Verkehrsbetriebe Osthanover GmbH	Celle	590.542	Osthanoversche Eisenbahn Aktiengesellschaft	100
Kraftverkehr Celle Stadt und Land GmbH	Celle	1.099.278	Osthanoversche Eisenbahn Aktiengesellschaft	61
KVG Stade GmbH & Co. KG	Stade	4.600.000	Osthanoversche Eisenbahn Aktiengesellschaft	60
KVG Stade Verwaltungs GmbH	Stade	25.000	Osthanoversche Eisenbahn Aktiengesellschaft	60
Berchtesgardener Land Bahn GmbH	Freilassing	25.000	Regental Bahnbetriebs- GmbH	50
Cisalpio SA	Berna	100.750 (1)	Trenitalia SpA	50
ODEG Ostdeutsche Eisenbahngesellschaft mbH	Parchim	500.000	Prignitzer Eisenbahngesellschaft mbH	50
Terminal Alptransit Srl	Milano	1.500.000	FS Logistica SpA	50
Trenord Srl	Milano	76.120.000	Trenitalia SpA	50
Verkehrsgesellschaft Landkreis Gifhorn mbH	Gifhorn	25.565	Osthanoversche Eisenbahn Aktiengesellschaft	25,20

(1) Dati espressi in valuta locale

ELENCO DELLE PARTECIPAZIONI COLLEGATE E CONTROLLATE VALUTATE CON IL METODO DEL PATRIMONIO NETTO

ALLEGATO N. 3

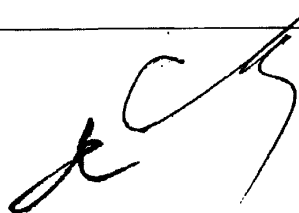
Denominazione	Sede	Capitale Sociale	Società Partecipante	% di Partecipazione
Gifhomer Verkehrsbetriebe GmbH	Gifhorn	25.000	Verkehrsgesellschaft Landkreis Gifhorn mbH	100
KVB Kraftverkehrsbedriebe GmbH	Isernützel	50.000	Verkehrsgesellschaft Landkreis Gifhorn mbH	100
Galleria di base del Brennero - Brenner Basistunnel BBT SE	Innsbruck	10.240.000	Tunnel Ferroviario del Brennero SpA	50
Logistica SA	Levallois	37.000	Trenitalia SpA	50
Lyon-Turin Ferroviarie - LTF Sas	Chambery	1.000.000	RFI SpA	50
Pol Rail Srl	Roma	2.000.000	Trenitalia SpA	50
Quadrante Europa Terminal Gate SpA	Verona	16.876.000	RFI SpA	50
Eurogateway Srl	Novara	99.000	Trenitalia SpA; Cernat SpA	48
CeBus GmbH & Co. KG	Celle	25.000	Kraftverkehr Celle Stadt und Land GmbH; Celler Straßenbahngesellschaft mbH	35,50
CeBus Verwaltungsgesellschaft mbH	Celle	25.000	Kraftverkehr Celle Stadt und Land GmbH; Celler Straßenbahngesellschaft mbH	35,40
Celler Straßenbahngesellschaft mbH	Celle	571.450	Kraftverkehr Celle Stadt und Land GmbH; CeBus Verwaltungs GmbH; CeBus GmbH & Co. KG	34,70
Li-Nea SpA	Scandicci (Firenze)	2.340.000	Ataf Gestioni Srl	34
Alpe Adria SpA	Trieste	120.000	Trenitalia SpA	33,33
Terminal Trenstieri Srl	Messina	450.000	Bluferris Srl	33,33
EVG Euregio - Verkehrsgesellschaft mbH & Co. KG	Münster	60.000	Verkehrsbetriebe Bils GmbH	33,30
EVG Euregio Verwaltungs- und Beteiligungs GmbH	Münster	25.500	Verkehrsbetriebe Bils GmbH	33,30
Osthanoversche Umschlagsgesellschaft mbH	Wittingen	153.600	Osthanoversche Eisenbahn Aktiengesellschaft	33,30
Novatrans Italia Srl	Milano	100.000	Cernat SpA	30
Cesar Information Services - CIS Srl	Bruxelles	100.000	Cernat SpA	25,10
La Spezia Shunting SpA	La Spezia	1.000.000	Serfer Srl	20,00
FNM SpA (già Ferrovie Nord Milano SpA)	Milano	230.000.000	FS Italiane SpA	14,74

Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane

ELENCO DELLE ALTRE PARTECIPAZIONI NON CONSOLIDATE

ALLEGATO N. 4

Denominazione	Sede	Capitale Sociale	Società Partecipante	% di Partecipazione
TAV Srl	Roma	50.000	FS Italiane SpA	100
KOG Südwest Verwaltungs-GmbH in liquidazione			Kraftverkehr Osthannover GmbH	75
Sita SpA in liquidazione	Roma	200.000	FS Italiane SpA	55
Nord Est Terminal - NET SpA in liquidazione	Padova	1.560.000	RFI SpA	51
Servizi Ferroviari Portuali - Ferport Genova Srl in liquidazione	Genova	712.000	Serfer Srl	51
Servizi Ferroviari Portuali - Ferport Napoli Srl in liquidazione	Napoli	480.000	Serfer Srl	51
Network Terminali Siciliani SpA in liquidazione	Catania	65.272	RFI SpA	50
Porta Sud SpA in liquidazione	Bergamo	10	FS Sistem Urbani SpA	35
East Rail Srl in liquidazione	Trieste	130.000	Trentitalia SpA	32
Sinter Inland Terminal SpA in liquidazione	Milano	2.550.000	FS Logistica SpA	21,27

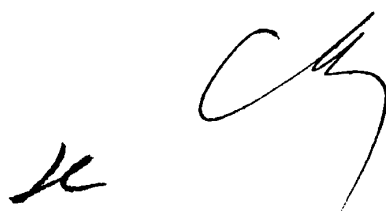


**Bilancio di Esercizio di Ferrovie dello Stato Italiane SpA al 31
Dicembre 2013**

Handwritten signature or initials in black ink, consisting of a stylized 'Jc' followed by a large, looped 'C' and 'G'.

PAGINA BIANCA

Prospetti contabili

Handwritten signature or initials in black ink, consisting of a stylized 'K' followed by a large, flowing signature.

PAGINA BIANCA

Prospetto della situazione patrimoniale – finanziaria

	Note	31.12.2013	31.12.2012
valori in euro			
Attività			
Immobili, impianti e macchinari	6	41.540.337	42.460.268
Investimenti immobiliari	7	533.156.206	514.967.472
Attività immateriali	8	39.022.954	42.229.808
Attività per imposte anticipate	9	220.080.419	213.743.080
Partecipazioni	10	35.552.437.702	35.530.336.380
Attività finanziarie non correnti (inclusi derivati)	11	5.922.540.311	4.836.403.680
Crediti commerciali non correnti	14	6.826.518	10.941.711
Altre attività non correnti	12	398.295.899	150.987.682
Totale Attività non correnti		42.713.900.346	41.342.070.081
Rimanenze	13	494.799.580	503.194.991
Crediti commerciali correnti	14	129.052.885	110.583.432
Attività finanziarie correnti (inclusi i derivati)	11	1.269.624.318	1.977.116.823
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	15	420.967.362	268.151.411
Crediti tributari	16	84.915.489	83.917.046
Altre attività correnti	12	248.520.787	658.640.214
Totale Attività correnti		2.647.880.421	3.601.603.917
Attività possedute per la vendita e gruppi in dismissione	17		63.037.803
Totale Attività		45.361.780.767	45.006.711.801
Patrimonio netto			
Capitale sociale	18	38.790.425.485	38.790.425.485
Riserve	18	303.763.867	300.099.321
Riserve di valutazione	18	(1.161.089)	(1.611.517)
Utili (Perdite) portati a nuovo	18	(2.917.869.021)	(2.987.495.412)
Utile (Perdite) d'esercizio	18	76.770.293	73.290.939
Totale Patrimonio Netto		36.251.929.535	36.174.708.816
Passività			
Finanziamenti a medio/lungo termine	19	5.920.356.480	4.818.170.788
TFR e altri benefici ai dipendenti	20	15.518.950	18.123.660
Fondi rischi e oneri	21	81.696.655	87.527.852
Passività per imposte differite	9	393.914.451	389.636.487
Passività finanziarie non correnti (inclusi i derivati)	22		566.001
Altre passività non correnti	23	586.764.728	349.060.865
Totale Passività non correnti		6.998.251.264	5.663.085.653
Finanziamenti a breve termine	19	130.207.676	30.241.032
Quota corrente finanziamenti medio/lungo termine	19	252.468.591	1.296.470.741
Quota a breve dei Fondi rischi e oneri			
Debiti commerciali correnti	24	71.130.043	89.732.512
Debiti per imposte sul reddito	25	291.173	1.899.082
Passività finanziarie correnti (inclusi derivati)	22	978.613.424	738.585.080
Altre passività correnti	23	678.889.061	1.011.988.885
Totale Passività correnti		2.111.599.968	3.168.917.332
Totale Passività		9.109.851.232	8.832.002.985
Totale Patrimonio Netto e Passività		45.361.780.767	45.006.711.801

Conto Economico

	Note	2013	2012
valori in euro			
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	26	152.576.142	146.030.610
Altri proventi	27	7.833.431	11.225.900
Totale ricavi e proventi		160.409.573	157.256.510
Costi operativi			
Costo del personale	28	(51.785.973)	(57.091.184)
Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	29	(44.320.376)	(10.222.364)
Costi per servizi	30	(53.368.950)	(49.942.865)
Costi per godimento beni di terzi	31	(7.268.465)	(7.398.992)
Altri costi operativi	32	(24.692.044)	(21.891.287)
Costi per lavori interni capitalizzati	33	202.670	187.026
Totale costi operativi		(181.233.138)	(146.359.666)
Ammortamenti	34	(22.111.619)	(21.473.932)
Svalutazioni e perdite (riprese) di valore	35	(21.877.807)	(1.323.236)
Accantonamenti			
Risultato operativo (EBIT)		(64.812.991)	(11.900.324)
Proventi e oneri finanziari			
Proventi da partecipazioni	36	124.809.426	59.016.853
Altri proventi finanziari	36	153.331.393	185.767.968
Oneri su partecipazioni	37	(32.659.596)	(28.603)
Altri oneri finanziari	37	(136.211.405)	(171.986.930)
Risultato prima delle imposte		44.456.827	60.868.964
Imposte sul reddito	38	32.313.466	12.421.975
Risultato delle attività continuative		76.770.293	73.290.939
Risultato netto d'esercizio		76.770.293	73.290.939

Prospetto di Conto Economico complessivo

		valori in euro	
	Note	2013	2012
Risultato netto d'esercizio		76.770.293	73.290.939
Componenti che non saranno riclassificate successivamente nell'utile/(perdita) dell'esercizio:			
Utili (perdite) relativi a benefici attuariali	18	623.068	(2.399.736)
Effetto fiscale Utili (perdite) relativi a benefici attuariali	18	(172.641)	591.418
Altre componenti di conto economico complessivo dell'esercizio, al netto degli effetti fiscali		450.427	(1.808.318)
Conto economico complessivo dell'esercizio		77.220.720	71.482.621



Prospetto delle variazioni del Patrimonio Netto

valori in euro

	Patrimonio Netto							Totale Patrimonio Netto
	Riserve				Riserve di valutazione		Totale Riserve	
	Capitale sociale	Riserva legale	Altre riserve	Riserve diverse	Riserva per Utili (perdite) attuariali per benefici ai dipendenti	Utili (perdite) portati a nuovo		
Saldo al 1 gennaio 2012	38.790.425.485	15.537.904	27.896.982	254.599.169	196.801	(3.026.752.981)	41.305.322	36.103.208.682
Aumento di capitale								
Distribuzione dividendi								
Destinazione del risultato netto dell'esercizio precedente		2.065.266				39.240.056	(41.305.322)	
Altri movimenti						17.513		17.513
Utili/(Perdite) complessivo rilevato								
di cui:								
Utili/(Perdite) rilevati direttamente a Patrimonio netto				(1.808.318)				(1.808.318)
Utili/(Perdite) d'esercizio							73.290.939	73.290.939
Saldo al 31 dicembre 2012	38.790.425.485	17.603.170	27.896.982	254.599.169	(1.611.516)	(2.987.495.412)	73.290.939	36.174.708.816
Aumento di capitale								
Distribuzione dividendi								
Destinazione del risultato netto dell'esercizio precedente		3.664.547				69.626.392	(73.290.939)	
Altri movimenti								
Utili/(Perdite) complessivo rilevato								
di cui:								
Utili/(Perdite) rilevati direttamente a Patrimonio netto					450.427			450.427
Utili/(Perdite) d'esercizio							76.770.293	76.770.293
Saldo al 31 dicembre 2013	38.790.425.485	21.267.716	27.896.982	254.599.169	(1.161.089)	(2.917.865.021)	76.770.293	36.251.929.535

Bilancio d'esercizio 2013

RENDICONTO FINANZIARIO

	valori in euro	
	2013	2012
Utile/(perdita) di esercizio	76.770.293	73.290.939
Imposte sul reddito	(32.313.466)	(12.421.975)
Proventi/oneri finanziari	(7.499.556)	
Ammortamenti	22.111.619	21.473.932
Accantonamento fondi per rischi	95.539	659.045
Svalutazioni	52.563.721	28.603
Accantonamento fondi per benefici ai dipendenti	356.592	728.699
Accantonamenti e svalutazioni	53.015.853	1.416.347
Variazione delle rimanenze	25.017.270	8.879.384
Variazione dei crediti commerciali	(14.354.260)	8.793.834
Variazione dei debiti commerciali	(18.602.469)	21.264.591
Variazione delle altre attività	162.811.209	325.039.921
Variazione delle altre passività	(100.225.061)	(354.312.966)
Utilizzi fondi rischi e oneri	(1.097.637)	(12.004.658)
Pagamento benefici ai dipendenti	(2.338.234)	(1.592.457)
Proventi finanziari incassati/oneri finanziari pagati	2.209.082	
Variazione dei crediti/debiti per imposte	27.475.099	19.944.768
Flusso di cassa netto generato/(assorbito) da attività operativa	192.979.742	99.771.660
Investimenti in immobilizzazioni materiali	(897.356)	(1.578.723)
Investimenti immobiliari	(898.169)	(2.142.622)
Investimenti in immobilizzazioni immateriali	(12.309.485)	(11.722.397)
Investimenti in partecipazioni	(38.250.000)	
Investimenti al lordo dei contributi	(52.355.010)	(15.443.742)
Contributi-immobilizzazioni immateriali	4.417.745	
Contributi	4.417.745	
Disinvestimenti in immobilizzazioni materiali	2.307	204
Disinv.-Investimenti immobiliari	23.207	
Disinvestimenti in partecipazioni		35.247.667
Disinvestimenti	25.514	35.247.871
Variazione delle attività finanziarie	(409.901.719)	157.319.663
Flusso di cassa netto generato/(assorbito) da attività di investimento	(457.813.470)	177.123.792
Erogazione e rimborso di finanziamenti a medio/lungo termine	58.183.543	(98.401.592)
Erogazione e rimborso di finanziamenti a breve termine	99.966.643	(11.721)
Variazione delle passività finanziarie	(3.332.103)	3.817.201
Flusso di cassa netto generato/(assorbito) da attività finanziaria	154.818.083	(94.596.112)
Flusso di cassa complessivo generato/(assorbito) nel periodo	(110.015.645)	182.299.340
Disponibilità liquide a inizio periodo	333.828.447	151.529.107
Disponibilità liquide a fine periodo	223.812.802	333.828.447
di cui saldo del c/c Intersocietario	(197.154.560)	* 65.677.036

PAGINA BIANCA

Note esplicative al Bilancio civilistico

A handwritten signature in black ink, consisting of a stylized 'K' followed by a cursive flourish.

PAGINA BIANCA

NOTE ESPLICATIVE AL BILANCIO CIVILISTICO**1. Premessa**

Con l'acquisizione dello status di Ente di Interesse Pubblico da parte della Capogruppo Ferrovie dello Stato Italiane, ottenuto nel corso del 2013 con l'emissione obbligazionaria quotata, ampiamente descritta nella Relazione sulla Gestione, il presente bilancio civilistico relativo all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2013 (di seguito anche il "Bilancio Civilistico") è stato predisposto in conformità agli *International Financial Reporting Standards*, emanati dall'*International Accounting Standards Board*, adottati dall'Unione Europea ("EU-IFRS") in accordo con l'articolo 2, lettera a) del Decreto Legislativo 28 febbraio 2005, n. 38. Fino all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2012 la Società si è avvalsa della facoltà prevista dallo stesso Decreto Legislativo, che disciplina l'esercizio delle opzioni previste dall'articolo 5 del Regolamento Europeo n. 1606/2002 in materia di principi contabili internazionali. In particolare, ai sensi degli articoli 3 e 4 del suddetto decreto legislativo, la Società aveva deciso volontariamente di applicare gli EU-IFRS per la redazione del bilancio civilistico a partire dall'esercizio chiuso al 31 dicembre 2010. Tale volontarietà non è più esercitabile a seguito dell'emissione obbligazionaria avvenuta nel corso del 2013. Si precisa inoltre che, fino all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2009, la Società ha predisposto i propri bilanci civilistici in accordo con quanto disciplinato in materia dal Decreto Legislativo n. 127 del 9 aprile 1991, così come interpretato dai principi contabili emanati dall'Organismo Italiano di Contabilità (i "Principi Contabili Italiani").

2. Società

Ferrovie dello Stato Italiane SpA è una società costituita e domiciliata in Italia e organizzata secondo l'ordinamento giuridico della Repubblica Italiana. La Società ha la propria sede sociale in Roma, P.zza della Croce Rossa, 1.

Gli Amministratori in data 17 Aprile 2014 hanno approvato il bilancio di esercizio al 31 dicembre 2013 e la sua messa a disposizione degli Azionisti nei termini previsti dall'art. 2429 del Codice Civile. Il presente bilancio sarà sottoposto per l'approvazione all'Assemblea in data entro i termini previsti dall'art. 2364 Codice Civile e sarà depositato entro i termini previsti dall'art. 2435 del Codice Civile. L'Assemblea ha il potere di apportare modifiche al presente bilancio. Ai fini di quanto previsto dal paragrafo 17 dello IAS 10, la data presa in considerazione dagli Amministratori nella redazione del bilancio è il 17 Aprile 2014, data di approvazione da parte del Consiglio di Amministrazione.

In presenza di significative partecipazioni di controllo e in ottemperanza allo IAS 27 la Società redige il bilancio consolidato che presenta un patrimonio netto di Gruppo di 36.892 milioni di euro e un utile d'esercizio di pertinenza del Gruppo di 459 milioni di euro.

La società PricewaterhouseCoopers SpA è incaricata della funzione di revisione legale dei conti, ai sensi dell'articolo 14 del DLgs 39/2010 e degli articoli 2409-bis e seguenti del Codice Civile in regime di prorogatio dell'incarico conferito per il triennio 2010-2012.

3. Criteri di redazione del bilancio

Di seguito sono riportati i principali criteri e i principi contabili applicati nella preparazione del bilancio civilistico.

Come precedentemente indicato, il bilancio civilistico è stato predisposto in conformità agli EU-IFRS, intendendosi per tali tutti gli "*International Financial Reporting Standards*", tutti gli *International Accounting Standards (IAS)*, tutte le interpretazioni dell'*International Financial Reporting Interpretations Committee (IFRIC)*, precedentemente denominate *Standing Interpretations Committee (SIC)* adottati dall'Unione Europea e contenuti nei relativi Regolamenti U.E. pubblicati



sino al 17 Aprile 2014, data già citata in cui il Consiglio di Amministrazione della Società ha approvato il presente documento. In particolare, gli EU-IFRS sono stati applicati in modo coerente a tutti i periodi presentati nel presente documento. Si segnala, inoltre, che il presente bilancio è stato redatto sulla base delle migliori conoscenze degli EU-IFRS e tenuto conto della miglior dottrina in materia; eventuali futuri orientamenti e aggiornamenti interpretativi troveranno riflesso negli esercizi successivi, secondo le modalità di volta in volta previste dai principi contabili di riferimento.

Il bilancio civilistico è redatto e presentato in euro, che rappresenta la valuta funzionale della Società e cioè la moneta corrente dei paesi in cui la Società opera principalmente; tutti gli importi inclusi nelle tabelle delle seguenti note, salvo ove diversamente indicato, sono espressi in migliaia di euro.

Di seguito sono indicati gli schemi di bilancio utilizzati e i relativi criteri di classificazione adottati dalla Società, nell'ambito delle opzioni previste dallo IAS 1 - "Presentazione del bilancio":

- il Prospetto della situazione patrimoniale - finanziaria è stato predisposto classificando le attività e le passività secondo il criterio "corrente/non corrente";
- il Conto economico è stato predisposto classificando i costi operativi per natura;
- il Conto economico complessivo comprende, oltre al risultato d'esercizio, le altre variazioni delle voci di patrimonio netto riconducibili a operazioni non poste in essere con gli azionisti della Società; inoltre a seguito dell'emendamento allo IAS 1 - "Presentazione del bilancio" la Società espone separatamente tutti i componenti presentati tra gli Altri utili/(perdite) complessivi a seconda che essi possano essere o meno, riclassificati successivamente a conto economico.
- il Rendiconto finanziario è stato predisposto esponendo i flussi finanziari derivanti delle attività operative secondo il "metodo indiretto".

Il presente bilancio civilistico 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 della Società di far fronte alle proprie obbligazioni nel prevedibile futuro e in particolare nei prossimi 12 mesi. La descrizione delle modalità attraverso le quali la Società gestisce i rischi finanziari è contenuta nella successiva nota 5 - Gestione dei rischi finanziari.

Il bilancio civilistico è stato predisposto sulla base del criterio convenzionale del costo storico salvo che per la valutazione delle attività e passività finanziarie, nei casi in cui è obbligatoria l'applicazione del criterio del *fair value*.

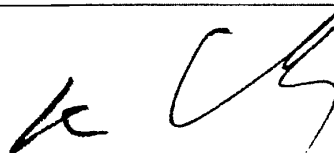
4. Principi contabili applicati

Di seguito sono brevemente riportati i principi contabili e i criteri di valutazione più significativi utilizzati per la redazione del bilancio civilistico.

Immobili, impianti e macchinari

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.

L'ammortamento viene calcolato in modo sistematico e costante sulla base delle aliquote ritenute rappresentative della vita utile economico-tecnica stimata dei cespiti.

La vita utile delle immobilizzazioni materiali e il loro valore residuo sono rivisti e aggiornati, ove necessario, almeno alla chiusura di ogni esercizio. I terreni sono ammortizzati solo per la parte relativa agli oneri di bonifica capitalizzati.

Le aliquote di ammortamento utilizzate sono le seguenti:

Categoria	Aliquota di ammortamento
Terreni	0%
Oneri di bonifica	10%
Fabbricati Industriali	2%
Fabbricati civili strumentali	2%
Fabbricati civili non strumentali	1,5%
Attrezzature industriali:	
- Macchinari e attrezzature	10%
- Impianti interni di comunicazione	25%
Altri beni:	
- Mobili e arredi	12%
- Macchine d'ufficio elettroniche	20%
- Attrezzature varie	12% e 25%

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.

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 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, e cioè sulla base della stimata vita utile. In particolare, nell'ambito della Società sono identificabili le seguenti principali immobilizzazioni immateriali:

i) *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 spesi nel momento in cui sono sostenuti.

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 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, 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 al lordo delle imposte 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

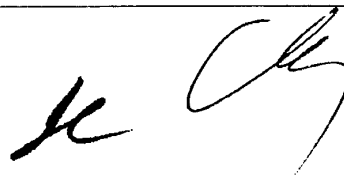
Il valore recuperabile dell'avviamento e quello delle attività immateriali non ancora disponibili per l'uso è sottoposto a verifica della recuperabilità del valore annualmente o più frequentemente, in presenza di indicatori che possano far ritenere che le suddette attività possano aver subito una riduzione di valore. Il valore originario dell'avviamento non viene comunque ripristinato qualora vengano meno le ragioni che hanno determinato la riduzione di valore.

Partecipazioni in imprese controllate, collegate, a controllo congiunto e altre partecipazioni

Le partecipazioni in imprese controllate, collegate e a controllo congiunto sono valutate al costo rettificato per le perdite durevoli di valore.

Le partecipazioni detenute dall'impresa, non di controllo né di collegamento, che non siano quotate in un mercato attivo e per le quali l'impiego di un opportuno modello di valutazione non risulti attendibile sono valutate, comunque, al costo.

Nel caso di partecipazioni valutate al costo, si procede ad una svalutazione con impatto al conto economico laddove siano individuate perdite durevoli di valore. Qualora vengano meno le cause che hanno indotto la svalutazione è necessario ripristinare il valore fino alla concorrenza, al massimo, del costo originario. Tale ripristino viene iscritto a conto economico.



Strumenti Finanziari**Attività finanziarie e crediti commerciali**

Le attività finanziarie sono iscritte inizialmente al *fair value* e classificate nella categoria crediti e finanziamenti attivi, attività disponibili per la vendita o attività finanziarie al *fair value* con contropartita nel conto economico, in funzione della relativa natura e dello scopo per cui sono state acquistate.

Le attività finanziarie sono contabilizzate alla data di negoziazione dell'operazione di acquisizione/vendita e sono rimosse dal bilancio quando il diritto di ricevere i relativi flussi di cassa si è estinto e la Società ha sostanzialmente trasferito tutti i rischi e benefici relativi allo strumento finanziario e il relativo controllo.

Crediti e finanziamenti attivi

Per crediti e finanziamenti attivi si intendono strumenti finanziari non derivati e non quotati in un mercato attivo, dai quali sono attesi pagamenti fissi o determinabili. In particolare, nella presente categoria sono classificate le seguenti voci del prospetto della situazione patrimoniale – finanziaria: "Attività finanziarie non correnti (inclusi i derivati)", "Attività finanziarie correnti (inclusi i derivati)" e "Crediti commerciali correnti".

I crediti e finanziamenti attivi sono contabilizzati inizialmente al *fair value* e successivamente valutati con il metodo del costo ammortizzato in base al criterio del tasso di interesse effettivo, al netto del fondo svalutazione. I crediti e finanziamenti attivi sono inclusi nell'attivo corrente, ad eccezione di quelli con scadenza contrattuale superiore ai dodici mesi rispetto alla data di bilancio, che sono classificati nell'attivo non corrente.

Le perdite su crediti e finanziamenti attivi sono contabilizzate in bilancio quando si riscontra un'evidenza oggettiva che la Società non sarà in grado di recuperare il credito dovuto dalla controparte sulla base dei termini contrattuali. L'evidenza oggettiva include eventi quali:

- significative difficoltà finanziarie dell'emittente o debitore;
- contenziosi legali aperti con il debitore relativamente a crediti;
- probabilità che il debitore dichiari bancarotta o che si aprano altre procedure di ristrutturazione finanziaria.

L'importo della svalutazione viene misurato come differenza tra il valore contabile dell'attività e il valore attuale degli attesi futuri flussi finanziari e rilevato nel conto economico nella voce "Svalutazioni e perdite (riprese) di valore". I crediti e finanziamenti attivi non recuperabili sono rappresentati nella situazione patrimoniale e finanziaria al netto del fondo svalutazione. Se nei periodi successivi vengono meno le motivazioni delle svalutazioni precedentemente effettuate, il valore delle attività è ripristinato fino a concorrenza del valore che sarebbe derivato dall'applicazione del metodo del costo ammortizzato.

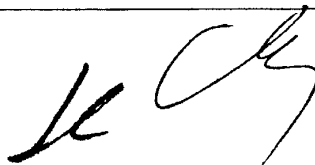
Attività finanziarie disponibili per la vendita

Le attività finanziarie disponibili per la vendita sono strumenti finanziari non derivati esplicitamente designati in questa categoria e sono compresi nelle attività non correnti, fatta eccezione per quelle attività per le quali gli amministratori intendano procedere con la cessione nei dodici mesi successivi alla data di bilancio.

Le attività finanziarie disponibili per la vendita sono inizialmente rilevate al *fair value*, incrementate dei costi accessori e successivamente sono valutate al *fair value*, imputando i successivi utili o perdite da valutazione a una riserva di patrimonio netto. La loro imputazione a conto economico è effettuata solo nel momento in cui l'attività finanziaria viene effettivamente ceduta, ovvero, nel caso di variazioni cumulate negative al momento che le stesse sono considerate durature e significative.

Eventuali dividendi derivanti da partecipazioni iscritte nella categoria in oggetto sono imputati nel conto economico, nel momento in cui sorge in capo alla Società il diritto a ricevere il relativo pagamento.

La Società valuta a ogni data di bilancio se esiste un'oggettiva evidenza di perdita di valore delle attività finanziarie. Nel caso di partecipazioni classificate come disponibili per la vendita, una riduzione nel *fair value* della partecipazione al di sotto del costo iniziale è considerato un indicatore di perdita di valore. Nel caso esista questo tipo di evidenza, per le



attività finanziarie disponibili per la vendita, la perdita cumulata – calcolata come la differenza tra il costo di acquisizione e il *fair value* alla data del bilancio al netto di eventuali perdite di valore contabilizzate precedentemente nel conto economico – è trasferita dal patrimonio netto e riconosciuta nel conto economico. Tali perdite si cristallizzano e pertanto non possono essere successivamente ripristinate a conto economico. Le variazioni dei tassi di cambio relative alle partecipazioni iscritte nella categoria delle attività finanziarie disponibili per la vendita sono rilevate nell'ambito della specifica riserva del patrimonio netto.

Attività finanziarie al *fair value* con contropartita nel conto economico

Le attività finanziarie al *fair value* con contropartita nel conto economico sono rappresentate da titoli detenuti per la negoziazione, in quanto acquisiti allo scopo di essere ceduti nel breve termine. I derivati sono valutati come titoli detenuti per la negoziazione, a meno che non siano contabilmente designati come strumenti finanziari di copertura.

Le attività finanziarie con contropartita nel conto economico sono inizialmente rilevate al *fair value* e i relativi costi accessori sono spesi immediatamente nel conto economico. Successivamente, tali attività sono valutate al *fair value* con contabilizzazione a conto economico della relativa variazione.

Disponibilità liquide e mezzi equivalenti

Le disponibilità liquide comprendono la cassa e 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. 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 la Società 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 la Società abbia trasferito tutti i rischi e gli oneri relativi allo strumento stesso.

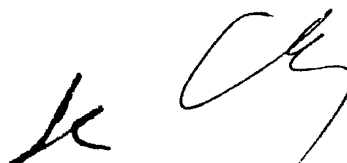
Strumenti finanziari derivati

Gli strumenti finanziari derivati stipulati dalla Società sono volti a fronteggiare l'esposizione al rischio di cambio e di tasso di interesse e ad una diversificazione dei parametri di indebitamento che ne permetta una riduzione del costo e della volatilità. Alla data di stipula del contratto gli strumenti derivati sono inizialmente contabilizzati al *fair value* e, se gli strumenti derivati non sono contabilizzati quali strumenti di copertura, le successive variazioni del *fair value* sono trattate quali componenti del conto economico.

Gli strumenti finanziari derivati di copertura sono contabilizzati secondo le modalità stabilite per l'*hedge accounting* solo quando:

- all'inizio della copertura, esistono la designazione formale e la documentazione della relazione di copertura stessa;
- si prevede che la copertura sarà altamente efficace;
- l'efficacia può essere attendibilmente misurata;
- la copertura stessa è altamente efficace durante i diversi periodi contabili per i quali è designata.

Se gli strumenti finanziari derivati si qualificano per la contabilizzazione secondo l'*hedge accounting*, si applicano i seguenti trattamenti contabili:



Cash flow hedge

Se uno strumento finanziario derivato è designato come copertura dell'esposizione alla variabilità dei flussi finanziari di un'attività o di una passività iscritta in bilancio o di un'operazione prevista altamente probabile, la porzione efficace degli utili o delle perdite derivanti dall'adeguamento al *fair value* dello strumento derivato è rilevata in una specifica riserva di patrimonio netto. L'utile o la perdita cumulati sono stornati dalla riserva di patrimonio netto e contabilizzati a conto economico negli stessi esercizi in cui gli effetti dell'operazione oggetto di copertura vengono rilevati a conto economico. L'utile o la perdita associati a quella parte della copertura inefficace sono iscritti a conto economico immediatamente. Se l'operazione oggetto di copertura non è più ritenuta probabile, gli utili o le perdite non ancora realizzati, contabilizzati nella riserva di patrimonio netto, sono rilevati immediatamente a conto economico.

Gli strumenti finanziari derivati sono contabilizzati con data di negoziazione.

Stima del fair value

Il *fair value* degli strumenti finanziari quotati in un mercato attivo è basato sui prezzi di mercato alla data di bilancio. Il *fair value* degli strumenti finanziari non quotati in un mercato attivo è invece determinato utilizzando tecniche di valutazione basate su una serie di metodi e assunzioni legate a condizioni di mercato alla data di bilancio.

Date le caratteristiche di breve termine dei crediti e dei debiti commerciali, si ritiene che i valori di carico rappresentino una buona approssimazione del *fair value*.

Di seguito si riporta la classificazione dei *fair value* degli strumenti finanziari sulla base dei seguenti livelli gerarchici:

Livello 1: fair value determinato con riferimento a prezzi quotati (non rettificati) su mercati attivi per strumenti finanziari identici;

Livello 2: fair value determinato con tecniche di valutazione con riferimento a variabili osservabili su mercati attivi;

Livello 3: fair value determinato con tecniche di valutazione con riferimento a variabili di mercato non osservabili.

Date le caratteristiche di breve termine dei crediti e dei debiti commerciali, si ritiene che i valori di carico rappresentino una buona approssimazione del *fair value*.

Rimanenze

Le rimanenze, costituite dagli immobili di *trading*, inizialmente ereditati dalla scissione della ex Ferrovie Real Estate SpA, sono iscritte al minore fra il costo di acquisizione e valore di mercato determinato con perizia di un terzo indipendente. Esse sono iscritte 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.

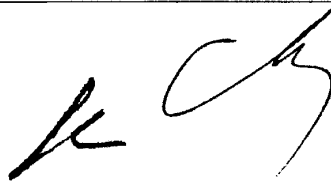
Benefici ai dipendenti

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 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, la Società 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



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 la Società 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.

La Società ha, inoltre, in essere un piano pensionistico a benefici definiti riferito alla Carta di Libera Circolazione (CLC) che garantisce ai dipendenti, anche se 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 dal Gruppo FS Italiane.

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.

Ricavi

I ricavi sono rilevati nella misura in cui è probabile che alla Società 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 quanto 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 tale ultima posta, 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 la Società 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 alla Società per la realizzazione di iniziative dirette alla costruzione, alla riattivazione e all'ampliamento di immobili, impianti e macchinari. I contributi in conto impianti 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 alla Società a titolo di riduzione dei costi e oneri sostenuti. I contributi in conto esercizio sono imputati alla voce "Ricavi delle vendite e prestazioni", come componente positiva del conto economico.

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 della Società e in conformità alle vigenti normative fiscali. 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 attività operative cessate (*Discontinued Operation*)

Le attività 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 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 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.

Principi contabili di recente emissione

Principi contabili di prima adozione

IFRS 13 – Misurazione del *fair value*

In data 12 maggio 2011 lo IASB ha emesso il principio IFRS 13 – “Misurazione del *fair value*” che illustra come deve essere determinato il *fair value* ai fini del bilancio e si applica a tutte le fattispecie in cui i principi richiedono o permettono la valutazione al *fair value* o la presentazione di informazioni basate sul *fair value*, con alcune limitate esclusioni. Il principio ha richiesto altresì un'informativa più estesa sulla misurazione del *fair value* (gerarchia del *fair value*) rispetto a quella richiesta dall'IFRS 7.

La Società ha adottato tale nuovo principio in modo prospettico dal 1° gennaio 2013.

IAS 19 – Benefici ai dipendenti

In data 16 giugno 2011 lo IASB ha emesso un emendamento allo IAS 19 – “Benefici ai dipendenti” che elimina l'opzione di differire il riconoscimento degli utili e delle perdite attuariali con il c.d. metodo del corridoio, richiedendo che tutti gli utili o perdite attuariali siano iscritti immediatamente nel prospetto di conto economico complessivo (OCI), in modo che l'intero ammontare netto dei fondi per benefici definiti (al netto delle attività al servizio del piano) sia iscritto nella situazione patrimoniale-finanziaria consolidata. L'emendamento prevede inoltre che le variazioni tra un esercizio e il successivo del fondo per benefici definiti e delle attività al servizio del piano debbano essere suddivise in tre componenti: le componenti di costo legate alla prestazione lavorativa dell'esercizio devono essere iscritte a conto economico come “*service costs*”; gli oneri finanziari netti calcolati applicando l'appropriato tasso di sconto al saldo netto del fondo per benefici definiti al netto delle attività risultanti all'inizio dell'esercizio, devono essere iscritti a conto economico come tali; gli utili e perdite attuariali che derivano dalla rimisurazione delle passività e attività devono essere iscritti nel prospetto di conto economico complessivo. Inoltre, il rendimento delle attività, incluso tra gli oneri finanziari netti come sopra indicato, deve essere calcolato sulla base del tasso di sconto della passività e non più del rendimento atteso delle attività.

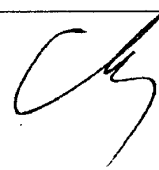
L'emendamento infine, introduce nuove informazioni addizionali da fornire nelle note al bilancio.

La Società ha adottato tale emendamento in modo retrospettivo a partire dal primo gennaio 2013; in considerazione del fatto che la Società aveva già optato per il riconoscimento immediato degli utili e perdite attuariali in OCI l'applicazione del suddetto emendamento non ha prodotto effetti.

IAS 1 – Presentazione del bilancio

In data 16 giugno 2011 lo IASB ha emesso un emendamento allo IAS 1 – “Presentazione del bilancio” che richiede alle imprese di raggruppare tutti i componenti presentati nel Prospetto degli Altri utili/(perdite) complessivi (*Other Comprehensive Income* OCI) a seconda che essi possano essere, o meno, riclassificati successivamente a conto economico.

La Società ha adottato tale emendamento a partire dal 1° gennaio 2013.



IFRS 7 – Strumenti finanziari: informazioni integrative

In data 16 dicembre 2011 lo IASB ha emesso alcuni emendamenti all'IFRS 7 – "Strumenti finanziari: informazioni integrative". Tali emendamenti richiedono informazioni sugli effetti reali o potenziali delle compensazioni delle attività e passività finanziarie sulla situazione patrimoniale-finanziaria di un'impresa.

La Società ha adottato tali emendamenti a partire dal 1° gennaio 2013.

Annual Improvements to IFRSs: 2009-2011 Cycle

Il 17 maggio 2012 lo IASB ha pubblicato il documento *Annual Improvements to IFRSs: 2009-2011 Cycle*, che recepisce le modifiche ai principi nell'ambito del processo annuale di miglioramento degli stessi, concentrandosi su modifiche valutate necessarie, ma non urgenti. Di seguito vengono citate quelle che comportano un cambiamento nella presentazione, iscrizione e valutazione delle poste di bilancio, tralasciando quelle che determinano solo variazioni terminologiche o cambiamenti editoriali con effetti minimi in termini contabili, o quelle che hanno effetto su principi o interpretazioni non applicabili alla Società:

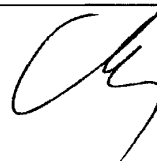
- IAS 1- "Presentazione del bilancio" – Informazioni comparative: si chiarisce che nel caso vengano fornite informazioni comparative aggiuntive, queste devono essere presentate in accordo con gli IAS/IFRS; se un'entità fornisce volontariamente informazioni aggiuntive le stesse possono essere raccolte anche in uno solo dei prospetti contabili obbligatori, per il quale, poi, devono essere fornite le relative note. Inoltre, si chiarisce che nel caso in cui un'entità modifichi un principio contabile o effettui una rettifica/riclassifica retrospettiva, la stessa entità dovrà presentare uno stato patrimoniale anche all'inizio del periodo comparativo ("terzo stato patrimoniale" negli schemi di bilancio), mentre nella nota integrativa non sono richieste *disclosures* comparative anche per tale "terzo stato patrimoniale", a parte le voci interessate.
- IAS 16 – "Immobili, impianti e macchinari" – Classificazione dei *servicing equipment*: si chiarisce che i *servicing equipment* dovranno essere classificati nella voce Immobili, impianti e macchinari se utilizzati per più di un esercizio, nelle rimanenze di magazzino in caso contrario.
- IAS 32 – "Strumenti finanziari": esposizione nel bilancio – Imposte dirette: si chiarisce che le imposte dirette sulle distribuzioni ai possessori di strumenti di capitale e sui costi di transazione sugli strumenti di capitale seguono le regole dello IAS 12.
- IAS 34 – "Bilanci Intermedi" – Informazioni sui settori operativi: si chiariscono i requisiti di informativa da esporre nei bilanci intermedi in merito ad attività e passività relativi ai settori operativi.

La Società ha adottato tali modifiche a partire dal 1° gennaio 2013.

Principi omologati da parte dell'Unione Europea e non applicati in via anticipata dalla Società**IFRS 10 – Bilancio consolidato**

In data 12 maggio 2011 lo IASB ha emesso il principio IFRS 10 – "Bilancio Consolidato" che sostituisce l'interpretazione SIC-12 "Consolidamento – Società a destinazione specifica (Società veicolo)" e lo IAS 27 – "Bilancio consolidato e separato", il quale sarà ridenominato Bilancio separato e disciplinerà il trattamento contabile delle partecipazioni nel bilancio separato. Il nuovo principio individua un unico modello di controllo applicabile a tutte le imprese. Di seguito le principali novità:

- secondo l'IFRS 10 vi è un unico principio base per consolidare tutte le tipologie di entità, e tale principio è fondato sul controllo. Tale variazione rimuove l'incoerenza percepita tra il precedente IAS 27 (basato sul controllo) e il SIC 12 (basato sul passaggio dei rischi e dei benefici);
- è stata introdotta una definizione di controllo più solida rispetto al passato, basata su tre elementi: (a) potere sull'impresa acquisita; (b) esposizione, o diritti, a rendimenti variabili derivanti dal coinvolgimento con la stessa; (c) capacità di utilizzare il potere per influenzare l'ammontare di tali rendimenti;



- l'IFRS 10 richiede che un investitore, per valutare se ha il controllo sull'impresa acquisita, si focalizzi sulle attività che influenzano in modo sensibile i rendimenti della stessa;
- l'IFRS 10 richiede che, nel valutare l'esistenza del controllo, si considerino solamente i diritti sostanziali, ossia quelli che sono esercitabili in pratica quando devono essere prese le decisioni rilevanti sull'impresa acquisita;
- l'IFRS 10 prevede guide pratiche di ausilio nel valutare se esiste il controllo in situazioni complesse, quali il controllo di fatto, i diritti di voto potenziali, le situazioni in cui occorre stabilire se colui che ha il potere decisionario sta agendo come agente o principale, ecc..

Il principio è applicabile in modo retrospettivo dal 1° gennaio 2014 con possibilità di applicazione anticipata dal 1° gennaio 2013.

IFRS 11 – Accordi a controllo congiunto

In data 12 maggio 2011 lo IASB ha emesso il principio IFRS 11 – “Accordi a controllo congiunto” che sostituisce l'interpretazione SIC-13 – “Entità a controllo congiunto – Conferimenti in natura da parte dei partecipanti al controllo” e lo IAS 31 – “Partecipazioni in *joint venture*”. L'IFRS 11, fermi restando i criteri per l'individuazione della presenza di un controllo congiunto, stabilisce i principi di rendicontazione contabile per le entità che sono parti di tali accordi, definendo come unico metodo di contabilizzazione quello del patrimonio netto ai fini del bilancio consolidato. Secondo l'IFRS 11 l'esistenza di un veicolo separato non è una condizione sufficiente per classificare un accordo di compartecipazione come una *joint venture*.

A seguito dell'emanazione del principio IFRS 11, lo IAS 28 – “Partecipazioni in Società collegate e *joint venture*” è stato emendato per comprendere nel suo ambito di applicazione, dalla data di efficacia del principio, anche le partecipazioni in imprese a controllo congiunto.

Il principio è applicabile in modo retrospettivo dal 1° gennaio 2014 con possibilità di applicazione anticipata dal 1° gennaio 2013.

IFRS 12 – Informativa sulle partecipazioni in altre entità

In data 12 maggio 2011 lo IASB ha emesso il principio IFRS 12 – “Informativa sulle partecipazioni in altre entità” che è un nuovo e completo principio sulle informazioni addizionali da fornire nel bilancio consolidato per ogni tipologia di partecipazione, ivi incluse quelle in imprese controllate, in accordi a controllo congiunto, in imprese collegate, in Società a destinazione specifica ed altre Società veicolo non consolidate.

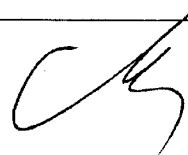
Il principio è applicabile in modo retrospettivo dal 1° gennaio 2014 con possibilità di applicazione anticipata dal 1° gennaio 2013.

IAS 32 – Strumenti Finanziari: esposizione nel bilancio

In data 16 dicembre 2011 lo IASB ha emesso alcuni emendamenti allo IAS 32 – “Strumenti Finanziari: esposizione nel bilancio”, per chiarire l'applicazione di alcuni criteri per la compensazione delle attività e delle passività finanziarie presenti nello IAS 32, rendendola di fatto più difficile. Gli emendamenti sono applicabili in modo retrospettivo per gli esercizi aventi inizio dal o dopo il 1° gennaio 2014 con possibilità di applicazione anticipata dal 1° gennaio 2013.

IFRS 10 IFRS 11 IFRS 12 – Modifiche: guida alle disposizioni transitorie

In data 28 giugno 2012 lo IASB ha pubblicato alcune modifiche all'IFRS 10 – “Bilancio consolidato”, all'IFRS 11 – “Accordi a controllo congiunto” e all'IFRS 12 – “Informativa sulle partecipazioni in altre entità”, risultanti dalle proposte contenute nell'*Exposure Draft* - Guida alle disposizioni transitorie pubblicata nel dicembre 2011. Le modifiche prevedono in sostanza un alleggerimento nella fase di transizione ai nuovi principi, limitando l'obbligo di fornire informazioni comparative rettificata al solo esercizio comparativo precedente. Inoltre, per le informazioni relative alle entità strutturate non consolidate, le modifiche sopprimono l'obbligo di presentare informazioni comparative per gli esercizi precedenti alla data in cui l'IFRS 12 è applicato per la prima volta. Le modifiche sono applicabili dagli esercizi che decorrono dal 1° gennaio 2014 con possibilità di applicazione anticipata dal 1° gennaio 2013.



IFRS 10 IFRS 12 IAS 27 – Investment entity

In data 31 ottobre 2012 lo IASB ha pubblicato alcuni emendamenti ai principi IFRS 10 – “Bilancio Consolidato”, IFRS 12 – “Informativa sulle partecipazioni in altre entità” e IAS 27 – “Bilancio separato”. I suddetti emendamenti chiariscono la definizione di “investment entity” ed introducono un’eccezione all’applicazione del principio di consolidamento per tali imprese, permettendo alle stesse di valutare le proprie controllate al *Fair Value*. Inoltre, vengono meglio definiti alcuni requisiti di informativa che le “investment entities” devono fornire in nota. Il principio è applicabile per gli esercizi che decorrono dal 1° gennaio 2014 o in data successiva.

IAS 36 – Informativa sul valore recuperabile delle attività non finanziarie

In data 29 maggio 2013 lo IASB ha emesso un emendamento allo IAS 36 – “Informativa sul valore recuperabile delle attività non finanziarie”. L’emendamento disciplina l’informativa da fornire sul valore recuperabile delle attività che hanno subito una riduzione di valore, se tale importo è basato sul *fair value* al netto dei costi di vendita.

L’emendamento è applicabile dagli esercizi che hanno inizio dal 1° gennaio 2014.

IAS 39 – Strumenti finanziari: rilevazione e valutazione

In data 27 giugno 2013 lo IASB ha emesso alcuni emendamenti allo IAS 39 – “Strumenti finanziari: rilevazione e valutazione”, intitolati “Novazione dei derivati e continuità dell’*hedge accounting*”. Le modifiche permettono di continuare l’*hedge accounting* nel caso in cui uno strumento finanziario derivato, designato come strumento di copertura, sia novato a seguito dell’applicazione di legge o regolamenti al fine di sostituire la controparte originale per garantire il buon fine dell’obbligazione assunta e se sono soddisfatte determinate condizioni.

La stessa modifica sarà inclusa nell’IFRS 9 – “Strumenti finanziari”. Tali emendamenti sono applicabili dagli esercizi che hanno inizio dal 1° gennaio 2014, con possibilità di applicazione anticipata.

Principi contabili non omologati da parte dell’Unione Europea

Alla data del presente Bilancio gli organi competenti dell’Unione Europea non hanno ancora concluso il processo di omologazione necessario per l’adozione dei seguenti principi contabili ed emendamenti:

IFRS 9 – Strumenti finanziari

In data 12 novembre 2009 lo IASB ha pubblicato il principio IFRS 9 – “Strumenti finanziari” il quale rappresenta la prima parte di un processo per fasi che ha lo scopo di sostituire interamente lo IAS 39 e introduce dei nuovi criteri per la classificazione e valutazione delle attività e passività finanziarie. In particolare, per le attività finanziarie il nuovo principio utilizza un unico approccio basato sulle modalità di gestione degli strumenti finanziari e sulle caratteristiche dei flussi di cassa contrattuali delle attività finanziarie stesse, al fine di determinarne il criterio di valutazione, sostituendo le diverse regole previste finora dallo IAS 39. Per le passività finanziarie, invece, la principale modifica riguarda il trattamento contabile delle variazioni di *fair value* di una passività finanziaria designata come passività finanziaria valutata al *fair value* attraverso il conto economico, nel caso in cui queste siano dovute ad una variazione del merito creditizio della passività stessa. Secondo il nuovo principio, tali variazioni devono essere rilevate nel Prospetto degli Altri utili/(perdite) complessivi e non più nel conto economico. Il principio è efficace dagli esercizi che hanno inizio dal 1° gennaio 2018.

IFRIC 21 – Prelievi

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”. 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 efficace dagli esercizi che hanno inizio dal 1° gennaio 2014.

IAS 19 – Benefici ai dipendenti

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”, con l’obiettivo di semplificare la contabilizzazione dei contributi che sono indipendenti dal numero di anni di servizio prestato, come, ad esempio, quelli che vengono calcolati in base ad una percentuale fissa dello stipendio. Tali emendamenti sono applicabili dal 1° luglio 2014 con possibilità di applicazione anticipata.

Annual Improvements to IFRSs: 2010-2012 Cycle

Il 12 dicembre 2013 lo IASB ha pubblicato il documento *Annual Improvements to IFRSs: 2010-2012 Cycle*, che recepisce le modifiche ai principi nell’ambito del processo annuale di miglioramento degli stessi, in risposta ad otto questioni affrontate durante il ciclo 2010-2012. I principi inclusi in questo ciclo sono: IFRS 2 IFRS 3 IFRS 8 IFRS 8 IFRS 13 IAS 7 IAS 16/38 IAS 24. Tali modifiche sono applicabili dal 1° luglio 2014 con possibilità di applicazione anticipata.

Annual Improvements to IFRSs: 2011-2013 Cycle

Il 12 dicembre 2013 lo IASB ha pubblicato il documento *Annual Improvements to IFRSs: 2011-2013 Cycle*, che recepisce le modifiche ai principi nell’ambito del processo annuale di miglioramento degli stessi, in risposta a quattro questioni affrontate durante il ciclo 2011-2013. I principi inclusi in questo ciclo sono: IFRS 1 IFRS 3 IFRS 13 IAS 40. Tali modifiche sono applicabili dal 1° luglio 2014 con possibilità di applicazione anticipata.

Uso di stime e valutazioni

La redazione del Bilancio civilistico 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.

Pertanto i risultati che si consuntiveranno 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:

1) Riduzione di valore delle attività

In accordo con i principi contabili applicati dal Gruppo, 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 della Società e dal mercato, nonché dall’esperienza storica. Inoltre, qualora venga determinato che possa essersi generata una potenziale riduzione di valore, la Società 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

Il costo delle immobilizzazioni materiali, immateriali e degli investimenti immobiliari è ammortizzato lungo la vita utile stimata dei relativi cespiti. La vita utile economica delle immobilizzazioni della Società 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. La Società 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 civilistico della Società.

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.

5. Gestione dei rischi finanziari

Le attività svolte dalla Società, la espongono a varie tipologie di rischi, che includono il rischio di mercato (rischi di tasso d'interesse, di prezzo e di cambio), rischio di liquidità e rischio di credito.

Nella presente sezione vengono fornite informazioni relative all'esposizione della Società 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 include inoltre ulteriori informazioni quantitative. La gestione dei rischi della Società si focalizza sulla volatilità dei mercati finanziari e cerca di minimizzare potenziali effetti indesiderati sulla *performance* finanziaria ed economica della Società stessa.

Rischio di credito

Il rischio di credito è il rischio che un cliente o una delle controparti di uno strumento finanziario causi una perdita non adempiendo ad un'obbligazione e tale rischio deriva principalmente dai crediti commerciali e dagli investimenti finanziari della Società nei confronti di terzi. Si precisa, comunque, che le attività finanziarie sono costituite principalmente da finanziamenti a società del Gruppo FS Italiane e non generano, pertanto, rischio di credito.

Le principali partite creditorie di natura commerciale sono collegabili alle vendite di immobili di *trading*; le vendite per le quali sono state concesse rateizzazioni o dilazioni di pagamento sono assistite da garanzie bancarie. In considerazione di ciò il rischio di credito relativo è alquanto contenuto.

Le prospettive di recuperabilità dei crediti commerciali sono valutate posizione per posizione, tenendo conto delle indicazioni dei responsabili di funzione e dei legali interni ed esterni che ne seguono l'eventuale pratica di recupero. I crediti per i quali alla data di bilancio sussiste la probabilità di una perdita vengono di conseguenza svalutati.

Con riferimento al rischio di credito derivante dall'attività di investimento è in vigore una *policy* per l'impiego della liquidità che definisce (i) i requisiti minimi della controparte finanziaria in termini di merito di credito ed i relativi limiti di concentrazione (ii) le tipologie di prodotti finanziari utilizzabili.

La seguente tabella riporta la esposizione al rischio credito della Società:

	valori in migliaia di euro	
	31.12.2013	31.12.2012
Crediti commerciali correnti	148.024	128.262
Fondo svalutazione	(18.971)	(17.679)
Crediti commerciali correnti al netto del fondo svalutazione	129.053	110.583
Altre attività correnti	54.089	47.603
Fondo svalutazione	(153)	(153)
Altre attività correnti al netto del fondo svalutazione	53.936	47.450
Attività finanziarie non correnti (inclusi derivati)	5.922.540	4.836.404
Fondo svalutazione		
Attività finanziarie non correnti (inclusi derivati) al netto del fondo svalutazione	5.922.540	4.836.404
Altre attività non correnti	1.243	1.236
Fondo svalutazione		
Altre attività non correnti al netto del fondo svalutazione	1.243	1.236
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	420.967	268.151
Attività finanziarie correnti (inclusi derivati)	1.269.489	1.976.982
Fondo svalutazione		
Attività finanziarie correnti (inclusi derivati) al netto del fondo svalutazione	1.269.489	1.976.982
Crediti commerciali non correnti	6.973	11.088
Fondo svalutazione	(146)	(146)
Crediti commerciali non correnti al netto del fondo svalutazione	6.827	10.942
Totale esposizione al netto del fondo svalutazione (*)	7.804.055	7.251.748

*Non sono inclusi i crediti di natura tributaria e le partecipazioni

Le seguenti tabelle riportano l'esposizione al rischio di credito per controparte, in valore assoluto ed in percentuale, esposte escludendo le Disponibilità liquide e mezzi equivalenti.

	valori in migliaia di euro	
	31.12.2013	31.12.2012
Pubblica Amministrazione, Stato Italiano, Regioni	7.526	2.612
Clienti ordinari	25.528	24.472
Istituti finanziari		
Altri debitori	4.225	9.170
Società del Gruppo	7.345.810	6.947.343
Totale esposizione al netto del fondo svalutazione	7.383.089	6.983.597

Le seguenti tabelle forniscono una ripartizione percentuale delle attività finanziarie al 31 dicembre 2013 e 2012 raggruppate per scaduto, al netto del fondo svalutazione crediti.

valori in migliaia di euro

31.12.2013						
Scaduti da						
	Non scaduti	0-180	180-360	360-720	oltre 720	Totale
Pubblica Amministrazione, Stato Italiano, Regioni (lordo)	4.838	764	797	512	1.643	8.554
Fondo Svalutazione	(403)	(81)	(59)	(156)	(329)	(1.028)
Pubblica Amministrazione, Stato Italiano, Regioni (netto)	4.435	683	738	356	1.314	7.526
Clienti ordinari (lordo)	27.330	1.921	1.409	2.190	10.767	43.617
Fondo Svalutazione	(7.009)	(384)	(431)	(1.102)	(9.164)	(18.089)
Clienti ordinari (netto)	20.321	1.537	978	1.088	1.603	25.528
Altri debitori (lordo)	4.378					4.378
Fondo Svalutazione	(153)					(153)
Altri debitori (netto)	4.225					4.225
Società del gruppo (lordo)	7.343.054	2.071	156	331	198	7.345.810
Fondo Svalutazione						
Società del gruppo (netto)	7.343.054	2.071	156	331	198	7.345.810
Totale esposizione al netto del fondo svalutazione	7.372.035	4.291	1.872	1.775	3.115	7.383.089

valori in migliaia di euro

31.12.2012						
Scaduti da						
	Non scaduti	0-180	180-360	360-720	oltre 720	Totale
Pubblica Amministrazione, Stato Italiano, Regioni (lordo)	721	268	294	542	1.327	3.152
Fondo Svalutazione		(54)	(75)	(144)	(267)	(540)
Pubblica Amministrazione, Stato Italiano, Regioni (netto)	721	214	219	398	1.060	2.612
Clienti ordinari (lordo)	18.171	2.292	1.483	2.309	17.502	41.757
Fondo Svalutazione		(827)	(652)	(1.122)	(14.684)	(17.285)
Clienti ordinari (netto)	18.171	1.465	831	1.187	2.818	24.472
Istituti finanziari						
Altri debitori (lordo)	9.170				153	9.323
Fondo Svalutazione					(153)	(153)
Altri debitori (netto)	9.170					9.170
Società del gruppo (lordo)	6.945.731	1.380	34	93	105	6.947.343
Fondo Svalutazione						
Società del gruppo (netto)	6.945.731	1.380	34	93	105	6.947.343
Totale esposizione al netto del fondo svalutazione	6.973.793	3.059	1.084	1.678	3.983	6.983.597

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.

Si evidenzia che l'indebitamento finanziario della Società è finalizzato essenzialmente alla corresponsione di finanziamenti attivi a favore delle società del Gruppo FS Italiane. La Capogruppo adotta tecniche di *asset liability management* nelle attività di raccolta di capitale di debito e di finanziamento alle società del Gruppo FS Italiane. Allo stato attuale i finanziamenti ricevuti, così come i prestiti obbligazionari emessi, ripropongono alle società controllate le caratteristiche tecniche dell'indebitamento sottostante tali da consentire una coincidenza temporale tra entrate ed uscite monetarie derivanti da interessi e rimborsi in linea capitale.

Accanto alle suddette linee guida, per far fronte a temporanee esigenze di liquidità la Società si è dotata nel corso del 2011 di una *Backup Credit Facility* dell'importo massimo di 1.500 milioni di euro, su base "*committed*" accesa con un *pool* di otto finanziatori e con scadenza pari a tre anni; tale linea di credito è stata posta in essere con una finalità *general purpose* ed in tal senso garantisce alla Società la possibilità di ricorrere a tale strumento di provvista per le più varie tipologie di fabbisogno operativo. Inoltre, sempre ai fini di far fronte a temporanee esigenze di liquidità, la Società ha a disposizione ulteriori linee di credito "*uncommitted*" concesse dal sistema bancario.

Le scadenze contrattuali delle passività finanziarie, compresi gli interessi da versare, sono esposte nelle tabelle seguenti:

valori in migliaia di euro

31 dicembre 2013	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	4.162.841	4.891.376	13.945	57.905	316.797	1.439.158	3.063.571
Finanziamenti da banche	857.246	1.016.847	130.208	110.830	110.830	332.490	332.490
Debiti verso altri finanziatori	1.282.946	1.500.000	100.000	100.000	200.000	600.000	500.000
Debiti finanziari verso società del Gruppo	978.613	978.613	978.330	283			
Debiti commerciali	71.130	71.130	71.130				
Totale	7.352.776	8.457.966	1.293.613	269.018	627.627	2.371.647	3.896.061

valori in migliaia di euro

31 dicembre 2012	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	3.411.801	3.729.139	7.531	606.832	21.144	885.941	2.207.691
Finanziamenti da banche	1.306.150	1.503.968	31.041	586.288	110.830	332.490	443.319
Debiti verso altri finanziatori	1.426.932	1.700.000	100.000	100.000	200.000	600.000	700.000
Debiti finanziari verso società del Gruppo	739.151	739.151	736.919	1.666	566		
Debiti commerciali	89.733	89.733	89.733				
Totale	6.973.766	7.761.990	965.223	1.294.787	332.540	1.818.431	3.351.010

Passività finanziarie derivate e non derivate

valori in migliaia di euro

31 dicembre 2013	Valore contabile	Entro 12 mesi	1-5 anni	Oltre 5 anni
Passività finanziarie non derivate				
Prestiti obbligazionari	4.162.841	24.277	1.426.026	2.712.538
Finanziamenti da banche	857.246	208.557	345.081	303.608
Debiti verso altri finanziatori	1.282.946	149.842	662.829	470.275
Debiti finanziari verso società del Gruppo	978.613	978.613		
Debiti commerciali	71.130	71.130		
Totale	7.352.776	1.432.420	2.433.936	3.486.421

valori in migliaia di euro

31 dicembre 2012	Valore contabile	Entro 12 mesi	1-5 anni	Oltre 5 anni
Passività finanziarie non derivate				
Prestiti obbligazionari	3.411.801	602.103	822.121	1.987.576
Finanziamenti da banche	1.306.150	580.622	329.638	395.890
Debiti verso altri finanziatori	1.426.932	143.986	636.928	646.018
Debiti finanziari verso società del Gruppo	739.151	738.585	566	
Debiti commerciali	89.733	89.733		
Totale	6.973.766	2.155.029	1.789.253	3.029.484

I flussi contrattuali delle passività finanziarie a tasso variabile sono stati calcolati utilizzando i tassi *forward* stimati alla data di chiusura del bilancio. Si precisa, inoltre, che l'indebitamento in scadenza entro sei mesi è costituito principalmente dai debiti il cui servizio trova copertura finanziaria negli stanziamenti previsti nelle Leggi Finanziarie e dal saldo contabile del conto corrente intersocietario delle società con impieghi netti sul sistema di *cash pooling* della Capogruppo.

Rischio di mercato, nello specifico rischio di tasso e di cambio.

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 cambiamenti dei tassi di cambio, di interesse o delle quotazioni degli strumenti rappresentativi di capitale. L'obiettivo della gestione del rischio di mercato è la gestione e il controllo dell'esposizione della Società a tali rischi entro livelli accettabili.

All'interno dei rischi di mercato la Società è limitatamente esposta al Rischio di tasso ed al Rischio di cambio.

Rischio di tasso di interesse

Il rischio di tasso in capo alla Società è nullo in quanto le passività finanziarie a tasso variabile sono integralmente compensate da corrispondenti attività finanziarie nei confronti delle controllate.

La seguente tabella riporta i finanziamenti a medio/lungo termine (incluso la quota a breve), e le passività finanziarie correnti e non correnti a tasso variabile e a tasso fisso.

	valori in migliaia di euro					
	Valore contabile	Flussi finanziari contrattuali	Quota corrente	1 e 2 anni	2 e 5 anni	oltre 5 anni
Tasso variabile	3.845.034	4.188.294	1.119.364	264.049	1.252.642	1.552.239
Tasso fisso	3.436.612	4.198.542	372.136	363.578	1.119.006	2.343.822
Saldo al 31 dicembre 2013	7.281.646	8.386.836	1.491.501	627.627	2.371.647	3.896.061
Tasso variabile	4.577.607	4.884.182	1.854.017	11.374	851.048	2.167.744
Tasso fisso	2.306.427	2.788.075	316.260	321.166	967.383	1.183.267
Saldo al 31 dicembre 2012	6.884.034	7.672.258	2.170.277	332.539	1.818.431	3.351.010

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 interessi Euribor applicati ai finanziamenti passivi nel corso del 2013 con evidenza della sostanziale compensazione derivante dalla contestuale variazione dei proventi dei finanziamenti attivi a fronte di una medesima variazione nei tassi di interesse.

	valori in migliaia di euro	
	<i>Shift + 50 bps</i>	<i>Shift - 50 bps</i>
Interessi passivi per debiti a tasso variabile	17.343	(17.343)
Interessi attivi da operazioni di finanziamento	(15.931)	15.931
Totale	1.412	(1.412)

Rischio di cambio

La Società è principalmente attiva nel mercato Italiano, e comunque in paesi dell'area euro ed è pertanto esposta, come nel precedente esercizio, ad una sola partita debitoria.

Si precisa che, con specifico riferimento ai prestiti obbligazionari accesi nel corso dell'esercizio precedente per un valore di CHF 81 milioni, la Società non è esposta ad alcun rischio di cambio in quanto tali posizioni debitorie trovano speculare copertura nei corrispondenti finanziamenti *intercompany* erogati alla controllata Trenitalia SpA per pari importo e nella medesima valuta contrattuale.

Gestione del capitale proprio

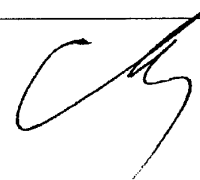
L'obiettivo della Società nell'ambito della gestione del rischio di capitale è principalmente quello di salvaguardare la continuità aziendale in modo da garantire rendimenti all'azionista e benefici agli altri portatori di interesse. La Società si prefigge inoltre l'obiettivo di mantenere una struttura ottimale del capitale in modo da ridurre il costo dell'indebitamento.

Attività e passività finanziarie per categoria

A completamento dell'informazione sui rischi finanziari nella tabella seguente, si evidenzia la riconciliazione tra attività e passività finanziarie esposte nelle precedenti tabelle, come riportate nella situazione patrimoniale-finanziaria per categoria di attività e passività finanziarie identificate sulla base dei requisiti dell'IFRS 7.

31 dicembre 2013	Crediti e finanziamenti attivi	Debiti e finanziamenti passivi
Attività finanziarie non correnti (inclusi derivati)	5.922.540	
Crediti commerciali non correnti	6.827	
Altre attività non correnti	398.296	
Crediti commerciali correnti	129.053	
Attività finanziarie correnti (inclusi derivati)	1.320.122	
Disponibilità liquide	370.470	
Crediti tributari	84.915	
Altre attività correnti	248.521	
Finanziamenti a medio/lungo termine		5.920.356
Passività finanziarie non correnti (inclusi derivati)		
Finanziamenti a breve termine e quota corrente finanziamenti medio/lungo termine		382.676
Debiti commerciali correnti		71.130
Debiti tributari		291
Passività finanziarie correnti (inclusi derivati)		978.613
Altre passività correnti		678.889

31 dicembre 2012	Crediti e finanziamenti attivi	Debiti e finanziamenti passivi
Attività finanziarie non correnti (inclusi derivati)	4.836.404	
Crediti commerciali non correnti	10.942	
Altre attività non correnti	150.988	
Crediti commerciali correnti	110.583	
Attività finanziarie correnti (inclusi derivati)	1.977.117	
Disponibilità liquide	268.151	
Crediti tributari	83.917	
Altre attività correnti	658.640	
Finanziamenti a medio/lungo termine		4.818.171
Passività finanziarie non correnti (inclusi derivati)		566
Finanziamenti a breve termine e quota corrente finanziamenti medio/lungo termine		1.326.712
Altre passività non correnti		349.061
Debiti commerciali correnti		89.733
Debiti tributari		1.899
Passività finanziarie correnti (inclusi derivati)		738.585
Altre passività correnti		1.011.989

6. Immobili, impianti e macchinari

Di seguito è esposto il prospetto delle consistenze della voce a inizio e fine esercizio, con le relative movimentazioni intercorse. Si precisa che nel corso del 2013 non si sono verificate variazioni nella vita utile stimata dei beni.

	valori in migliaia di euro				
	Terreni e fabbricati	Attrezzatura industriale e commerciale	Altri beni	Immobilizzazioni in corso e acconti	Totale
Costo storico	51.482	523	13.237	444	65.685
Ammortamenti e perdite di valore	(11.150)	(284)	(12.198)		(23.631)
Consistenza al 1.1.2012	40.332	239	1.039	444	42.054
Investimenti				1.579	1.579
Passaggi in esercizio	397		170	(567)	
Ammortamenti	(722)	(85)	(365)		(1.172)
Totale variazioni	(325)	(85)	(195)	1.012	407
Costo storico	51.879	523	12.963	1.455	66.820
Ammortamenti e perdite di valore	(11.872)	(369)	(12.119)		(24.360)
Consistenza al 31.12.2012	40.007	154	844	1.455	42.460
Investimenti				897	897
Passaggi in esercizio			376	(376)	
Ammortamenti	(722)	(85)	(371)		(1.179)
Alienazioni e dismissioni*			(2)		(2)
Altre riclassifiche**				(636)	(636)
Totale variazioni	(722)	(85)	3	(115)	(920)
Costo storico	51.879	523	13.236	1.340	66.978
Ammortamenti e perdite di valore	(12.595)	(454)	(12.390)		(25.438)
Consistenza al 31.12.2013	39.284	70	846	1.340	41.540
Alienazioni e dismissioni*					
Decrementi costo storico da alienazioni e dismissioni			(103)		(103)
Decrementi f.do ammortamento per dismissioni			101		101
Totale Alienazioni e dismissioni			(2)		(2)
Riclassifiche**					
Variazioni costo storico per riclassifiche				(636)	(636)
Totale Riclassifiche				(636)	(636)

La voce Terreni e fabbricati è relativa alla porzione del fabbricato di Villa Patrizi, sede legale della Società; la restante porzione è compresa negli "Investimenti immobiliari".

Le riclassifiche intervenute nell'esercizio, pari a 636mila euro si riferiscono alla quota relativa al *software* di progetti di investimento aventi natura mista, che in fase di passaggio a cespite è stata opportunamente riclassificata tra le immobilizzazioni immateriali.

7. Investimenti immobiliari

Nella seguente tabella sono riportate le consistenze della voce ad inizio e a fine esercizio con le relative movimentazioni intercorse. Si precisa che nel corso del 2013 non si sono verificate variazioni nella vita utile stimata dei beni.

	valori in migliaia di euro			
	2013		2012	
	Terreni	Fabbricati	Terreni	Fabbricati
Saldo al 1 Gennaio				
Costo	452.188	393.894	455.614	392.579
Fondo Ammortamento	(9.966)	(161.634)	(8.004)	(156.142)
Fondo Svalutazione	(138.147)	(21.367)	(138.722)	(21.369)
Valore a bilancio	304.075	210.893	308.887	215.067
Variazioni del periodo				
Incrementi		898		2.143
Riclassifiche*	32.631	13.784	(2.853)	(513)
Ammortamenti	(1.960)	(7.238)	(1.960)	(5.805)
Svalutazioni	(16.834)	(3.070)		
Totale Variazioni	13.837	4.351	(4.813)	(4.175)
Saldo al 31 dicembre				
Costo	502.895	440.006	452.188	393.894
Fondo Ammortamento	(11.927)	(191.901)	(9.966)	(161.634)
Fondo Svalutazione	(173.058)	(32.860)	(138.147)	(21.367)
Valore a bilancio	317.910	215.245	304.075	210.893
Riclassifiche*				
Costo	50.708	45.271	(3.426)	(828)
Fondo Ammortamento		(23.065)	(2)	313
Fondo Svalutazione	(18.077)	(8.423)	575	2
Totale	32.631	13.783	(2.853)	(513)

La voce "Investimenti immobiliari" accoglie terreni e fabbricati locati a società del Gruppo e a terzi oppure non utilizzati dalla Società, ma non destinati alla vendita.

Nel corso dell'esercizio 2013:

- a seguito di un'analisi effettuata sul patrimonio immobiliare della Società, anche in considerazione della situazione economica ed in particolare della regressione registrata nel settore immobiliare, sono state operate svalutazioni per un importo complessivo di 19.904mila euro al fine di allineare il valore contabile degli *asset* al relativo valore di mercato;
- sono state riclassificate dalla voce "Attività possedute per la vendita e gruppi in dismissione" 52.108mila euro relativi ad officine ferroviarie il cui piano di conferimento ad una società del Gruppo FS non ha trovato effettiva realizzazione. A seguito della riclassifica effettuata sono stati recuperati gli ammortamenti relativi all'esercizio 2012 per un importo pari a 570mila euro. Il valore netto esposto in tabella comprende, per 5.764mila euro, i trasferimenti effettuati alla voce "Rimanenze" dei beni da destinati alla vendita.

8. Attività Immateriali

La voce è costituita esclusivamente da costi sostenuti per la realizzazione e lo sviluppo del *software* relativo prevalentemente al sistema informativo di Gruppo.

Nella seguente tabella sono riportate le consistenze ad inizio e a fine esercizio delle attività immateriali.

	valori in migliaia di euro		
	Concessioni, licenze, marchi e diritti simil	Immobilizzazioni in corso e acconti	Totale
Costo storico	102.350	4.552	106.902
Ammortamenti e perdite di valore	(63.859)		(63.859)
Contributi			
Consistenza al 1.1.2012	38.491	4.552	43.044
Investimenti		11.722	11.722
Passaggi in esercizio	9.377	(9.377)	
Ammortamenti	(12.536)		(12.536)
Totale variazioni	(3.159)	2.345	(814)
Costo storico	111.727	6.898	118.625
Ammortamenti e perdite di valore	(76.395)		(76.395)
Contributi			
Consistenza al 31.12.2012	35.332	6.898	42.230
Investimenti		12.309	12.309
Passaggi in esercizio	14.394	(14.394)	
Ammortamenti	(11.735)		(11.735)
Incrementi dei contributi di periodo	(4.418)		(4.418)
Altre riclassifiche*		636	636
Totale variazioni	(1.759)	(1.449)	(3.208)
Costo storico	126.121	5.450	131.571
Ammortamenti e perdite di valore	(88.130)		(88.130)
Contributi	(4.418)		(4.418)
Consistenza al 31.12.2013	33.573	5.450	39.023
Riclassifiche*			
Variazioni costo storico per ridassifiche		636	636
Totale Riclassifiche		636	

Nell'ambito del Programma Operativo Nazionale (PON) Reti e Mobilità 2007-2013, la Società ha ricevuto nel corso dell'esercizio contributi in conto impianti per 4.418mila euro. L'iscrizione dei suddetti contributi, su cespiti già entrati in esercizio in anni precedenti, ha comportato il recupero delle quote di ammortamento effettuate per un importo complessivo di 1.746mila euro.

9. Attività per imposte anticipate e passività per imposte differite

Nel prospetto di seguito riportato sono illustrati la consistenza delle Attività per imposte anticipate e delle passività per imposte differite, nonché i movimenti intercorsi della fiscalità differita iscritta per le principali differenze temporanee rilevate tra i valori contabili ed i corrispondenti valori fiscali.

	valori in migliaia di euro			
	31.12.2012	Incr.(decr.) con imp. a CE	Altri movimenti	31.12.2013
Attività per imposte anticipate				
Differenze di valore su imm. materiali ed immateriali	102.778	3.022		105.800
Accantonamenti per rischi ed oneri e perdite di valore con deducibilità fiscale differita	34.041	(4.656)		29.385
Differenze di valore su immobili di <i>trading</i> - rimanenze	76.924	7.971		84.895
Altro				
Totale Attività per imposte anticipate	213.743	6.337		220.080
Passività per imposte differite				
- Fondo per imposte differite				
Differenze di valore su imm. materiali ed immateriali	108.462	(24.214)		84.248
Differenze di valore su immobili di <i>trading</i> - rimanenze	42.340	(7.769)		34.571
Altro	721	(279)		442
Totale Fondo imposte differite	151.523	(32.262)		119.261
- Fondo imposte da consolidato fiscale IRES	238.114		36.540	274.654
Totale passività per imposte differite	389.637	(32.262)	36.540	393.915

Le Attività per imposte anticipate e il Fondo per imposte differite passive sono riferibili principalmente al disallineamento tra il valore contabile ed il valore riconosciuto agli effetti fiscali delle immobilizzazioni materiali e immateriali, su cui si computano gli ammortamenti, e degli immobili di *trading*, nonché alla deducibilità differita riconosciuta agli accantonamenti per rischi ed oneri ed alle svalutazioni delle immobilizzazioni. La movimentazione dell'esercizio tiene conto sia dell'effetto di una più puntuale definizione dei disallineamenti da cui le stesse traggono origine, con particolare riferimento sia agli investimenti immobiliari che agli immobili di *trading*, sia dell'effetto delle svalutazioni operate nel corso dell'esercizio, dettagliatamente descritte alle note 7 e 13, non rilevanti ai fini fiscali.

Il Fondo imposte da consolidato fiscale IRES accoglie le imposte accertate dalla Società e dalle controllate che partecipano al consolidato fiscale, non dovute all'Erario in quanto compensate con le perdite fiscali trasferite da altre società. In chiusura di esercizio, infatti, in presenza di società che trasferiscono redditi imponibili e società che trasferiscono perdite fiscali, la consolidante compensa i rispettivi risultati. Gli incrementi e i decrementi netti ammontano a 36.540 mila euro. Il Fondo registra le movimentazioni relative essenzialmente alla stima delle imposte correnti delle società che partecipano al consolidato IRES al netto degli utilizzi necessari a remunerare le società medesime per le perdite fiscali a suo tempo trasferite. Tra queste ultime, si precisa, sono considerati anche gli effetti contrattuali afferenti alla rideterminazione dell'imposta (per gli anni dal 2007 al 2011) dovuta alla maggiore deduzione dell'IRAP, introdotta dall'art.2, c. 1-quater, Decreto Legge n. 201/2011, che ha determinato un utilizzo del fondo pari al credito riconosciuto alle società aventi diritto.

10. Partecipazioni

Si riportano, di seguito, le tabelle delle consistenze ad inizio e fine esercizio delle Partecipazioni in esame, raggruppate per categoria, e delle relative variazioni intervenute negli anni 2013 e 2012.




	valori in migliaia di euro		
	Valore netto 31.12.2013	Valore netto 31.12.2012	Fondo svalutazione cumulato
Partecipazioni in:			
Imprese controllate	35.395.878	35.373.776	74.264
Imprese collegate	23.061	23.061	
Altre imprese	133.499	133.499	
Totale	35.552.438	35.530.336	74.264



Variazioni intervenute nel 2013

	Movimenti del periodo					valori in migliaia di euro	
	Valore Netto 31.12.2012	Acquisizioni/ sottoscrizioni	Svalutazioni/ ripristini di valore	Riclassifiche	Altri movimenti	Valore Netto 31.12.2013	Fondo svalutazione cumulato
Partecipazioni in imprese controllate							
Centostazioni SpA	3.050					3.050	
Fercredit SpA	31.413					31.413	
Ferservizi SpA	8.378					8.378	
FS Logistica SpA	143.095		32.659			110.436	32.659
FS Sistemi Urbani Srl	534.094					534.094	
Grandi Stazioni SpA	17.601					17.601	
Netinera Deutschland GmbH (già FS2Move GmbH)	89.594	54.761				144.355	
FS Telco Srl	5					5	15
Italcertifer SpA	883					883	
Italferr SpA	8.047					8.047	
RFI SpA	32.896.721					32.896.721	
Self Srl	35					35	
Sita SpA in liquidazione	562					562	
Trenitalia SpA	1.612.874					1.612.874	41.590
Busitalia - Sita nord Srl	27.374					27.374	
Tav Srl	50					50	
Totale	35.373.776	54.761	32.659			35.395.878	74.264
Partecipazioni in imprese collegate							
Ferrovie Nord Milano SpA	23.061					23.061	
Totale	23.061					23.061	
Altre imprese							
BCC Bureau Central de Clearing	6					6	
Consorzio E.T.L.	10					10	
Eurofima	133.325					133.325	
Hit Rail B.V.	97					97	
Isfort SpA	61					61	
Totale	133.499					133.499	
Totale	35.530.336	54.761	32.659			35.552.438	74.264

Le variazioni intervenute nel corso dell'esercizio, pari complessivamente a 22.101mila euro, si riferiscono:

- per 54.761 migliaia di euro all'incremento del valore della partecipazione in Netinera Deutschland GmbH, come più dettagliatamente riportato nel paragrafo "Operazioni sul capitale" della Relazione sulla gestione, di cui 38.250mila euro ad aumento delle riserve di Patrimonio netto della controllata e 16.511mila euro, relativi agli interessi maturati sullo *Shareholders loan*, portati ad incremento delle riserve;
- alla svalutazione operata sulla partecipazione di Fs Logistica SpA al fine di allineare il valore della stessa alla corrispondente frazione di Patrimonio netto posseduta.

Ferrovie dello Stato Italiane SpA

Variazioni intervenute nel 2012

	Valore Netto 31.12.2011	Movimenti del periodo				valori in migliaia di euro	
		Acquisizioni/ sottoscrizioni	Altri movimenti	Decrementi	Fusione	Valore Netto 31.12.2012	Fondo svlutazione cumulato
Partecipazioni in imprese controllate							
Centostazioni SpA	3.050					3.050	
Fercredit SpA	31.413					31.413	
Ferservizi SpA	43.251			(34.873)		8.378	
FS Formazione SpA in liquidazione	258			(258)			
FS Logistica SpA	143.095					143.095	
FS Sistemi Urbani Srl	534.094					534.094	
Grandi Stazioni SpA	17.601					17.601	
Netinera Deutschland GmbH (già FS2Move GmbH)	89.594					89.594	
FS Telco Srl	5					5	15
Italcertifer SpA	883					883	
Italferr SpA	8.047					8.047	
RFI SpA	33.063.962				(167.241)	32.896.721	
Self Srl	35					35	
Sita SpA in liquidazione	562					562	
Trenitalia SpA	1.612.874					1.612.874	41.590
Busitalia - Sita nord Srl	27.374					27.374	
Tav Srl	50					50	
Totale	35.576.148			(35.131)	(167.241)	35.373.776	41.605
Partecipazioni in imprese collegate							
Ferrovie Nord Milano SpA	23.061					23.061	
Totale	23.061					23.061	
Altre imprese							
BCC Bureau Central de Clearing	6					6	
Consorzio E.T.L.	10					10	
Consorzio Italiano Infrastrutture e Trasporti per l'Iraq in liquidazione	120			(120)			
Eurofima	133.325					133.325	
Fondazione Accademia S.Cedlia	5			(5)			
Fondazione Memoria della Shoah	20			(20)			
Hit Rail B.V.	97					97	
Isfort SpA	61					61	
Totale	133.644			(145)		133.499	
Totale	35.732.853			(35.276)	(167.241)	35.530.336	41.605

Si riporta di seguito l'elenco delle partecipazioni in imprese controllate e collegate con il raffronto tra i valori di carico e la corrispondente frazione di patrimonio netto di pertinenza.

valori in migliaia di euro								
Sede	Capitale sociale	Utile (perdita) del periodo	Patrimonio netto al 31.12.2013	% di partecipazione	Patrimonio netto di pertinenza (a)	Valore di carico al 31.12.2013 (b)	Differenza (b) - (a)	
Partecipazioni in imprese controllate								
Busitalia - Sita Nord Srl	Roma	15.000	3.001	27.643	100,00%	27.643	27.374	(269)
Centostazioni SpA	Roma	8.333	9.144	32.471	59,99%	19.479	3.050	(16.429)
Fercredit SpA	Roma	32.500	6.243	85.861	100,00%	85.861	31.413	(54.448)
Ferservizi SpA	Roma	8.170	14.443	24.364	100,00%	24.364	8.378	(15.986)
FS Logistica SpA	Roma	143.096	3.233	110.436	100,00%	110.436	110.436	
FS Sistemi Urbani Srl	Roma	532.783	14.797	553.838	100,00%	553.838	534.094	(19.744)
Grandi Stazioni SpA	Roma	4.304	8.294	144.561	59,99%	86.722	17.601	(69.121)
Netinera Deutschland GmbH (già FS2Move GmbH) (*)	Berlino	1.025	(6.471)	255.606	51,00%	130.359	144.355	13.996
FS Telco Srl (**)	Roma	20	(12)	55	100,00%	55	5	(50)
Italcertifier SpA	Firenze	480	183	3.049	66,66%	2.032	883	(1.149)
Italferr SpA	Roma	14.186	3.617	48.115	100,00%	48.115	8.047	(40.068)
RFI SpA	Roma	32.007.633	269.786	33.289.845	100,00%	33.289.845	32.896.721	(393.124)
Self Srl	Roma	35		35	100,00%	35	35	
Sita SpA in liquidazione	Firenze	200		(602)	55,00%	(331)	562	893
Trenitalia SpA	Roma	1.654.464	181.489	1.916.820	100,00%	1.916.820	1.612.874	(303.946)
TAV Srl	Roma	50	(13)	12	100,00%	12	50	38
Totale						36.295.286	35.395.878	(899.408)
Partecipazioni in imprese collegate								
Ferrovie Nord Milano SpA	Milano	230.000	17.048	299.254	14,74%	44.110	23.061	(21.049)
Totale						36.339.396	35.418.939	(920.457)
TOTALE						36.339.396	35.418.939	(920.457)
(*) I valori esposti sono relativi al bilancio 2013 del Gruppo Netinera								
(**) Nel valore di patrimonio netto esposto dalla controllata è compreso il versamento in conto futuri aumenti di capitale per 135 mila euro che Ferrovie dello Stato Italiane espone come crediti per versamenti in conto futuri aumenti di capitale.								

Per la differenza tra il valore di carico della società Netinera Deutschland e la corrispondente frazione di patrimonio netto non viene effettuata alcuna svalutazione in quanto, alla luce del relativo andamento prospettico di piano, non si ritiene vi sia una perdita durevole di valore.

Per la società TAV non viene effettuata alcuna svalutazione in quanto la società non è operativa, così come per la società Sita in liquidazione.

Si riporta di seguito il prospetto riassuntivo delle principali voci patrimoniali ed economiche della società collegata Ferrovie Nord Milano:

Partecipazioni in imprese collegate 2013	% di possesso	Attività correnti	Attività non correnti	Totale attività	Passività correnti	Passività non correnti	Totale passività	Ricavi	Costi	valori in migliaia di euro	
										Utile/(perdita)	
FNM	14,74%	157.635	265.808	423.443	93.909	34.716	128.625	54.960	41.523	17.048	

Partecipazioni in imprese collegate 2012	% di possesso	Attività correnti	Attività non correnti	Totale attività	Passività correnti	Passività non correnti	Totale passività	Ricavi	Costi	valori in migliaia di euro	
										Utile/(perdita)	
FNM	14,74%	163.800	283.215	447.015	126.090	37.829	163.919	52.676	39.264	13.735	

11. Attività finanziarie non correnti e correnti (inclusi derivati)

Nella tabella seguente si riporta la composizione delle Attività finanziarie alla fine dei due esercizi a confronto.

	Valore contabile								
	31.12.2013			31.12.2012			Variazioni		
	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale
Attività finanziarie									
Finanziamenti a medio/lungo termine	5.922.301	256.243	6.178.544	4.824.171	825.748	5.649.919	1.098.130	(569.505)	528.625
Versamenti in conto futuro aumento di capitale		135	135		135	135			
Crediti per finanziamenti a breve		231.741	231.741		346.697	346.697		(114.956)	(114.956)
Altri crediti finanziari	239	781.506	781.745	12.233	804.537	816.770	(11.994)	(23.031)	(35.025)
Totale	5.922.540	1.269.624	7.192.164	4.836.404	1.977.117	6.813.521	1.086.136	(707.492)	378.644

Le attività finanziarie, nel corso del 2013, hanno subito nel loro complesso un incremento pari a 378.644mila euro.

I "finanziamenti a medio/lungo termine" al 31 dicembre 2013 sono relativi ai finanziamenti concessi alle controllate Rete Ferroviaria Italiana SpA, Trenitalia SpA e Fercredit SpA per complessivi 6.178.544mila euro. L'incremento della voce, pari a 528.625mila euro, è attribuibile essenzialmente ai maggiori crediti verso le controllate Trenitalia SpA e Rete Ferroviaria Italiana SpA per i finanziamenti concessi da Ferrovie dello Stato Italiane SpA a valere sui fondi relativi alle due emissioni obbligazionarie sul Programma di *Euro Medium Term Notes* per un totale complessivo di 1.351.427mila euro a fronte dei minori crediti per i rimborsi dei finanziamenti avvenuti nel corso dell'anno per un totale di 821.387 mila euro.

I "crediti per finanziamenti a breve" sono relativi ai finanziamenti a breve concessi alle controllate.

12. Altre attività non correnti e correnti

	valori in migliaia di euro								
	31.12.2013			31.12.2012			Variazioni		
	Non Correnti	Correnti	Totale	Non Correnti	Correnti	Totale	Non Correnti	Correnti	Totale
Altri crediti verso società del gruppo		51.071	51.071		44.089	44.089		6.982	6.982
Crediti per IVA	397.049	194.560	591.609	149.749	611.162	760.911	247.300	(416.602)	(169.302)
Debitori diversi e ratei/risconti	1.247	3.029	4.276	1.239	3.529	4.768	8	(500)	(492)
Totale	398.296	248.673	646.969	150.988	658.793	809.781	247.308	(410.120)	(162.812)
Fondo svalutazione:		(153)	(153)		(153)	(153)			
Totale netto fondo svalutazione	398.296	248.520	646.816	150.988	658.640	809.628	247.308	(410.120)	(162.812)

Il decremento della voce "Crediti per IVA" per complessivi 169.302mila euro è attribuibile essenzialmente all'effetto differenziale dovuto ai rimborsi effettuati dall'Erario per l'IVA chiesta a rimborso (351.018mila euro) e agli incrementi per l'IVA di pool 2013 (182.872mila euro).

La tabella seguente illustra la composizione dei crediti per area geografica:

	valori in migliaia di euro		
	31.12.2013	31.12.2012	Variazioni
Nazionali	646.852	809.600	(162.748)
Paesi dell'area euro	68	97	(29)
Regno Unito	48	83	(35)
Stati Uniti	1		1
Totale	646.969	809.781	(162.812)

13. Rimanenze

	valori in migliaia di euro		
	31.12.2013	31.12.2012	Variazioni
Immobili e Terreni Trading	743.882	719.282	24.600
Fondo svalutazione	(249.082)	(216.087)	32.995
Totale Rimanenza	494.800	503.195	(8.395)

Le Rimanenze sono costituite dai beni immobili destinati alla vendita. Il decremento rispetto al 31 dicembre 2012 (8.395mila euro) è attribuibile all'effetto netto dei seguenti fattori:

- incrementi registrati nell'esercizio per 18.490mila euro a seguito degli acquisti effettuati dalla controllata FS Logistica SpA e dei lavori di manutenzione straordinaria eseguiti sugli immobili;
- decrementi per 12.104mila euro per effetto delle vendite effettuate nell'esercizio al netto dell'utilizzo del fondo svalutazione;
- svalutazioni, per un importo complessivo di 31.476mila euro, al fine di allineare il valore contabile degli *asset* al relativo valore di mercato, a seguito di un'analisi effettuata sul patrimonio immobiliare della società, anche in considerazione della situazione economica ed in particolare della regressione registrata nel settore immobiliare;

- riclassifiche dalla voce "Attività possedute per la vendita e gruppi in dismissione" per 10.930mila euro relative ad officine ferroviarie il cui piano di conferimento a una società del Gruppo FS non ha trovato effettiva realizzazione e dalla voce "Investimenti Immobiliari" di terreni e fabbricati destinati alla vendita (5.764mila euro).

14. Crediti commerciali non correnti e correnti

	valori in migliaia di euro								
	31.12.2013			31.12.2012			Variazioni		
	Non Correnti	Correnti	Totale	Non Correnti	Correnti	Totale	Non Correnti	Correnti	Totale
Clienti ordinari	6.973	36.644	43.617	11.088	30.669	41.757	(4.115)	5.975	1.860
Amministrazioni dello Stato e altre Amm. Pubbliche		8.158	8.158		3.106	3.107		5.052	5.052
Crediti verso società del Gruppo		103.561	103.561		94.487	94.487		9.074	9.074
Altri crediti		(339)	(339)					(339)	(339)
Totale	6.973	148.024	154.997	11.088	128.262	139.350	(4.115)	19.762	15.647
Fondo svalutazione	(147)	(18.971)	(19.117)	(146)	(17.678)	(17.824)	1	1.293	1.294
Totale netto fondo svalutazione	6.826	129.053	135.879	10.942	110.583	121.526	(4.116)	18.469	14.353

I crediti commerciali correnti e non correnti al netto del fondo svalutazione subiscono nel 2013 un incremento di 14.353 mila euro.

I crediti correnti verso le società del Gruppo riguardano principalmente crediti commerciali verso le controllate Rete Ferroviaria Italiana SpA (36.464mila euro), Trenitalia SpA (25.195mila euro), Grandi Stazioni SpA (18.546mila euro), FS Logistica SpA (6.851mila euro), Ferservizi SpA (4.448mila euro), Italferr SpA (4.089mila euro) e Busitalia Srl (2.746mila euro).

La massima esposizione al rischio di credito, suddivisa per regione geografica, è la seguente:

	valori in migliaia di euro		
	31.12.2013	31.12.2012	Variazioni
Nazionali	153.719	135.858	17.861
Paesi dell'area euro	878	691	187
Altri paesi europei non UE		2	(2)
Altri paesi	400	2.800	(2.400)
Totale	154.997	139.350	15.647

15. Disponibilità liquide e mezzi equivalenti

La voce è così dettagliata:

	valori in migliaia di euro		
	31.12.2013	31.12.2012	Variazioni
Depositi bancari e postali	285.276	213.562	71.714
Assegni			
Denaro e valori in cassa	30	25	5
Conti correnti di tesoreria	135.661	54.564	81.097
Operazioni pronti c/termine			
Altro			
Totale	420.967	268.151	152.816

La voce ha subito una variazione in aumento di 152.816mila euro rispetto all'anno precedente. L'incremento è dovuto essenzialmente ai Depositi bancari e postali, che registrano un aumento delle disponibilità di liquidità a breve di 71.714mila euro e un aumento dei conti correnti di tesoreria di 81.097mila euro.

16. Crediti tributari

I crediti tributari al 31 dicembre 2013 ammontano a 84.915 (83.917mila euro a fine esercizio 2012) e sono relativi ai crediti verso l'Erario per IRES. La voce ha registrato incrementi a seguito delle ritenute d'acconto subite dalle controllate che partecipano al consolidato fiscale.

17. Attività possedute per la vendita e gruppi in dismissione

Nel corso dell'esercizio, sono state integralmente riclassificate alle voci investimenti immobiliari (52.108mila euro) e rimanenze (10.930mila euro) officine ferroviarie il cui piano di conferimento a una società del Gruppo FS non ha trovato effettiva realizzazione.

18. Patrimonio netto

Le variazioni intervenute nell'esercizio 2013 e 2012 per le principali voci del patrimonio netto sono riportate analiticamente nel prospetto che segue gli schemi di bilancio.

Capitale Sociale

Il capitale sociale della Società al 31 dicembre 2013, interamente sottoscritto e versato dal socio unico Ministero dell'Economia e delle Finanze, risulta costituito da numero 38.790.425.485 azioni ordinarie del valore nominale di 1 euro ciascuna, per un totale di 38.790.425.485 euro.

Riserva Legale

Al 31 dicembre 2013 ammonta a 21.268mila euro, a seguito dell'attribuzione della quota dell'utile 2012 per un importo pari a 3.665mila euro.

Riserva per utili (perdite) attuariali per benefici ai dipendenti

La riserva per utili (perdite) attuariali include gli effetti delle variazioni attuariali del Trattamento di Fine Rapporto e della Carta di Libera Circolazione (CLC). Al 31 dicembre 2013 si evidenzia un utile attuariale pari a 450mila euro.

Utili (Perdite) portati a nuovo

Le perdite nette portate a nuovo si decrementano al 31 dicembre 2013 di 69.626mila euro essenzialmente per effetto della destinazione dell'utile 2012.

Risultato del periodo

L'utile dell'esercizio 2013 è pari a 76.770mila euro.

Nel prospetto che segue sono indicate l'origine, la disponibilità e la distribuibilità delle voci di patrimonio.

Origine	Importi al 31.12.2013 (a+b)	Quota indisponibile (a)	Quota disponibile (b)	Quota distribuibile di (b)	Riepilogo delle utilizzazioni dei tre esercizi precedenti			
					Aumento di capitale	Copertura perdite	Distribuzione ai soci	Altro (da specificare)
Capitale Sociale	38.790.425	38.790.425						
Riserve di capitale:								
Riserva da scissione	254.599	254.599						
Riserve di utili:								
Riserva legale	21.268	21.268						
Riserva straordinaria	27.897		27.897					
Totale	39.094.189	39.066.292	27.897					

19. Finanziamenti a medio/lungo termine e a breve termine

La presente nota illustra le consistenze e le condizioni contrattuali che regolano i Finanziamenti della società valutate al costo ammortizzato:

Finanziamento a medio/lungo termine	Valore Contabile		
	31.12.2013	31.12.2012	Variazioni
Prestiti obbligazionari	4.138.564	2.809.698	1.328.866
Finanziamenti da banche	648.688	725.527	(76.839)
Debiti verso altri finanziatori	1.133.104	1.282.946	(149.842)
Totale	5.920.356	4.818.171	1.102.185

Finanziamenti a breve termine e quota corrente finanziamenti medio/lungo termine	Valore Contabile		
	31.12.2013	31.12.2012	Variazioni
Prestiti obbligazionari (breve termine)	24.277	602.104	(577.827)
Finanziamenti da banche (breve termine)	208.558	580.622	(372.064)
Debiti verso altri finanziatori (breve termine)	149.842	143.987	5.855
Totale	382.677	1.326.713	(944.036)
Totale Finanziamenti	6.303.033	6.144.884	158.149

Nel corso del 2013, si incrementa la quota a medio/lungo termine del finanziamento verso mercato principalmente per l'emissione del *Bond* relativo al Programma *Euro Medium Term Notes* erogato in 2 *Tranche*, di cui la prima nel mese di luglio pari a 750milioni di euro e la seconda nel mese di dicembre pari a 600milioni di euro a sostegno del Piano degli Investimenti delle controllate Trenitalia (1° *Tranche* 500milioni di euro e 2° *Tranche* 100milioni di euro) e RFI (1° *Tranche*

250milioni di euro e 2° *Tranche* 500milioni di euro), e si decrementa la quota a breve principalmente per il rimborso del prestito obbligazionario EUROFIMA (600milioni di euro).

I termini e le condizioni dei finanziamenti in essere a medio/lungo termine, inclusa la quota a breve, sono i seguenti:

valori in migliaia di euro							
				31.12.2013		31.12.2012	
Creditore	Valuta	Tasso di interesse Nominale	Anno di Scadenza	Valore Nominale	Valore Contabile	Valore Nominale	Valore Contabile
EUROFIMA	EUR	Euribor 6 m + Spread	2018	200.000	200.005	200.000	200.007
EUROFIMA	EUR	Euribor 6 m + Spread	2018	200.000	200.005	200.000	200.008
EUROFIMA	EUR	Euribor 6 m + Spread	2018	149.400	149.403	149.400	149.405
EUROFIMA	EUR	Euribor 6 m - Spread	2019	160.000	160.030	160.000	160.026
EUROFIMA	EUR	Euribor 6 m - Spread	2019	183.000	183.029	183.000	183.022
EUROFIMA	EUR	Euribor 6 m - Spread	2016	194.000	194.024	194.000	194.018
EUROFIMA	EUR	Euribor 6 m - Spread	2016	32.300	32.304	32.300	32.303
EUROFIMA	EUR	Euribor 6 m - Spread	2015	83.000	83.013	83.000	83.013
EUROFIMA	EUR	Euribor 6 m - Spread	2018	62.700	62.701	62.700	62.703
EUROFIMA	EUR	Euribor 6 m - Spread	2020	62.700	62.701	62.700	62.700
EUROFIMA	EUR	Euribor 6 m - Spread	2015	165.300	165.431	165.300	165.530
EUROFIMA	EUR	Euribor 6 m - Spread	2016	310.000	310.204	310.000	310.269
EUROFIMA	EUR	Euribor 6 m - Spread	2026	190.000	190.066	190.000	190.076
EUROFIMA	EUR	Euribor 6 m - Spread	2026	100.000	100.035	100.000	100.040
EUROFIMA	EUR	Euribor 6 m - Spread	2027	128.700	128.795	128.700	128.834
EUROFIMA	EUR	Euribor 6 m - Spread	2026	116.000	116.041	116.000	116.048
EUROFIMA	EUR	Euribor 6 m - Spread	2022	120.000	120.073	120.000	120.109
EUROFIMA	EUR	Euribor 6 m - Spread	2024	122.200	122.234	122.200	122.239
EUROFIMA	EUR	Euribor 6 m - Spread	2027	65.700	65.750	65.700	65.770
EUROFIMA	EUR	Euribor 6 m - Spread	2020	47.400	47.401	47.400	47.400
EUROFIMA	EUR	Euribor 6 m - Spread	2013			600.000	600.511
EUROFIMA	CHF	tasso fisso 2,57%	2020	36.657	36.905	37.276	37.315
EUROFIMA	EUR	tasso fisso 3,7795%	2014	7.700	7.969	7.700	7.784
EUROFIMA	CHF	tasso fisso 2,501%	2016	10.182	10.369	10.355	10.381
EUROFIMA	CHF	tasso fisso 2,795%	2017	19.143	19.541	19.467	19.526
EUROFIMA	EUR	Euribor 6 m + Spread	2025	42.500	42.640	42.500	42.765
EMTN Progr. TR. 1	EUR	tasso fisso 4,00%	2020	741.389	754.786		
EMTN Progr. TR. 2	EUR	tasso fisso 3,50%	2021	596.293	597.386		
				4.146.264	4.162.841	3.409.698	3.411.802
Unicredit	EUR	Euribor 3 m + Spread	2013			475.000	475.317
BEI	EUR	tasso fisso 4,685%	2021	725.528	727.038	798.928	800.591
CASSA DD.PP.	EUR	tasso fisso 4,026%	2021	1.282.946	1.282.946	1.426.932	1.426.932
Totale Finanziamenti				6.154.738	6.172.825	6.110.358	6.114.642

20. TFR e altri benefici ai dipendenti

	valori in migliaia di euro	
	31.12.2013	31.12.2012
Valore attuale obbligazioni TFR	15.332	17.939
Valore attuale obbligazioni CLC	184	182
Valore attuale obbligazioni altri benefici ai dipendenti	3	3
Totale valore attuale obbligazioni	15.519	18.124

La tabella seguente illustra le variazioni intervenute nel valore attuale delle passività per obbligazioni a benefici definiti per TFR e CLC (esclusi gli "Altri benefici").

	valori in migliaia di euro	
	2013	2012
Obbligazioni a benefici definiti al 1° gennaio	18.120	16.585
<i>Service Costs</i>	3	2
<i>Interest cost^(*)</i>	354	727
(Utili) perdite attuariali rilevati nel patrimonio netto	(623)	2.400
Anticipi, utilizzi e altre variazioni	(2.338)	(1.593)
Totale obbligazioni a benefici definiti	15.516	18.121

(*) con rilevazione a Conto Economico

L'utilizzo del fondo TFR e della CLC, pari a 2.338mila euro, è stato generato da liquidazioni erogate al personale in uscita nel corso dell'esercizio, da anticipazioni, dai trasferimenti di dipendenti da/preso altre società del Gruppo e da anticipazioni all'Erario dell'imposta di rivalutazione sul TFR.

La differenza tra il valore dell'accantonato atteso alla fine del periodo d'osservazione con il valore attuale atteso delle prestazioni pagabili in futuro, ricalcolato alla fine del periodo risultanti a tale data e delle nuove ipotesi valutative, costituisce l'importo degli (utili)/perdite attuariali. Tale calcolo ha generato, nell'esercizio corrente, utili attuariali per 623mila euro rispetto alle perdite registrate nel 2012, pari a 2.400mila euro.

Ipotesi attuariali

Si riepilogano nelle tabelle di seguito riportate:

- le principali assunzioni effettuate per il processo di stima attuariale;
- le analisi di sensitività per ciascuna ipotesi attuariale rilevante alla fine dell'esercizio, mostrando gli effetti che ci sarebbero stati a seguito delle variazioni delle ipotesi attuariali ragionevolmente possibili a tale data, in termini assoluti;
- indicazione del contributo per l'esercizio successivo e della durata media finanziaria dell'obbligazione per i piani a beneficio definito;
- il dettaglio delle erogazioni previste dal piano per il prossimo quinquennio.

	2013	2012
Tasso di attualizzazione TFR	2,50%	2,05%
Tasso di attualizzazione CLC	3,17%	2,70%
Tasso annuo incremento TFR	3,00%	3,00%
Tasso di inflazione	2,00%	2,00%
Tasso atteso di turnover dei dipendenti	3,00%	3,00%
Tasso atteso di anticipazioni	2,00%	2,00%
Probabilità di decesso	Tabella di mortalità RG48 pubblicate dalla RGS	
Inabilità	Tavole INPS distinte per età e sesso	
Età pensionamento	100% al raggiungimento dei requisiti Assicurazione Generale Obbligatoria	
valori in migliaia di euro		
31.12.2013		
Tasso di inflazione +0,25%		15.693
Tasso di inflazione -0,25%		15.332
Tasso di attualizzazione +0,25%		15.254
Tasso di attualizzazione -0,25%		15.776
Tasso di turnover +1%		15.323
Totale		77.378
valori in migliaia di euro		
31.12.2013		
Service Cost		3
Duration del piano		7
valori in migliaia di euro		
Anni Erogazioni previste		
Erogazione 1° anno		1.685
Erogazione 2° anno		1.302
Erogazione 3° anno		1.140
Erogazione 4° anno		2.040
Erogazione 5° anno		1.574
Totale		7.741

21. Fondo per rischi ed oneri

Nella tabella seguente sono riportate le consistenze ad inizio e fine anno e le movimentazioni dell'esercizio 2013 dei Fondi per rischi ed oneri, con evidenza della quota a breve.

Descrizione	31.12.2012	Accantonamenti	Utilizzi	Altre variazioni	valori in migliaia di euro	
					Rilascio fondi eccedenti	31.12.2013
Fondo imposte	206	96				302
Contenzioso nei confronti del personale e di terzi	21.509		(470)	(4.204)		16.835
Altri rischi minori	65.813		(5.272)	4.204	(185)	64.560
Totale non corrente	87.528	96	(5.742)		(185)	81.697

Il Fondo imposte è posto essenzialmente a presidio delle probabili spese per l'avviso di accertamento ricevuto nel 2011 dalla Direzione Provinciale di Genova – Ufficio Territoriale di Genova correlato alla vendita di un compendio immobiliare sito nel Comune di Levanto (SP). La Società ha inoltrato apposito ricorso al provvedimento.

Il Fondo contenzioso nei confronti del personale e di terzi è posto a presidio dei probabili oneri relativi al contenzioso nei confronti di terzi per controversie collegate ai contratti di vendita (riduzioni prezzo, risarcimento danni subiti durante le trattative di vendita), mancato rispetto di convenzioni o controversie su contratti di locazione, rivendicazioni su accertamenti di diritti di proprietà, prelazioni ecc., nonché al contenzioso con il personale. Il fondo in questione è stato utilizzato per 470mila euro nel corso dell'esercizio 2013 essenzialmente per il contenzioso del personale e dell'Immobiliare.

Il Fondo Altri rischi minori è posto a presidio degli oneri stimati da sostenere per il personale e per gli oneri contrattualmente assunti dalla ex Ferrovie Real Estate SpA connessi a particolari vendite, così detti "pacchetto a reddito e palazzi alti" e agli oneri di bonifica di alcuni siti, nonché a partite di natura fiscale. Gli utilizzi riguardano essenzialmente gli oneri di personale (4.829mila euro) del Fondo a gestione bilaterale componente straordinaria al 31 dicembre 2013.

22. Passività finanziarie non correnti e correnti (inclusi i derivati)

	valori in migliaia di euro								
	Valore contabile						Variazioni		
	31.12.2013			31.12.2012					
Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale	
Passività finanziaria									
Strumenti finanziari									
Altre passività finanziarie	978.613	978.613	566	738.585	739.151	(566)	240.028	239.462	
Totale	978.613	978.613	566	738.585	739.151	(566)	240.028	239.462	

Le altre passività finanziarie rappresentano essenzialmente i debiti verso le controllate per il saldo dei conti correnti intersocietari, che hanno subito un incremento rispetto allo scorso esercizio riconducibile essenzialmente alla controllata Rete Ferroviaria Italiana SpA.

23. Altre passività non correnti e correnti

	31.12.2013			31.12.2012			Variazioni		
	Non Correnti	Correnti	Totale	Non Correnti	Correnti	Totale	Non Correnti	Correnti	Totale
	valori in migliaia di euro								
Accounti per contributi									
Debiti vs Ist. di Prev. e di Sic. Soc.		6.450	6.450		4.650	4.650		1.800	1.800
Debiti per IVA									
Altri debiti verso società del Gruppo	266.894	592.106	859.000	152.470	779.542	932.011	114.424	(187.436)	(73.012)
Debiti per consolidato fiscale IRES		18.810	18.810		29.290	29.290		(10.480)	(10.480)
Altri debiti e ratei/risconti passivi	319.871	61.523	381.394	196.591	198.507	395.098	123.280	(136.984)	(13.704)
Totale	596.765	672.889	1.269.654	349.061	1.011.989	1.361.050	237.704	(333.100)	(95.396)

Le altre passività correnti e non correnti hanno registrato una variazione in diminuzione di 95.396mila euro attribuibile essenzialmente agli "Altri debiti verso società del Gruppo" (73.012mila euro).

I "Debiti per consolidato fiscale IRES" (18.810mila euro a fine esercizio 2013) sono attribuibili essenzialmente al trasferimento da parte delle società controllate delle ritenute d'acconto subite non compensate con i debiti per accounti o imposte dovute e ai maggiori accounti versati rispetto alle imposte dovute.

Gli "Altri debiti verso società del Gruppo" non correnti (266.894mila euro a fine esercizio 2013) sono relativi esclusivamente ai debiti per IVA chiesta a rimborso di competenza delle società Rete Ferroviaria Italiana SpA e Trenitalia SpA; l'incremento dei debiti verso Rete Ferroviaria Italiana SpA è relativo alla regolazione della dichiarazione IVA 2013. La quota corrente (592.106mila euro) è attribuibile essenzialmente ai debiti per il trasferimento di crediti IVA effettuati nel corso dell'esercizio o in quelli precedenti, non richiesti a rimborso e alla quota che si prevede di incassare entro l'esercizio successivo di quelli chiesti a rimborso (550.245mila euro, 77.569mila euro a fine esercizio 2013) e ai debiti verso la controllata Rete Ferroviaria Italiana (32.637mila euro), attribuibili principalmente agli interessi maturati sulle giacenze dei prestiti contratti con la Cassa Depositi e Prestiti e con la Banca Europea per gli Investimenti - BEI e sulla giacenza del conto oppignorato utilizzato per il rimborso di quest'ultimo prestito (10.850mila euro) e alle somme riconosciute alla medesima società controllata relative al valore di taluni beni oggetto di scissione, non trasferiti alla ex Ferrovie Real Estate(7.823mila euro).

Gli "Altri debiti e ratei /risconti passivi" non correnti (319.871mila euro a fine esercizio 2013) sono essenzialmente relativi ai decimi da versare per gli aumenti di capitale della società Eurofima (190.249mila euro). Il debito, espresso in franchi svizzeri, è stato contro valorizzato al cambio di fine anno; l'adeguamento ha fatto registrare un utile su cambi di 3.215mila euro. La quota corrente è attribuibile essenzialmente ai debiti verso il personale per competenze maturate e non liquidate e per il Fondo ferie maturate e non godute (5.865mila euro).

24. Debiti commerciali correnti

La voce è così dettagliata:

	valori in migliaia di euro		
	31.12.2013	31.12.2012	Variazioni
Debiti verso fornitori	25.885	33.604	(7.719)
Accounti commerciali	5.225	4.379	846
Deb. commerciali v/ società del Gruppo	40.020	51.750	(11.730)
Totale	71.130	89.733	(18.603)

La diminuzione dei debiti commerciali correnti (18.603mila euro) è sostanzialmente riconducibile al decremento dei debiti verso le società del Gruppo. Si precisa che non risultano debiti commerciali non correnti.

25. Debiti per imposte sul reddito

La voce ammonta a 291mila euro (1.899mila euro a fine esercizio 2012) e si riferisce al debito per IRAP relativo all'esercizio 2013 al netto degli acconti versati.

26. 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		
	2013	2012	Variazioni
Ricavi da Gestione Immobiliare (*)	83.740	84.066	(326)
Canoni attivi per utilizzo marchi	26.721	36.614	(9.893)
Servizi:	37.318	20.550	16.768
Finanza	3.234	3.815	(581)
Fiscale e Bilancio	686	451	235
Amministrazione del personale dirigente	623	402	221
Segreteria Societaria	1.212	1.175	37
Legale Lavoro	5.738	4.386	1.352
Relazioni Industriali	3.428	3.024	404
Sviluppo e Organizzazione	2.044	966	1.078
Relazioni esterne	6.693	2.354	4.339
Comunicazione	2.546	1.755	791
Affari istituzionali	1.785		1.785
Strategie	960		960
Legale	1.472		1.472
Organizzazione e Processi	278		278
Sistemi Informativi	3.144		3.144
<i>Audit</i>	252		252
Protezione aziendale (ex <i>Facilities</i>)	3.223	2.222	1.001
Patrimonializzazione lavori su immobili trading	563	492	71
Altre Prestazioni di servizi	4.234	4.309	(75)
Totale	152.576	146.031	6.545

(*) Importo 2012 esposto al lordo dei ricavi relativi alle "Attività destinate alla vendita" pari a 687mila euro.

I ricavi delle vendite e prestazioni evidenziano un incremento di 6.545mila euro rispetto all'esercizio precedente dovuto principalmente all'effetto combinato dei maggiori ricavi conseguiti per riaddebiti alle società del Gruppo per la fornitura di

prestazioni a seguito del rinnovo "Contratto per la fornitura di servizi di supporto/consulenza" che prevede ulteriori servizi rispetto a quelli forniti nell'esercizio precedente a fronte dei minori ricavi per canoni attivi utilizzo marchi.

I ricavi da gestione immobiliare, che comprendono sostanzialmente canoni di locazione e ricavi per vendite di immobili e terreni di *trading*, sono sostanzialmente invariati rispetto all'esercizio precedente. Nel corso dell'esercizio sono stati venduti immobili e terreni di *trading* per un importo complessivo pari a 18.090mila euro, realizzando una plusvalenza pari a circa 6 milioni di euro.

Ai fini di una più corretta comparazione dei valori, rispetto a quanto riportato nel bilancio chiuso al 31 dicembre 2012, sono stati riclassificati dalla voce "Risultato delle attività destinate alla vendita al netto degli effetti fiscali" alla voce "Ricavi da gestione immobiliare" 687mila euro.

27. Altri proventi

I dettagli degli Altri proventi è riportato nella seguente tabella:

	valori in migliaia di euro		
	2013	2012	Variazioni
Commissioni attive su fidejussioni	2.805	2.044	761
Rimborsi	2.547	3.835	(1.288)
Cariche sociali di Dirigenti presso Società del Gruppo FS Italiane	2.029	2.378	(349)
Dal Personale	43	45	(2)
Altri rimborsi	475	1.412	(937)
Proventi diversi	2.481	5.347	(2.866)
Totale	7.833	11.226	(3.393)

Il decremento della voce è riconducibile essenzialmente ai minori ricavi conseguiti per penali (4.000mila euro) a cui si contrappone l'incremento delle commissioni attive su fidejussioni (761mila euro) a seguito delle maggiori garanzie rilasciate nell'interesse, in particolare, della controllata Rete Ferroviaria Italiana SpA.

28. Costo del Personale

La composizione del Costo del personale è rappresentato nella seguente tabella:

	valori in migliaia di euro		
	2013	2012	Variazioni
Personale a ruolo	48.357	54.155	(5.798)
Salari e stipendi	37.053	39.734	(2.681)
Oneri sociali	9.895	10.685	(790)
Altri costi del personale a ruolo	(764)	641	(1.405)
Trattamento di fine rapporto	2.384	2.438	(54)
Personale a ruolo accantonamenti e rilasci	(211)	657	(868)
Personale Autonomo e Collaborazioni	145	263	(118)
Salari e stipendi	100	210	(110)
Oneri sociali	45	53	(8)
Altri costi	3.284	2.673	611
Lavoro interinale, Personale distaccato e Stage	1.862	1.500	362
Altri costi collegati al personale	1.422	1.174	248
Totale	51.786	57.091	(5.305)

I costi del personale, che complessivamente ammontano a 51.786mila euro, mostrano una variazione in diminuzione rispetto all'esercizio precedente di 5.305mila euro.

Tale andamento è riconducibile a:

- una riduzione dei costi per il personale a ruolo di 5.798mila euro imputabile essenzialmente alla riduzione di organico derivante dal continuo e graduale processo di riorganizzazione produttiva e del lavoro da parte della Società.
- un aumento degli altri costi del personale per 611 mila euro prevalentemente relativi a corsi di formazione professionale ed ai buoni pasto.

Si evidenzia che la voce "Personale a ruolo accantonamenti e rilasci" accoglie rilasci e recuperi per contenzioso lavoro.

Nella tabella seguente è riportato l'organico medio della Società suddiviso per categoria:

	2013	2012	Variazioni
Personale			
Dirigenti	84	94	(10)
Quadri	219	239	(20)
Altro personale	219	214	5
Totale	522	547	(25)

29. Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci

La voce è così dettagliata:

	valori in migliaia di euro		
	2013	2012	Variazioni
Materiali e materie di consumo	633	727	(94)
Illuminazione e forza motrice	107	123	(16)
Variazione delle giacenze di immobili e terreni <i>trading</i>	43.580	9.372	34.208
Totale	44.320	10.222	34.098

La variazione in aumento di 34.098 mila euro è prevalentemente relativa alla voce "Variazione delle giacenze di immobili e terreni *trading*", per la cui composizione si rimanda al commento esposto alla nota 13.

30. Costi per servizi

Il saldo di bilancio è dettagliato nella seguente tabella:

	valori in migliaia di euro		
	2013	2012	Variazione
Prestazioni per il trasporto	14	29	(15)
Servizi trasporto Merci	14	29	(15)
Manutenzioni, pulizia e altri servizi appaltati	5.583	4.145	1.438
Servizi e lavori appaltati per conto terzi	378	1.330	(952)
Servizi pulizia ed altri servizi appaltati	205	18	187
Manutenzione e riparazioni beni immobili e mobili	5.000	2.797	2.203
Servizi immobiliari e utenze	23.642	20.339	3.303
Servizi amministrativi ed informatici	9.311	10.113	(802)
Spese per comunicazione esterna e costi di pubblicità	3.175	3.105	70
Diversi	11.644	12.212	(568)
Prestazioni professionali	1.675	1.750	(75)
Assicurazioni	1.668	1.645	23
Consulenze	1.765	1.993	(228)
Viaggi e soggiorno	542	616	(74)
Altro	5.994	6.208	(214)
Totale	53.369	49.943	3.426

Per taluni dei servizi diversi, sopra indicati, i costi accentrati in Ferrovie dello Stato Italiane SpA trovano il corrispettivo ricavo nelle voci comprese negli "Altri proventi" per il riaddebito nei confronti delle società del Gruppo, limitatamente alle quote ad esse riferibili.

L'andamento dei costi per servizi mette in evidenza un incremento pari a 3.426mila euro essenzialmente dovuto ai maggiori costi per manutenzioni pulizia e altri servizi appaltati (1.438mila euro) e per servizi immobiliari e utenze (3.303mila euro) a cui si contrappongono i minor costi per servizi amministrativi ed informatici (802mila euro) e consulenze (228 mila euro).

31. 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		
	2013	2012	Variazioni
Canoni di locazione e oneri condominiali	7.154	7.290	(136)
Noli e indennizzi di materiale rotabile e altro	114	109	5
Totale	7.268	7.399	(131)

La variazione in diminuzione è relativa sostanzialmente alla riduzione degli oneri per canoni di locazione degli immobili.

32. Altri costi operativi

Il dettaglio degli Altri costi operativi è riportato nella seguente tabella:

	valori in migliaia di euro		
	2013	2012	Variazioni
Quote associative e contributi	5.136	4.328	808
IVA non deducibile (pro-rata)	3.839	2.294	1.545
Imposte e tasse	12.788	11.593	1.195
Altri oneri diversi	2.929	3.676	(747)
Totale	24.692	21.891	2.801

L'aumento degli altri costi operativi pari a 2.801mila euro è essenzialmente riconducibile ai maggiori costi per l'imposta municipale unica (IMU) (1.156mila euro) e per la quota IVA non deducibile maturata nell'esercizio (1.545mila euro).

33. Costi per lavori interni capitalizzati

Gli oneri capitalizzati per lavori interni, pari a 203mila euro (187mila euro nel 2012), si riferiscono ai costi di personale attribuibili agli investimenti, collegati alla realizzazione e sviluppo del *software*.

34. Ammortamenti

La voce è di seguito dettagliata:

	2013	2012	Variazioni
Ammortamento attività immateriali	11.735	12.536	(801)
Ammortamento attività materiali	10.377	8.938	1.439
Totale	22.112	21.474	638

La variazione in diminuzione di 801mila euro degli ammortamenti delle attività immateriali, rispetto all'esercizio precedente, è legato al recupero per l'importo complessivo di 1.746mila euro delle quote di ammortamento maturate negli anni passati a seguito dell'iscrizione di contributi in conto impianti per 4.418mila euro ricevuti dalla Società nell'ambito del Programma Operativo Nazionale Reti e Mobilità 2007-2013.

In merito alle attività materiali, l'incremento complessivo della voce di 1.439mila euro è dovuto all'entrata in esercizio di nuovi beni e all'ordinario andamento del processo di ammortamento di quelli già in esercizio nonché al recupero dei beni ammortizzati destinati alla vendita come già descritto alla nota 7 "Investimenti immobiliari".

35. Svalutazioni e perdite (riprese) di valore

La voce è di seguito dettagliata:

	2013	2012	Variazioni
Svalutazione degli immobili, impianti e macchinari	19.930		19.930
Rettifiche e riprese di valore su crediti	1.948	1.323	625
Totale	21.878	1.323	20.555

Le svalutazioni e perdite di valore si incrementano di 20.555mila euro. Tale variazione è prevalentemente riconducibile alle maggiori svalutazioni effettuate nel corso dell'esercizio derivanti dalla verifica in merito all'allineamento della consistenza dei valori iscritti rispetto al loro relativo *fair value* come più ampiamente descritto alla nota 7 "Investimenti immobiliari".

36. Proventi finanziari

Il dettaglio dei proventi finanziari è rappresentato nella tabella seguente:

	2013	2012	Variazioni
Proventi finanziari su crediti immobilizzati e titoli	122.458	142.649	(20.191)
Proventi finanziari diversi	27.654	43.115	(15.461)
Dividendi	124.809	59.017	65.792
Utili su cambi	3.220	4	3.216
Totale	278.141	244.785	33.356

Il saldo proventi finanziari è pari a 278.141mila euro e registra un incremento di 33.356mila euro rispetto all'esercizio precedente. Tale aumento è dovuto essenzialmente:

- ai maggiori dividendi distribuiti dalle società controllate e collegate per complessivi 65.792mila euro, in particolare dovuto ai maggiori dividendi percepiti da Rete Ferroviaria Italiana SpA (48.000mila euro), Italferr SpA e Centostazioni SpA (7.657mila euro) a fronte di minori dividendi percepiti da Fercredit SpA (1.000mila euro) e FS Sistemi Urbani SpA (947mila euro);
- ai maggiori utili su cambi rilevati a seguito dell'adeguamento al cambio al 31 dicembre 2013 dei decimi da versare alla partecipata Eurofima, espressi in franchi svizzeri (3.216mila euro);
- ai minori interessi maturati sui crediti per i finanziamenti a medio e lungo termine concessi alle società controllate Trenitalia (16.383mila euro), Rete Ferroviaria Italiana (3.654mila euro) e Fercredit (154mila euro). Tale variazione è dovuta sostanzialmente all'effetto combinato di minori interessi maturati sui finanziamenti Eurofima concessi alla società Trenitalia (25.399mila euro) e sui finanziamenti BEI e Cassa Depositi e Prestiti concessi alla società Rete Ferroviaria Italiana (8.918mila euro), a seguito dei rimborsi ottenuti nel corso dell'esercizio, a fronte dei maggiori proventi finanziari maturati verso le stesse società Trenitalia (9.016mila euro) e Rete Ferroviaria Italiana (5.264mila euro) sui finanziamenti attribuiti dalla Società a valere sui fondi relativi alle due emissioni obbligazionarie sul Programma di *Euro Medium Term Notes*;
- ai minori proventi finanziari diversi per complessivi 15.461mila euro a seguito sostanzialmente dei minori interessi maturati sul credito IVA a rimborso (7.642mila euro) e sul conto corrente intersocietario (3.198mila euro).

37. Oneri finanziari

Il dettaglio degli Oneri finanziari è rappresentato nella seguente tabella:

	valori in migliaia di euro		
	2013	2012	Variazioni
Oneri finanziari su debiti	135.818	169.917	(34.099)
Oneri finanziari per benefici ai dipendenti	388	727	(339)
Svalutazioni di attività finanziarie	32.659	29	32.630
Perdita su cambi	6	1.343	(1.337)
Totale	168.871	172.016	(3.145)

Gli oneri finanziari evidenziano una riduzione di 3.145mila euro rispetto all'esercizio precedente riconducibile, specularmente ai proventi finanziari, prevalentemente:

- al decremento degli oneri sui finanziamenti Eurofima (25.308mila euro), Cassa Depositi e Prestiti (5.624mila euro), Unicredit Corporate Banking (3.357mila euro) e BEI (3.292mila euro), ai minori interessi maturati sul credito IVA a rimborso (7.642mila euro) e sul conto corrente intersocietario (2.774mila euro) a fronte dei maggiori oneri finanziari relativi alle due emissioni obbligazionarie a valere sul Programma di *Euro Medium Term Notes* (15.024mila euro);
- alla svalutazione della partecipazione in FS Logistica SpA effettuata nell'esercizio per 32.659mila euro.

38. 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		
	2013	2012	Variazioni
IRAP	4.086	3.709	377
IRES	11.387	11.261	126
Proventi da adesione consolidato fiscale	(9.110)	(9.009)	(101)
Imposte differite e anticipate	(38.772)	(15.398)	(23.374)
Rettifiche per imposte sul reddito relative a esercizi precedenti		(2.985)	2.985
Imposte accantonamenti e rilasci	96		96
Totale rettifiche per imposte sul reddito relative a esercizi precedenti	96	(2.985)	3.081
Totale imposte sul reddito	(32.313)	(12.422)	(19.891)

Le imposte sul reddito presentano un valore positivo in entrambi gli esercizi. L'incremento positivo di 19.891mila euro è attribuibile principalmente al rilascio di imposte differite a seguito di una più puntuale definizione delle differenze temporanee a base delle stesse.

Ai fini di una più corretta comparazione dei valori, rispetto a quanto riportato nel bilancio chiuso al 31 dicembre 2012, sono stati riclassificati dalla voce "Risultato delle attività destinate alla vendita al netto degli effetti fiscali" alla voce "Imposte sul reddito" 227mila euro.

	2013		2012	
	Euro	%	Euro	%
Utile dell'esercizio	76.770		73.291	
Totale imposta sul reddito	(32.313)		(12.422)	
Utile ante imposte	44.457		60.869	
Imposte teoriche IRES (aliquota fiscale nazionale)		27,5%		27,5%
Minori imposte:				
dividendi da partecipazione	(118.569)		(56.066)	
utilizzi fondi	(5.892)		(15.507)	
altre variazioni in diminuzione	(5.564)		(1.500)	
Maggiori imposte:				
accantonamenti ai fondi	1.901		1.781	
svalutazione partecipazioni	32.660			
sopravvenienze passive	643		1.107	
differenza su cambi			1.376	
ammortamenti	60.409		13.545	
variazioni rimanenze	6.677			
imposte indeducibili	14.268		13.183	
altre variazioni in aumento	10.418		22.162	
totale imponibile IRES	41.409		40.949	
Totale imposte correnti sul reddito (IRES)	11.387	25,6%	11.261	18,5%
IRAP	4.085	5,57%	3.709	5,57%
Accantonamento fondo imposte	96			
Differenza su stima imposte anni precedenti			(2.985)	
Totale fiscalità differita	(38.546)		(15.398)	
Proventi da adesione consolidato fiscale	(9.110)		9.009	
Altro				
TOTALE IMPOSTE SUL REDDITO	(32.313)		(12.422)	

39. Passività e attività potenziali

Alla data del bilancio non sussistono né passività né attività potenziali da segnalare.

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 è pari a 611mila euro, inclusi eventuali corrispettivi di competenza corrisposti alla stessa nell'esercizio per altri servizi di verifica diversi dalla revisione legale(296mila euro).

41. Compensi Amministratori e Sindaci

	2013	2012	Variazioni
Amministratori	1.518 (1)	1.264 (1)	254
Sindaci	100	100	
Totale	1.618	1.364	254

(1) Comprende gli emolumenti per le cariche di Presidente, di Consigliere di Amministrazione, nonché 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 52mila euro nel 2013 (52mila euro nel 2012). 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	
	2013	2012
Benefici a breve termine	7.232	7.992
Benefici successivi al rapporto di lavoro	429	443
Benefici dovuti ai dipendenti per la cessazione del rapporto di lavoro	562	
Totale	8.223	8.435

I benefici si riferiscono alle remunerazioni corrisposte a vario titolo ai soggetti indicati.

Ai benefici a breve termine 2013 erogati, pari a 7.232mila euro, si deve aggiungere una parte variabile da liquidare nel 2014, per un importo indicativamente non superiore a 1.170mila 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.

Controllato	RAPPORTI ATTIVI	RAPPORTI PASSIVI
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 Cariche sociali Riaddebito oneri museo Pietrasa Servizi per comunicazione Prestazioni di personale Rimborsi assicurazioni Rimborsi servizi informatici Riaddebito oneri condominiali Assistenza tecnica per progetti di formazione Utilizzo marchio Locazione e sub-locazione locali uffici Riaddebito oneri service F.do gest. Bilaterale	Riaddebito licenze Soggetto Tecnico lavori di manutenzione Immobili Riaddebito servizi informatici Prestazioni di personale Prestazioni sanitarie Formazione Riaddebito /fee gara Cesare Pozzo
Ferservi 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 Audit Affari Istituzionali Strategie Legale Organizzazione e Processi Sistemi Informativi Cariche sociali Prestazioni di personale Rimborsi assicurazioni Rimborsi 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	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/treoreria <i>Facilities e building management</i> Servizi amministrativi Formazione Servizi Asset Allocation Gestione procedimenti di gara Tutela giuridica patrimonio Servizi Assistenza Preposto
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 Cariche sociali Rimborsi assicurazioni Riaddebito oneri condominiali Locazioni e sub-locazioni locali uffici Utilizzo marchio	
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 Affari Istituzionali Strategie Legale Sistemi Informativi Cariche sociali Prestazioni di personale Canone di retrocessione Rimborsi assicurazioni Pubblicità	Prestazioni di personale Canoni indennità di occupazione Oneri condominiali

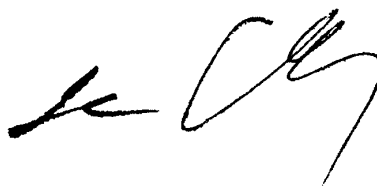
Ferrovia dello Stato Italiane SpA

Controllate	RAPPORTI ATTIVI	RAPPORTI PASSIVI
Centostazioni SpA	Servizi dell'area Finanza Fiscale/Bilancio Affari Societari Amministrazione del Personale Dirigente Comunicazione e Relazioni con i Media Sviluppo Organizzazione Affari Istituzionali Strategie Legale Sistemi Informativi Audit Cariche sociali Prestazioni di personale Rimborsi assicurazioni Riaddebito servizi informatici	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 Cariche sociali Rimborsi assicurazioni Locazioni e sub-locazioni locali uffici Utilizzo marchio Riaddebito oneri condominiali Riaddebito oneri service F.do gest. Bilaterale Riaddebito oggettistica promozionale	Fee valorizzazione patrimonio Fitto locali Prestazioni di personale Finanziamento alla formazione
Nord Est Terminal SpA in liquidazione	Rimborsi assicurazioni	
Serfer Srl	Rimborsi assicurazioni	
TX Logistik AG	Cariche sociali Rimborsi assicurazioni	
Sita SpA in liquidazione	Servizi dell'area Legale Assistenza tecnica per progetti di formazione Rimborsi assicurazioni	
Trentitalia 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 Protezione Aziendale Organizzazione e Processi Sistemi Informativi Cariche sociali Prestazioni di personale Rimborsi assicurazioni Riaddebito servizi informatici Utilizzo marchio Locazione e sublocazione locali uffici e officine Riaddebito oneri condominiali Riaddebito oneri service F.do Bilaterale Assistenza tecnica per progetti di formazione Riaddebito oggettistica promozionale	Prestazioni di personale Pubblicità e marketing Spese di trasporto viaggiatori Finanziamento alla formazione Riaddebiti per ricavi Protezione Civile di competenza Riaddebiti fee gara Cesare Pozzo
Italferr SpA	Servizi dell'area Finanza Fiscale/Bilancio Affari Societari Legale Lavoro Amministrazione del Personale Dirigente Relazioni Industriali	Prestazioni di personale Finanziamento alla formazione Servizi di gestione tecnica amministrativa Spese di trasporto viaggiatori

Sviluppo Organizzazione
 Comunicazione Esterna e Relazioni con i Media
 Audit
 Affari Istituzionali
 Strategie
 Legale
 Organizzazione e Processi
 Sistemi Informativi

Cariche sociali
 Prestazioni di personale
 Rimborsi assicurazioni
 Riaddebito servizi informatici
 Utilizzo marchio
 Riaddebito oneri service F.do Bilaterale
 Assistenza tecnica per progetti di formazione

	RAPPORTI ATTIVI	RAPPORTI PASSIVI
Controllate		
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	Acquisto immobili e terreni Trading Trasporti e spedizioni Prestazioni di personale
Bustalia - 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	Pubblicità e marketing Trasporti e spedizioni
Italcertifier SCpA	Servizi dell'area Fiscale/Bilancio Affari Societari Amministrazione del Personale Dirigente Relazioni Industriali Comunicazione Esterna e Relazioni con i Media Affari Istituzionali Strategie Legale	Prestazioni di personale Rimborsi assicurazioni Riadd.oneri service F.do gest. Bilaterale
Cemat SpA	Fiscale/Bilancio Affari Societari Comunicazione Esterna e Relazioni con i Media Sviluppo Organizzazione Sistemi Informativi	Cariche sociali Rimborsi assicurazioni Riaddebito oneri condominiali
Metropark SpA	Fiscale/Bilancio Affari Societari	
Ferrovie dello Stato Italiane SpA		



	Comunicazione Esterna e Relazioni con I Media Sviluppo Organizzazione Strategie Protezione Aziendale	
	Rimborsi assicurazioni Canoni aree per parcheggi Locazione e sublocazione locali Riaddebito oneri condominiali	
Nebnera Deutschland GmbH	Servizi dell'area Legale Sistemi Informativi	
	Prestazioni di personale Rimborsi assicurazioni Riaddebito servizi informatici	
Trenitalia Logistic France SAS	Servizi dell'area Affari Societari	
Trenord Srl	Cariche sociali Rimborsi assicurazioni Locazione e sublocazione locali uffici e officine Riaddebito oneri condominiali	
Terminali Italia Srl	Pubblicità e marketing Rimborsi assicurazioni Locazioni locali uffici Riaddebito oneri condominiali	
Thello Sas	Rimborsi assicurazioni	
Bluferries Srl	Cariche sociali Rimborsi assicurazioni	
	RAPPORTI ATTIVI	RAPPORTI PASSIVI
Collegate		
Ferrovie Nord Milano SpA	Cariche sociali	
Collegate di controllo		
Alpe Adria SpA	Cariche sociali	
L.T.F.-Lyon Tourin Ferroviaire	Locazioni locali uffici Riaddebito oneri condominiali	
Logistica SA	Rimborsi assicurazioni	
BBT SE	Cariche sociali	
LI-NEA SpA	Cariche sociali	
Terminali Tremestieri Srl	Cariche sociali	
Quadrante Europa Terminal Gate SpA	Cariche sociali	
Altre parti correlate (*)		
Gruppo ANAS	Rimborsi cariche sociali	
Gruppo CDDPP	Canoni per servizi sui terreni	Finanziamenti
Gruppo ENEL	Canoni per servizi sui terreni	Utenze energia elettrica
Gruppo ENI	Canoni per servizi sui terreni	Fornitura gas
Gruppo Finmeccanica		Manutenzione- Software
Gruppo Invitalia		Depositi cauzionali
Gruppo POSTE	Canoni locazione fabbricati strumentali Prestazioni di personale Rimborsi assicurazioni Riaddebito oneri condominiali	Spese postali
Gruppo RAI	Canoni di locazione	
Eurofer	Prestazioni di personale Rimborsi cariche sociali Riaddebito oneri condominiali Rimborsi assicurazioni	Contributi
Altri fondi previdenziali	rimborsi cariche sociali	Polizze assicurative
Previdai	Riaddebito oneri condominiali	Contributi

(*) Imprese che condividono con Ferrovie dello Stato Italiane il medesimo soggetto controllante-MEF.

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	RFI	RFI	RFI		RFI	
Fercredit	Fercredit	Fercredit	Fercredit			
Ferservizi	Ferservizi	Ferservizi			Ferservizi	
Trenitalia	Trenitalia	Trenitalia	Trenitalia		Trenitalia	
Italferr	Italferr	Italferr			Italferr	
Grandi Stazioni	Grandi Stazioni	Grandi Stazioni			Grandi Stazioni	
Grandi Stazioni Ingegneria	Grandi Stazioni Ingegneria					
Centostazioni	Centostazioni	Centostazioni			Centostazioni	
Sita in liquidazione					Sita in liquidazione	
Metropark	Metropark	Metropark				
FS Logistica	FS Logistica	FS Logistica	FS Logistica		FS Logistica	
FS Sistemi Urbani	FS Sistemi Urbani	FS Sistemi Urbani			FS Sistemi Urbani	
FS Telco	FS Telco		FS Telco			
Itakertifer						
Cemat	Cemat					
Ferport in liquidazione	Ferport Napoli in liquidazione					
Ferport Napoli in liquidazione						
Self	Self					
Serfer	Serfer	Serfer	Serfer		Serfer	
SGT SpA						
Terminali Italia	Terminali Italia	Terminali Italia	Terminali Italia			
Tunnel Ferroviario del Brennero					Tunnel Ferroviario del Brennero	
Busitalia Sita Nord	Busitalia Sita Nord	Busitalia Sita Nord	Busitalia Sita Nord		Busitalia Sita Nord	
Nord Est Terminal		Bluferries			Ataf Gestioni	
				Netinera Deutschland GmbH	TX Logistik Netinera Deutschland GmbH	
Altre Parti correlate						
				Cassa DD.PP.		
		Poste Italiane				
						Eurofer Prewind

Nelle tabelle che seguono, sono riepilogati i valori economici e patrimoniali dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2013 delle transazioni con parti correlate.

Rapporti commerciali e diversi

Denominazione	31.12.2013		valori in migliaia di euro 2013		
	Crediti	Debiti	Garanzie e Impegni	Costi	Ricavi
Imprese controllate					
Bluferries Srl	12	158			11
Busitalia - Sita Nord Srl	2.834	319		2	820
Cemat SpA	282	621			72
Centostazioni SpA	2.295	223	12	130	523
FS Logistica SpA	18.109	3.882	4.741	18.064	551
Fercredit SpA	596	7.430			385
Ferport Genova Srl in liquidazione		103			
Ferport Napoli Srl in liquidazione	45				
Ferservizi SpA	10.566	24.971	1.062	31.290	15.576
FS Sistemi Urbani Srl	6.166	676	38	545	1.128
FS Telco Srl		9			
Grandi Stazioni SpA	21.391	933	3.581	1.773	27.362
Grandi Stazioni Ingegneria Srl	221	45			
Italcertifier ScpA	600	507			424
Italferr SpA	10.856	2.790	368	160	2.137
Metropark SpA	789	105			274
Nebnera Deutschland GmbH	711	3	75.000		499
Nord Est Terminal SpA in liquidazione		221			4
Rete Ferroviaria Italiana SpA	41.074	850.890	1.667.130	2.453	42.402
Self Srl		215			
Serfer Srl	2.624	512	10		10
SGT SpA		41			
Sita SpA in liquidazione	122	163	234		7
Terminali Italia Srl	1.171	3			31
Thello Sas		2			3
Trenitalia Logistic France Sas	6				3
Trenitalia SpA	33.680	23.167	95.345	2.188	50.257
Trenord Srl	387	2			310
Tunnel Ferroviario del Brennero SpA	11		28		
TX Logistik AG	83	5	50		68
Totale	154.631	917.996	1.847.599	56.605	142.857
Imprese collegate					
Ferrovie Nord Milano SpA	2				2
Totale	2				2
Collegate di controllate					
Alpe Adria SpA					10
BBT SE	20				10
LI-NEA SpA					4
Terminali Tremestieri Srl	9				9
L.T.F. Lyon Tourin Ferroviarie Sas	107				31
Logistica SA	46	2		6	3
Quadrante Europa Terminal Gate SpA	5				5
Totale	187	2		6	72
TOTALE	154.820	917.998	1.847.599	56.611	142.931
Altre parti correlate					
Gruppo ANAS	27				27
Gruppo CDDPP	71				41
Gruppo ENEL	47	22		54	41
Gruppo ENI	14	48		398	16
Gruppo Finmeccanica				34	
Gruppo INVITALIA	4				
Gruppo POSTE	505	115		390	16
Gruppo RAI					3
Eurofer	14	85			17
Altri fondi previdenziali		55		5	
Previdai		489		490	
Totale	682	814		1.371	161

Rapporti finanziari

Denominazione	valori in migliaia di euro				
	31.12.2013		2013		
	Crediti e conti correnti	Debiti	Garanzie e Impegni	Oneri	Proventi
Imprese controllate					
Bluferries Srl		437			
Busitalia - Sita Nord Srl	6.272	33	9.160		256
Cemat SpA					
Centostazioni SpA		406	5.040	7	4.325
Cisalpine AG					
FS Logistica SpA	60.232	190	1.243		1.264
Fercredit SpA	36.004	2.044		1	7.565
Ferservizi SpA		82.064		14	13.746
FS Sistemi Urbani Srl		19.339	900	13	3.809
Grandi Stazioni SpA		13.785		5	9.250
Grandi Stazioni Ingegneria Srl					
Italcertifier Scpa	831	9	53	1	14
Italferr SpA	45.638		8.322	1	13.193
Metropark SpA		1.954		11	
Netinera Deutschland GmbH			371.937		8.719
Rete Ferroviaria Italiana SpA	2.759.311	855.368	749.494	5.116	174.789
Self Srl					
Serfer Srl	3.500	2.601	15		79
Terminali Italia Srl	750	45			20
Trenitalia SpA	4.278.640	340	1.428.269		30.388
TX Logistik AG			9.982		23
Totale	7.191.178	978.615	2.584.415	5.169	267.440
Imprese collegate					
Ferrovie Nord Milano SpA					737
Totale					737
Logistica SA					6
Totale					6
Altre parti correlate					
Gruppo CDOPP		1.282.946		56.014	
Gruppo POSTE	1.564				8
Totale	1.564	1.282.946		56.014	8

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.

Rilasciate nell'interesse di	valori in migliaia di euro	
	Finanziarie	Non finanziarie
Rete Ferroviaria Italiana SpA	749.494	1.667.130
Trenitalia SpA	1.428.269	95.345
Netinera Deutschland GmbH	371.937	75.000
Busitalia - Sita Nord Srl	9.160	
Centostazioni SpA	5.040	12
Grandi Stazioni SpA		3.581
FS Sistemi Urbani Srl	900	38
Tunnel Ferroviario del Brennero SpA		28
Italferr SpA	8.322	368
Ferservizi SpA		1.062
FS Logistica SpA	1.243	4.741
Sita SpA in liquidazione		234
TX Logistik AG	9.982	50
Italcertifer ScpA	53	
Serfer Srl	15	10
Totale	2.584.415	1.847.599

Le garanzie finanziarie sono rappresentate principalmente dalle garanzie e controgaranzie rilasciate agli istituti di credito per finanziamenti e garanzie concesse nell'interesse delle controllate 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 2.234.558mila euro e si riferiscono, per 1.847.599mila euro, a garanzie non finanziarie e per 386.959mila euro, a garanzie finanziarie.

Le principali garanzie dirette non finanziarie sono state rilasciate a favore dell'Erario (1.615.627mila euro), a garanzia dei rimborsi di crediti erariali alle controllate Rete Ferroviaria Italiana SpA, Trenitalia SpA, Fs Logistica SpA, Ferservizi SpA, Grandi Stazioni SpA, FS Sistemi Urbani Srl, Sita SpA in liquidazione, Centostazioni SpA e Tunnel Ferroviario del Brennero SpA. Una ulteriore garanzia diretta non finanziarie è stata rilasciata a favore alla società G.S.E. a garanzia del contratto di servizio per l'approvvigionamento dell'energia stipulato con Rete Ferroviaria Italiana SpA (150.000mila euro).

Le principali garanzie dirette finanziarie sono rappresentate dalle garanzie a favore di banche e società finanziarie per i finanziamenti concessi:

- da Unicredit alla controllata Rete Ferroviaria Italiana SpA (importo totale delle garanzie pari a 367.500mila euro, di cui si attende lo svincolo considerando l'estinzione del finanziamento avvenuta ad agosto 2013);
- dalla BEI alla stessa Rete Ferroviaria Italiana SpA (importo della garanzia pari a 300.000mila euro)
- dalla BEI alla controllata Trenitalia SpA (importo della garanzia pari a 971.250mila euro);
- alle società del gruppo Netinera Deutschland GmbH (importo totale delle garanzie 371.937mila euro).

E' stata rilasciata, inoltre, una "Lettera di patronage forte" (420.000mila euro) per il finanziamento del prestito OPI (ora Intesa SanPaolo) del 2004 concesso a Trenitalia SpA.

Sono state emesse garanzie estere (garanzie controgarantite da banche di riferimento di FS ed emesse nel paese estero attraverso una banca locale) per un totale di 8.404mila euro; tali garanzie sono state emesse principalmente nell'interesse di Italferr SpA (8.322mila euro) ed in misura minore nell'interesse di Italcertifer (53mila euro) ed RFI (29mila euro). Dette

garanzie sono costituite da *Bid Bond* per 1.007mila euro, *Performance Bond* per 3.806mila euro e *Advance Payment Bond* (Garanzie di rimborso di un anticipo) per 4.598mila 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

In data 19 febbraio 2014 il Consiglio di Amministrazione di Ferrovie dello Stato Italiane, ha approvato il Piano Industriale 2014 – 2017 del Gruppo FS Italiane. Il Piano prevede nel quadriennio una crescita dei ricavi fino a 9,5 mld euro (8,2 mld nel 2012). Tra i suoi obiettivi, un tasso medio di crescita dei ricavi del 3,5% all'anno, incremento trainato in particolare dai ricavi dei servizi di trasporto, sia ferro sia gomma, che superano i 7 mld nel 2017; l'EBITDA, in continuo miglioramento, è previsto raggiungere i 2,5 mld (1,9 nel 2012), cifra che farà crescere l'EBITDA *margin* di oltre 3 punti percentuali rispetto a quello degli ultimi anni. Si ricorda che già oggi l'EBITDA *margin* di FS Italiane è *benchmark* di riferimento tra le maggiori aziende ferroviarie d'Europa.

In data 27 febbraio 2014 la Società ha ricevuto il rimborso da parte dell'Erario del Credito IVA relativo al 2011 di competenza della Società Rete Ferroviaria Italiana, per l'importo, comprensivo di interessi, di 132 milioni.

Il MEF ha emesso il 14 aprile 2014 il Comunicato Stampa n. 96 all'interno del quale si legge: "Come anticipato dalla Presidenza del Consiglio con un comunicato del Governo, il Ministero dell'Economia e delle Finanze provvederà a breve a depositare presso la sede delle società Enel, Eni e Finmeccanica le liste per il rinnovo dei rispettivi organi sociali in occasione delle prossime assemblee degli azionisti.

(..... *Omissis*) Con riferimento all'assemblea degli azionisti di Finmeccanica SpA, convocata per il 9 maggio in prima convocazione e il 15 maggio in seconda convocazione, il Ministero, titolare del 30,2% del capitale, depositerà presso la sede della Società la seguente lista per la nomina del nuovo Consiglio di Amministrazione:

1. Gianni De Gennaro
2. Mauro Moretti
3. Marta Dassù
4. Guido Alpa
5. Alessandro De Nicola
6. Marina Calderone
7. Fabrizio Landi

(..... *Omissis*)."

Il MEF, in qualità di azionista unico di Ferrovie dello Stato Italiane SpA, comunicherà nei prossimi giorni il nome della persona che sarà indicata quale nuovo Amministratore Delegato, di Ferrovie dello Stato Italiane SpA.

Non si rilevano ulteriori fatti di rilievo intervenuti dopo la data di chiusura del Bilancio d'esercizio 2013.



**Attestazione sul bilancio d'esercizio
di Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. al 31 Dicembre 2013
ai sensi dell'art.154-bis, comma 5 del D.Lgs. 58/1998**

1. I sottoscritti Mauro Moretti e Roberto Mannozi, 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 29 febbraio 1998, n.58:

attestano:

- l'adeguatezza in relazione alle caratteristiche di Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A.,
- l'effettiva applicazione,

delle procedure amministrative e contabili per la formazione del bilancio di esercizio nel corso dell'esercizio 2013.

2. Al riguardo si segnala che:

- a. la valutazione dell'adeguatezza e dell'effettiva applicazione delle procedure amministrativo - 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.

3. Si attesta, inoltre:

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 38.790.425.485,00

Iscritta al Registro delle Imprese di Roma

Cod. Fisc. e P. Iva 06359501001 - R.E.A. 962805



3.1 che 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.

17 aprile 2014

Mauro Moretti

Amministratore Delegato

Roberto Mannozi

Dirigente Preposto alla redazione
dei documenti contabili societari



**Attestazione sul bilancio consolidato
del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane al 31 Dicembre 2013
ai sensi dell'art.154-bis, comma 5 del D.Lgs. 58/1998**

1. I sottoscritti Mauro Moretti e Roberto Mannozi, 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 29 febbraio 1998, n.58

attestano:

- l'adeguatezza in relazione alle caratteristiche del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane,
- l'effettiva applicazione,

delle procedure amministrative e contabili per la formazione del bilancio consolidato nel corso dell'esercizio 2013.

2. Al riguardo si segnala che:

a. la valutazione dell'adeguatezza e dell'effettiva applicazione delle procedure amministrativo - contabili per la formazione del bilancio consolidato del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane 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.

3. Si attesta, inoltre, che:

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 38.790.425.485,00
Iscritta al Registro delle Imprese di Roma
Cod. Fisc. e P. Iva 06359501001 R.E.A. 962805



3.1. il bilancio consolidato:

- 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 dell'insieme delle imprese incluse nel consolidamento del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane.

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. e dell'insieme delle imprese incluse nel consolidamento, unitamente alla descrizione dei principali rischi e incertezze cui sono esposti.

17 aprile 2014

Mauro Moretti

Amministratore Delegato

Roberto Mannozi

Dirigente Preposto alla redazione
dei documenti contabili societari

PAGINA BIANCA

RELAZIONE
DEL COLLEGIO SINDACALE

PAGINA BIANCA



Collegio Sindacale

**RELAZIONE DEL COLLEGIO SINDACALE
SUL BILANCIO DI ESERCIZIO AL 31 DICEMBRE 2013
DI FERROVIE DELLO STATO ITALIANE S.P.A. CON SOCIO UNICO
AI SENSI DELL'ART. 2429, SECONDO COMMA, COD. CIV.**

All'Assemblea degli Azionisti di Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. con Socio Unico

Signor Azionista,

il progetto di bilancio dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2013, che viene sottoposto alla Vostra attenzione, è stato approvato dal Consiglio di Amministrazione nella seduta del 17 aprile 2014. In proposito, si ricorda che l'Azionista ha rinunciato ai termini di cui all'art. 2429, co. 3, cod. civ.

Nel corso dell'esercizio 2013, 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 il Collegio Sindacale, nella sua attuale composizione, è stato nominato con delibera assembleare del 9 agosto 2013.

Si evidenzia 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. 39/2010; di conseguenza, il Collegio Sindacale assume, ai sensi dell'art. 19 del D.Lgs. 39/2010, anche le funzioni di Comitato per il controllo interno e la revisione contabile.

Con riferimento all'attività svolta, riferiamo quanto segue:

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 38.790.425.485,00
Iscritta al Registro delle Imprese di Roma
Cod. Fisc. e P. Iva 06359501001 - R.E.A. 962805

1. Abbiamo vigilato sull'osservanza della legge e dell'atto costitutivo. 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 e 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 dagli Amministratori nei documenti di corredo al bilancio.
2. Il Collegio, per quanto di propria competenza, ritiene utile ricordare che Ferrovie dello Stato Italiane e, più in generale, il Gruppo FS stanno portando avanti, da diversi esercizi, importanti interventi di investimento infrastrutturale per ciò che attiene al comparto ferroviario (con particolare riferimento alla rete AV). Tali interventi, in linea con i propri obiettivi di sviluppo di *business* e con i contenuti del Piano industriale vengono realizzati anche mediante contratti di appalto e comportano, come è naturale, significativi impieghi di risorse finanziarie, le quali vengono assicurate anche attraverso il ricorso a specifiche forme di finanziamento. A tal riguardo, si ricorda che la Società ha in corso un piano di emissioni obbligazionarie (EMTN Program) per un valore complessivo massimo di 4,5 miliardi di euro per il finanziamento degli investimenti sulla rete AV e per l'acquisto di materiale rotabile. Fino ad oggi sono state emesse obbligazioni per 1,35 miliardi di euro con scadenza fino ad 8 anni. Il programma è costantemente monitorato dagli Uffici competenti per quanto riguarda il piano di ripagamento.

Il Collegio Sindacale non ha riscontrato, nel corso dell'esercizio 2013 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 poste in essere con società del Gruppo e con parti correlate (descritte adeguatamente dagli Amministratori nei documenti di corredo al bilancio, cui si rimanda per quanto di competenza), queste risultano congrue e rispondenti all'interesse della Società.

3. La Società incaricata della revisione legale dei conti PricewaterhouseCoopers S.p.A. ha rilasciato, in data 30 aprile 2014 ai sensi degli artt. 14 e 16 D.Lgs. 39/2010, la Relazione di propria competenza sul bilancio di esercizio al 31 dicembre 2013 di Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. con Socio Unico in cui attesta che *“il bilancio d’esercizio delle Ferrovie dello Stato Italiane Spa al 31.12.2013 è conforme agli International Financial Reporting Standards adottati dall’Unione Europea, nonché ai provvedimenti emanati in attuazione dell’art. 9 del D.Lgs n. 38/2005; esso è pertanto redatto con chiarezza e rappresenta in modo veritiero e corretto la situazione patrimoniale e finanziaria, il risultato economico ed i flussi di cassa delle Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A per l’esercizio chiuso a tale data”* e che *“la relazione sulla gestione e le informazioni di cui al comma 2, lettera b) dell’art. 123- bis del D.Lgs 58/98 presentate nella specifica sezione della medesima relazione sono coerenti con il bilancio di esercizio delle Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A al 31 dicembre 2013”*.

Sempre in data 30 aprile 2014 la Società incaricata della revisione legale dei conti ha altresì rilasciato, ai sensi degli artt. 14 e 16 D.Lgs. 39/2010, la Relazione di propria competenza sul bilancio consolidato al 31 dicembre 2013 del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane dalla quale non emergono rilievi e/o richiami di informativa.

In relazione 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. 39/2010, il Collegio Sindacale – anche in qualità di Comitato per il controllo interno e la revisione contabile – riferisce che, nella comunicazione del 30 aprile 2014 ai sensi dell’art. 17, co. 9, lett. a), del citato Decreto, la PricewaterhouseCoopers 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 PricewaterhouseCoopers S.p.A.

4. Nel corso dell’esercizio 2013 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 2013, si è riunito n. 25 volte. Di tali incontri risultano trascritti, nell’apposito libro, i relativi verbali.

Il Collegio, inoltre, ha assistito:

- (i) a n. 4 Assemblee degli Azionisti;
- (ii) a n. 16 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.

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. 39/2010, sull'efficacia del sistema di controllo interno e di revisione interna. L'attività di vigilanza è stata condotta attraverso (i) le informazioni ricevute in occasione degli incontri periodici intercorsi con il Direttore Centrale Audit; (ii) l'esame dei documenti aziendali e dei risultati del lavoro svolto dalla Società incaricata della revisione legale dei conti PricewaterhouseCoopers S.p.A.; (iii) le informazioni fornite dall'Organismo di Vigilanza istituito ai sensi del D.Lgs. 231/2001.

Il Collegio Sindacale fa presente che, come evidenziato anche dagli Amministratori, gli interventi di *audit* hanno interessato il Gruppo FS nella sua interezza e che, in questo senso, particolare attenzione è stata posta alle c.d. attività di "*risk assessment*", finalizzato alla realizzazione di una gestione organica, a livello di gruppo, delle informazioni relative ai rischi aziendali, nella condivisa convinzione che il progetto di "*risk management*" costituisce un efficace strumento per i vertici delle società del Gruppo e per i *Process Owner*, nel perseguimento dei relativi obiettivi gestionali.

In tale ambito, e nel rispetto del "Progetto di Gruppo del *Risk Management*", dall'inizio del 2014 le maggiori Società del Gruppo stanno provvedendo a istituire la funzione aziendale di *Risk Officer* per la gestione dei rischi in ambito societario, individuabile all'interno di direzioni di staff dell'Amministratore Delegato.

Il Collegio Sindacale continuerà a svolgere una funzione di vigilanza sull'effettiva implementazione di tale processo.

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. 39/2010 – la Società incaricata della revisione legale dei conti, pur non avendo finalizzato alla data odierna la relazione di propria competenza ai sensi dell’art. 19, co. 3, D.Lgs. 39/2010, nell’ambito degli scambi di informazioni avuti, ha comunque comunicato che le verifiche svolte sul sistema di controllo interno in relazione al processo di informativa finanziaria non hanno evidenziato carenze significative suscettibili di menzione nella Relazione ex art. 19, co. 3, D.Lgs. 39/2010 di prossimo rilascio.

8. Il Collegio Sindacale ha altresì preso conoscenza e vigilato, per quanto di competenza, sull’adeguatezza della struttura organizzativa della Società e sul relativo funzionamento, tramite l’acquisizione di informazioni dai Responsabili delle competenti funzioni aziendali, incontri e scambi informativi con la Società incaricata della revisione legale dei conti.

Con particolare riguardo ai presidi di carattere organizzativo e procedurale posti in essere ai sensi del D.Lgs. 231/2001, il Collegio Sindacale riferisce di aver ricevuto un’adeguata informativa sulle attività svolte nel corso dell’esercizio 2013, senza che fossero segnalati fatti o situazioni suscettibili di menzione. Si evidenzia che la Società, nel corso del 2013, ha approvato l’aggiornamento del Modello Organizzativo ex D.Lgs. 231/2001 ai c.d. “reati ambientali” di cui all’art. 25-*undecies* del citato Decreto (per come introdotto dal D.Lgs. 121/2011), mentre sono in corso di svolgimento le attività di aggiornamento del modello per i reati presupposto introdotti dal D.Lgs. 109/2012 e dalla L. 190/2012. Nelle more, la Direzione Centrale Audit, in qualità di supporto dell’OdV, ha elaborato una nota per sensibilizzare il personale sui temi interessati dalle nuove fattispecie di reato e richiamarlo all’osservanza delle norme etiche di comportamento. La nota in esame costituisce parte integrante del modello aziendale di prevenzione dei reati e, come tale, sarà recepita nell’aggiornamento del “documento rappresentativo del modello”.

Il Collegio continuerà a vigilare su tali aspetti.

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 17 aprile 2014; (ii) l'ottenimento di informazioni dai responsabili delle funzioni aziendali competenti; (iii) l'esame dei documenti aziendali e dei risultati del lavoro svolto dalla Società incaricata della revisione legale dei conti PricewaterhouseCoopers S.p.A.

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. 39/2010.

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.

Relativamente all'incarico di revisione legale dei conti, il Collegio fa presente che, come ricordato in premessa, nel corso dell'esercizio 2013, la Società – ricorrendo i presupposti di cui all'art. 16, co. 1, lett. a) del D.Lgs. 39/2010 – ha acquisito la qualifica di “ente di interesse pubblico” ai sensi e per gli effetti di cui al citato art. 16 del D.Lgs. 39/2010.

Per tali ragioni, la Società ha proceduto secondo le indicazioni dell'Assemblea del 9 agosto 2013 e del Consiglio di Amministrazione del 25 luglio 2013, al rinnovamento della gara per l'affidamento dell'incarico di revisione legale su base novennale in ossequio alla normativa di riferimento.

Il Collegio Sindacale ha vigilato e vigila sullo svolgimento della nuova gara di appalto che è tutt'ora in corso. In ogni caso, i servizi di revisione legale dei conti sono stati assicurati, per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2013, senza soluzione di continuità dall'attuale revisore, PricewaterhouseCoopers S.p.A. con apposito contratto stipulato con la Società in data 6 dicembre 2013.

11. 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 2013, in merito al quale riferisce quanto segue:

- 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;
- 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;
- 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;
- 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 2013 chiude con un risultato positivo netto pari a € 76.770.293 essenzialmente dovuto al saldo positivo delle imposte sul reddito (correnti e differite) e a quello della voce proventi e oneri finanziari. Sul conto economico dell'esercizio 2013 incidono, inoltre, in maniera significativa (e negativa) le seguenti componenti:

- materie prime, sussidiarie, di consumo e merci;
- costi per servizi e altri costi operativi;
- svalutazioni e perdite di valore riconducibili all'area degli investimenti immobiliari;
- svalutazione della partecipazione in FS Logistica S.p.A.

* * *

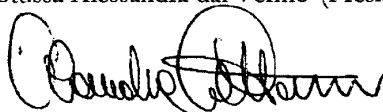
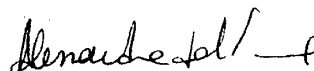
In conclusione – preso atto del bilancio di esercizio al 31 dicembre 2013 e delle informazioni fornite dagli Amministratori, considerate le risultanze dell'attività svolta dalla società incaricata della revisione legale dei conti e tenuto conto di quanto osservato nella presente Relazione – il Collegio Sindacale, per quanto di propria competenza, non ha obiezioni da formulare sulla proposta di deliberazione in merito al progetto di bilancio di

Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. con Socio Unico per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2013, così come presentata dal Consiglio di Amministrazione all'Assemblea degli Azionisti.

Roma, 5 maggio 2014

IL COLLEGIO SINDACALE

Dott.ssa Alessandra dal Verme (Presidente)

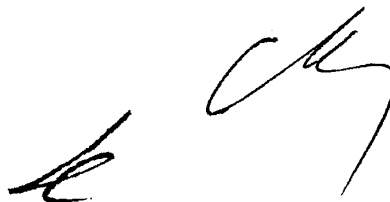


Dott.ssa Claudia Cattani

(Sindaco effettivo)

Prof. Tiziano Onesti

(Sindaco effettivo)





Collegio Sindacale

**RELAZIONE DEL COLLEGIO SINDACALE
AL BILANCIO CONSOLIDATO AL 31 DICEMBRE 2013
DEL GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE**

All'Assemblea degli Azionisti di Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A.

Signor Azionista,

il bilancio consolidato del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane al 31 dicembre 2013 – messo a Vostra disposizione – si compone dei prescritti prospetti contabili consolidati e relative note esplicative; esso risulta redatto conformemente ai principi contabili internazionali (IFRS) adottati dalla Commissione Europea e integrati con gli International Accounting Standard (IAS) ed è corredato della relazione sulla gestione nonché dell'attestazione dell'Amministratore delegato e del Dirigente preposto alla redazione dei documenti contabili sul bilancio consolidato di Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane e di un prospetto relativo all'area di consolidamento e partecipazioni del Gruppo.

È riportato anche un prospetto di raccordo tra il bilancio di esercizio di Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. e il bilancio consolidato del Gruppo FS al 31 dicembre 2013 relativamente al risultato di esercizio e al patrimonio netto, posti a confronto con i corrispondenti dati del bilancio al 31 dicembre 2012.

Il bilancio consolidato presenta un risultato netto d'esercizio (gruppo e terzi) di 460 milioni di euro (esercizio 2012: 381 milioni di euro).

Nella Relazione sulla gestione, sottoposta all'esame di coerenza da parte della società di revisione PricewaterhouseCoopers S.p.A., gli Amministratori hanno illustrato l'andamento complessivo della situazione economica, patrimoniale e finanziaria del

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 38.790.425.485,00

Iscritta al Registro delle Imprese di Roma

Cod. Fisc. e P. Iva 06559501001 – R.E.A. 962805



Gruppo, unitamente a quanto concerne la Capogruppo, fornendo anche dettagli relativi ai singoli aspetti di attività delle Società consolidate e della prevedibile evoluzione della gestione.

Alle risultanze della Società incaricata della revisione legale dei conti, così come al bilancio consolidato del Gruppo e ai bilanci separati delle società controllate da Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. al 31 dicembre 2013, non si è esteso il controllo del Collegio Sindacale, in conformità con quanto disposto dall'art. 41 del D.Lgs. 127/91 e, pertanto, non assumiamo alcuna responsabilità in ordine alla loro correttezza.

La Relazione sulla gestione dell'esercizio 2013 redatta dagli Amministratori, nel complesso, illustra in modo adeguato la situazione economica, patrimoniale e finanziaria del Gruppo, l'andamento della gestione nel corso del 2013 e la sua evoluzione dopo la chiusura dell'esercizio. Per quanto di nostra conoscenza, la medesima Relazione sulla gestione redatta dagli Amministratori risulta coerente con il bilancio consolidato chiuso al 31 dicembre 2013.

Il Collegio ha posto una particolare attenzione sui seguenti aspetti che hanno coinvolto le Società del Gruppo :

1. Arbitrati – Sul fronte dei contenziosi del Gruppo va ricordato qualche elemento sugli arbitrati con i GC, principalmente sulla linea dell'AV/AC, per lo più chiusi o in via di conclusione, con una forte riduzione degli oneri rispetto alle esorbitanti richieste.

Infatti, a fronte di richieste pari a 4.050 milioni di euro, sono stati riconosciuti alle controparti 528,3 milioni di euro, di cui 453,5 milioni di euro capitalizzati sul valore delle opere, e 74,8 milioni di euro spesi a conto economico, di cui 44,4 milioni di euro iscritti in bilancio nell'apposito Fondo rischi.



Per gli arbitrati ancora in corso alla data del 31 dicembre 2013 non si è proceduto ad appositi accantonamenti di bilancio non ricorrendo le condizioni che i principi contabili internazionali assumono necessarie.

2. Stretto di Messina Spa - Quest'anno in relazione alla liquidazione della Società partecipata da RFI ed ai probabili oneri che potranno derivare all'esito dei contenziosi in essere è stato effettuato un accantonamento nel bilancio di RFI pari a 49 milioni di euro.
3. Sconto "k2" riconosciuto alle imprese ferroviarie sul canone di utilizzo della rete, nelle more dell'adeguamento della rete medesima - La questione ha assunto rilievo in relazione alla sentenza n. 1345 del Consiglio di Stato del 19 marzo 2014 con la quale è stato accolto il ricorso in ottemperanza proposto dalle Imprese Ferroviarie (IF) e disposto che RFI, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e l'Ufficio per la Regolazione dei Servizi Ferroviari diano integrale esecuzione alle pregresse sentenze con ciò determinando e pagando l'importo corrispondente allo sconto. E' in fase di attivazione un apposito tavolo tra i predetti soggetti per giungere alla determinazione dell'importo da riconoscere alle IF, tra le quali Trenitalia; a tale proposito nulla è stato iscritto nei bilanci 2013, sia societari (di RFI e Trenitalia) che consolidato, in ragione dell'arbitrarietà che comporterebbe al momento qualsiasi determinazione di importo. Al riguardo il collegio invita a seguire i lavori del tavolo con attenzione per la determinazione dei ricavi e dei costi che incideranno sulle società del Gruppo.
4. NETINERA - Il risultato 2013 del Gruppo tedesco, acquisito nel febbraio 2011, presenta una perdita limitata a 7 milioni di euro (le perdite 2012 erano pari a 16 milioni) che, considerando gli oneri finanziari riconosciuti dalla stessa alla Capogruppo FS (pari a circa 9 milioni di euro) portano il margine di



contribuzione a livello consolidato ad un valore positivo di circa 2 milioni di euro.

5. Crediti del Gruppo verso la PA- Sono costantemente monitorati i crediti del Gruppo nei confronti delle Regioni, per i contratti sul TPL, e dello Stato, per i contratti di servizio e di investimento, in considerazione degli elevati importi che raggiungono. A quest'ultimo proposito il Collegio sottolinea la necessità di interessare l'azionista affinché le Società del Gruppo possano concludere i contratti in tempo utile ad un'efficace programmazione degli investimenti, delle attività nonché delle risorse finanziarie necessarie.

Roma, 5 maggio 2014

IL COLLEGIO SINDACALE

Dott.ssa Alessandra dal Verme (Presidente)

Dott.ssa Claudia Cattani

(Sindaco effettivo)

Prof. Tiziano Onesti

(Sindaco effettivo)



**RELAZIONE DELLA SOCIETA' DI REVISIONE AI SENSI DEGLI
ARTICOLI 14 E 16 DEL DLGS 27 GENNAIO 2010, N° 39**

FERROVIE DELLO STATO ITALIANE SPA

BILANCIO D'ESERCIZIO AL 31 DICEMBRE 2013

Two handwritten signatures in black ink, one on the left and one on the right, positioned at the bottom of the page.

PAGINA BIANCA

**RELAZIONE DELLA SOCIETA' DI REVISIONE AI SENSI DEGLI ARTICOLI 14 E 16 DEL DLGS 27 GENNAIO 2010, N° 39**

All'Azionista delle
Ferrovie dello Stato Italiane SpA

- 1 Abbiamo svolto la revisione contabile del bilancio d'esercizio, costituito dal prospetto della situazione patrimoniale-finanziaria, dal conto economico, dal prospetto di conto economico complessivo, dal prospetto delle variazioni del patrimonio netto, dal rendiconto finanziario e dalle relative note esplicative, delle Ferrovie dello Stato Italiane SpA chiuso al 31 dicembre 2013. La responsabilità della redazione del bilancio in conformità agli International Financial Reporting Standards adottati dall'Unione Europea, nonché ai provvedimenti emanati in attuazione dell'articolo 9 del DLgs n° 38/2005, compete agli amministratori delle Ferrovie dello Stato Italiane SpA. E' nostra la responsabilità del giudizio professionale espresso sul bilancio e basato sulla revisione contabile.
- 2 Il nostro esame è stato condotto secondo i principi e i criteri per la revisione contabile raccomandati dalla Consob. In conformità ai predetti principi e criteri, la revisione è stata pianificata e svolta al fine di acquisire ogni elemento necessario per accertare se il bilancio d'esercizio sia viziato da errori significativi e se risulti, nel suo complesso, attendibile. Il procedimento di revisione comprende l'esame, sulla base di verifiche a campione, degli elementi probativi a supporto dei saldi e delle informazioni contenuti nel bilancio, nonché la valutazione dell'adeguatezza e della correttezza dei criteri contabili utilizzati e della ragionevolezza delle stime effettuate dagli amministratori. Riteniamo che il lavoro svolto fornisca una ragionevole base per l'espressione del nostro giudizio professionale.

Per il giudizio relativo al bilancio d'esercizio dell'esercizio precedente, i cui dati sono presentati ai fini comparativi, si fa riferimento alla relazione da noi emessa in data 12 giugno 2013.
- 3 A nostro giudizio, il bilancio d'esercizio delle Ferrovie dello Stato Italiane SpA al 31 dicembre 2013 è conforme agli International Financial Reporting Standards adottati dall'Unione Europea, nonché ai provvedimenti emanati in attuazione dell'articolo 9 del DLgs n° 38/2005; esso pertanto è redatto con chiarezza e rappresenta in modo veritiero e corretto la situazione patrimoniale e finanziaria, il risultato economico ed i flussi di cassa delle Ferrovie dello Stato Italiane SpA per l'esercizio chiuso a tale data.
- 4 La responsabilità della redazione della relazione sulla gestione in conformità a quanto previsto dalle norme di legge e dai regolamenti compete agli amministratori delle Ferrovie dello Stato Italiane SpA. E' di nostra competenza l'espressione del giudizio sulla coerenza della relazione sulla gestione e della specifica sezione sul governo societario, limitatamente alle informazioni di cui al comma 2, lettera b) dell'articolo 123-bis del DLgs 58/98, con il bilancio, come

PricewaterhouseCoopers SpA

Sede legale e amministrativa: Milano 20149 Via Monte Rosa 91 Tel. 0277851 Fax 027785240 Cap. Soc. Euro 6.812.000,00 i.v., C.F. e P.IVA e Reg. Imp. Milano 12979880155 Iscritta al n° 119644 del Registro dei Revisori Legali - Altri Uffici: Ancona 60131 Via Sandro Totti 1 Tel. 0712132311 - Bari 70124 Via Don Luigi Guanella 17 Tel. 0805640211 - Bologna 40126 Via Angelo Finelli 8 Tel. 0516186211 - Brescia 25123 Via Borgo Pietro Wührer 23 Tel. 0303697501 - Catania 95129 Corso Italia 302 Tel. 0957532311 - Firenze 50121 Viale Gramsci 15 Tel. 0552482811 - Genova 16121 Piazza Dante 7 Tel. 01029041 - Napoli 80121 Piazza dei Martiri 58 Tel. 08136181 - Padova 35138 Via Vicenza 4 Tel. 049873481 - Palermo 90141 Via Marchese Ugo 60 Tel. 091349737 - Parma 43100 Viale Tanara 20/A Tel. 0521275911 - Roma 00154 Largo Fochetti 29 Tel. 06570251 - Torino 10122 Corso Palestro 10 Tel. 011556771 - Trento 38122 Via Grazioli 73 Tel. 0461237004 - Treviso 31100 Viale Felissent 90 Tel. 0422696911 - Trieste 34125 Via Cesare Battisti 18 Tel. 0403480781 - Udine 33100 Via Poscolle 43 Tel. 043225789 - Verona 37135 Via Francia 21/C Tel. 0458263001

www.pwc.com/it



richiesto dalla legge. A tal fine, abbiamo svolto le procedure indicate dal principio di revisione n° 001 emanato dal Consiglio Nazionale dei Dottori Commercialisti e degli Esperti Contabili e raccomandato dalla Consob. A nostro giudizio la relazione sulla gestione e le informazioni di cui al comma 2, lettera b) dell'articolo 123-bis del DLgs 58/98 presentate nella specifica sezione della medesima relazione sono coerenti con il bilancio d'esercizio delle Ferrovie dello Stato Italiane SpA al 31 dicembre 2013.

Roma, 30 aprile 2014

PricewaterhouseCoopers SpA

A handwritten signature in black ink, appearing to read "Leda Ciavarella".

Leda Ciavarella
(Revisore legale)

Two handwritten marks in black ink, possibly initials or a signature, located at the bottom right of the page.



**RELAZIONE DELLA SOCIETA' DI REVISIONE AI SENSI DEGLI
ARTICOLI 14 E 16 DEL DLGS 27 GENNAIO 2010, N° 39**

FERROVIE DELLO STATO ITALIANE SPA

BILANCIO CONSOLIDATO AL 31 DICEMBRE 2013

A handwritten signature in black ink, appearing to be the initials "le".

A handwritten signature in black ink, appearing to be the initials "Sg".

PAGINA BIANCA

**RELAZIONE DELLA SOCIETA' DI REVISIONE AI SENSI DEGLI ARTICOLI 14 E 16 DEL DLGS 27 GENNAIO 2010, N° 39**

All'Azionista delle
Ferrovie dello Stato Italiane SpA

- 1 Abbiamo svolto la revisione contabile del bilancio consolidato, costituito dal prospetto della situazione patrimoniale-finanziaria consolidata, dal conto economico consolidato, dal prospetto di conto economico complessivo consolidato, dal prospetto delle variazioni del patrimonio netto consolidato, dal rendiconto finanziario consolidato e dalle relative note esplicative, delle Ferrovie dello Stato Italiane SpA e sue controllate ("Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane") chiuso al 31 dicembre 2013. La responsabilità della redazione del bilancio in conformità agli International Financial Reporting Standards adottati dall'Unione Europea, nonché ai provvedimenti emanati in attuazione dell'articolo 9 del DLgs n° 38/2005, compete agli amministratori delle Ferrovie dello Stato Italiane SpA. E' nostra la responsabilità del giudizio professionale espresso sul bilancio e basato sulla revisione contabile.
 - 2 Il nostro esame è stato condotto secondo i principi e i criteri per la revisione contabile raccomandati dalla Consob. In conformità ai predetti principi e criteri, la revisione è stata pianificata e svolta al fine di acquisire ogni elemento necessario per accertare se il bilancio consolidato sia viziato da errori significativi e se i risultati, nel suo complesso, attendibile. Il procedimento di revisione comprende l'esame, sulla base di verifiche a campione, degli elementi probativi a supporto dei saldi e delle informazioni contenuti nel bilancio, nonché la valutazione dell'adeguatezza e della correttezza dei criteri contabili utilizzati e della ragionevolezza delle stime effettuate dagli amministratori. Riteniamo che il lavoro svolto fornisca una ragionevole base per l'espressione del nostro giudizio professionale.
- Per il giudizio relativo al bilancio consolidato dell'esercizio precedente, i cui dati sono presentati ai fini comparativi, si fa riferimento alla relazione da noi emessa in data 12 giugno 2013.
- 3 A nostro giudizio, il bilancio consolidato del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane al 31 dicembre 2013 è conforme agli International Financial Reporting Standards adottati dall'Unione Europea, nonché ai provvedimenti emanati in attuazione dell'articolo 9 del DLgs n° 38/2005; esso pertanto è redatto con chiarezza e rappresenta in modo veritiero e corretto la situazione patrimoniale e finanziaria, il risultato economico ed i flussi di cassa del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane per l'esercizio chiuso a tale data.
 - 4 La responsabilità della redazione della relazione sulla gestione in conformità a quanto previsto dalle norme di legge e dai regolamenti compete agli amministratori delle Ferrovie dello Stato Italiane SpA. E' di nostra competenza l'espressione del giudizio sulla coerenza della relazione

PricewaterhouseCoopers SpA

Sede legale e amministrativa: Milano 20149 Via Monte Rosa 91 Tel. 0277851 Fax 027785240 Cap. Soc. Euro 6.812.000,00 i.v., C.F. e P.IVA e Reg. Imp. Milano 12979880155 Iscritta al n° 119644 del Registro dei Revisori Legali - Altri Uffici: **Ancona** 60131 Via Sandro Totti 1 Tel. 0712132311 - **Bari** 70124 Via Don Luigi Guanella 17 Tel. 0805640211 - **Bologna** 40126 Via Angelo Finelli 8 Tel. 0516186211 - **Brescia** 25123 Via Borgo Pietro Wuhrer 23 Tel. 0303697501 - **Catania** 95129 Corso Italia 302 Tel. 0957532311 - **Firenze** 50121 Viale Gramsci 15 Tel. 0552482811 - **Genova** 16121 Piazza Dante 7 Tel. 01029041 - **Napoli** 80121 Piazza dei Martiri 58 Tel. 08136181 - **Padova** 35138 Via Vicenza 4 Tel. 049873481 - **Palermo** 90141 Via Marchese Ugo 60 Tel. 091349737 - **Parma** 43100 Viale Tanara 20/A Tel. 0521275911 - **Roma** 00154 Largo Fochetti 29 Tel. 06570251 - **Torino** 10122 Corso Palestro 10 Tel. 011556771 - **Trento** 38122 Via Grazioli 73 Tel. 0461237004 - **Treviso** 31100 Viale Felissent 90 Tel. 0422696911 - **Trieste** 34125 Via Cesare Battisti 18 Tel. 0403480781 - **Udine** 33100 Via Poscolle 43 Tel. 043225789 - **Verona** 37135 Via Francia 21/C Tel. 0458263001

www.pwc.com/it



sulla gestione e della specifica sezione sul governo societario, limitatamente alle informazioni di cui al comma 2, lettera b) dell'articolo 123-bis del DLgs 58/98, con il bilancio, come richiesto dalla legge. A tal fine, abbiamo svolto le procedure indicate dal principio di revisione n° 001 emanato dal Consiglio Nazionale dei Dottori Commercialisti e degli Esperti Contabili e raccomandato dalla Consob. A nostro giudizio la relazione sulla gestione e le informazioni di cui al comma 2, lettera b) dell'articolo 123-bis del DLgs 58/98 presentate nella specifica sezione della medesima relazione sono coerenti con il bilancio consolidato delle Ferrovie dello Stato Italiane SpA al 31 dicembre 2013.

Roma, 30 aprile 2014

PricewaterhouseCoopers SpA

A handwritten signature in black ink, appearing to read "Leda Ciavarella".

Leda Ciavarella
(Revisore legale)

Two handwritten marks or initials in black ink, one on the left and one on the right, possibly representing initials or a signature.

PAGINA BIANCA

€ 22,60



170150003560