

» Relazione finanziaria  
Relazione annuale  
finanziaria 2014  
annuale 2014





Sede legale	Piazza della Croce Rossa, 1 - 00161 Roma
Capitale sociale	38.790.425.485 euro interamente versati
Rea di Roma	n. 962805
Iscritta al Registro delle Imprese di Roma	n. 06359501001
Codice fiscale e partita Iva	n. 06359501001
Contatti	06 44101
Web	<a href="http://www.fsitaliane.it">www.fsitaliane.it</a>



# Organi sociali

## Consiglio di Amministrazione

---

	In carica fino al 29 maggio 2014	Nominati in data 29 maggio 2014*
<b>PRESIDENTE</b>	Lamberto Cardia	Marcello Messori
<b>AMMINISTRATORE DELEGATO</b>	Mauro Moretti	Michele Mario Elia <sup>1</sup>
<b>CONSIGLIERI</b>	Antimo Prosperi Mauro Coletta Maria Teresa Di Matteo	Daniela Carosio Vittorio Belingardi Clusoni Giuliano Frosini Gioia Maria Ghezzi Simonetta Giordani Federico Lovadina Wanda Ternau

## Collegio Sindacale

---

<b>PRESIDENTE</b>	Alessandra dal Verme
<b>SINDACI EFFETTIVI</b>	Tiziano Onesti Claudia Cattani
<b>SINDACI SUPPLEMENTI</b>	Paolo Castaldi Cinzia Simeone

## Magistrato della Corte dei Conti delegato al controllo su Ferrovie dello Stato Italiane SpA

---

Ernesto Basile

## Dirigente Preposto alla redazione dei documenti contabili societari

---

Roberto Mannozi

## Società di Revisione

---

KPMG SpA<sup>2</sup>

\* Per delibera assembleare assunta in pari data

1. Nominato nella carica dal Consiglio di Amministrazione del 30 maggio 2014

2. Per il periodo 2014-2022



# Indice

Indice

## » 6 Lettera del Presidente

## » 10 Il Gruppo in sintesi

Legenda e glossario .....	<b>11</b>
Il futuro si fonda su una grande storia .....	<b>14</b>
I risultati consolidati .....	<b>17</b>

## » 19 Relazione sulla gestione

<i>Corporate governance</i> .....	<b>20</b>
Andamento economico e situazione patrimoniale-finanziaria del Gruppo .....	<b>36</b>
Settore Trasporto .....	<b>46</b>
Settore Infrastruttura .....	<b>51</b>
Settore Servizi Immobiliari .....	<b>55</b>
Settore Altri Servizi .....	<b>58</b>
Andamento economico e situazione patrimoniale-finanziaria di Ferrovie dello Stato Italiane SpA .....	<b>62</b>
Quadro macroeconomico .....	<b>66</b>
Clienti .....	<b>72</b>
Andamento dei mercati di riferimento e del traffico ferroviario nazionale .....	<b>78</b>
I risultati del traffico delle principali imprese ferroviarie europee .....	<b>82</b>
Sicurezza dell'esercizio ferroviario .....	<b>84</b>
Sostenibilità .....	<b>85</b>
Risorse umane .....	<b>86</b>
Ambiente .....	<b>90</b>
Fattori di rischio .....	<b>94</b>
Investimenti .....	<b>98</b>
Attività di ricerca e sviluppo .....	<b>111</b>
Principali eventi dell'esercizio .....	<b>112</b>
Altre informazioni .....	<b>128</b>
Azioni proprie della Capogruppo .....	<b>138</b>
Rapporti con parti correlate .....	<b>139</b>
Fatti di rilievo intervenuti dopo la chiusura dell'esercizio .....	<b>140</b>
Evoluzione prevedibile della gestione .....	<b>141</b>
Proposta di destinazione del risultato dell'esercizio di Ferrovie dello Stato Italiane SpA .....	<b>145</b>



## » 146 Bilancio consolidato del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane al 31 dicembre 2014

Prospetti contabili consolidati .....	<b>148</b>
Note esplicative al Bilancio consolidato .....	<b>154</b>
Allegati .....	<b>248</b>
Attestazione dell'Amministratore Delegato e del Dirigente Preposto .....	<b>260</b>
Relazione del Collegio Sindacale .....	<b>262</b>
Relazione della Società di Revisione .....	<b>268</b>

## » 270 Bilancio di esercizio di Ferrovie dello Stato Italiane SpA al 31 dicembre 2014

Prospetti contabili .....	<b>272</b>
Note esplicative al Bilancio di esercizio .....	<b>278</b>
Attestazione dell'Amministratore Delegato e del Dirigente Preposto .....	<b>338</b>
Relazione del Collegio Sindacale .....	<b>340</b>
Relazione della Società di Revisione .....	<b>350</b>

# Lettera del Presidente

Signor Azionista,

il 2014 non è stato un anno negativo per l'attività economica mondiale soprattutto grazie alla buona crescita statunitense e al discreto andamento di alcune aree emergenti. Il contributo europeo a tale quadro è stato, per larga parte dell'anno, molto limitato soprattutto a causa del permanere di difficoltà nell'area dell'euro. Nel suo complesso, quest'ultima area ha fatto segnare tassi modesti di crescita economica; inoltre, a fronte dei rapidi aggiustamenti nei *deficit* delle partite correnti realizzati fin dal 2013 dagli Stati membri più fragili, essa ha riprodotto gravi squilibri in termini di competitività interna. Ciò ha fatto sì che la maggior parte dei Paesi cosiddetti "periferici" abbia realizzato *performance* economiche inferiori alla media dell'area e, nel caso dell'Italia, *performance* negative.

A partire dalla fine dell'autunno 2014, i fondamentali macroeconomici dell'area dell'euro hanno peraltro subito un'inversione molto positiva. La caduta dei prezzi dell'energia e di altre materie prime, l'avvio o l'annuncio di politiche monetarie non tradizionali di intonazione fortemente espansiva, la connessa caduta dei tassi nominali di interesse e il deprezzamento dell'euro rispetto alle principali divise internazionali (in particolare, al dollaro statunitense) hanno creato condizioni favorevoli alla ripresa economica dell'area. All'inizio del 2015 tali condizioni si sono rafforzate grazie al varo, da parte della Banca centrale europea, del *Quantitative easing 2* (ossia, il QE basato sull'acquisto di titoli pubblici nei mercati secondari) e grazie alla *Comunicazione*, da parte della Commissione europea, di una maggiore "flessibilità" nell'applicazione di alcune cruciali regole europee. Si sono così aperte, soprattutto con riguardo all'Italia, possibilità di crescita economica che sembrano confermate dai primi risultati del 2015.

È noto che, per sfruttare tale opportunità di crescita, l'Unione economica e monetaria europea e – in particolare – l'Italia dovranno rilanciare, nel breve termine, la domanda aggregata e realizzare, nel medio-lungo termine, riforme per il rafforzamento della loro competitività specie nel mercato unico. È altrettanto noto che, sotto il profilo economico, il ponte ideale per legare gli orizzonti di breve e di medio periodo è rappresentato dal rilancio degli investimenti pubblici e privati. Da tempo, il nostro Paese ha ridotto l'incidenza di ambedue i tipi di investimento rispetto al PIL; il recente e prolungato periodo di recessione, che ha colpito la nostra economia – con brevi interruzioni – dal 2008 al 2014, ha poi determinato un vero e proprio crollo di questa componente della domanda aggregata. Il Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane (FS) può svolgere un ruolo decisivo per una ripresa della crescita degli investimenti in Italia.

Nell'esercizio 2014 il Gruppo FS ha realizzato un EBITDA positivo e in crescita e ha registrato una discreta *performance* del **Margine operativo lordo**, che ha fatto segnare un aumento di 80 milioni di euro (+3,9%) in linea con gli obiettivi espressi nel Piano industriale 2014-2017. Il **Risultato netto**, che si è attestato a 303 milioni di euro, ha invece registrato una variazione in diminuzione sia rispetto all'anno precedente (-34,1%) sia rispetto al Piano industriale. Una delle determinanti di tale risultato è da attribuirsi all'impatto contabile negativo di provvedimenti normativi e regolamentari che si sono concentrati a fine esercizio e che hanno determinato scostamenti rispetto alle ipotesi alla base del Piano industriale 2014-2017 e delle connesse previsioni di budget 2014.



I risultati di gestione e i cambiamenti normativo-regolamentari, sopra accennati, sono ampiamente descritti nella Relazione finanziaria annuale 2014. Riguardo ai secondi basti ricordare la decisione, assunta da parte dello Stato con l'approvazione della Legge n. 190 del 23 dicembre 2014 ("Legge di Stabilità 2015"), di non rinnovare il Contratto di Servizio merci pur se in presenza di un "fallimento del mercato"; e questa decisione ha inciso anche sul Bilancio 2014 di FS, in quanto ha reso necessaria una svalutazione di asset per oltre 185 milioni di euro nell'ambito della Business Unit "Cargo" di Trenitalia SpA. Inoltre, l'immediata operatività delle misure di regolazione in materia di pedaggio per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria (la riduzione del pedaggio AV), introdotte dalla Delibera dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART) n. 70 del 31 ottobre 2014 (art. 6.5.3), ha pesato negativamente sul Gestore dell'infrastruttura anche se ha alleggerito i costi di Trenitalia SpA.

Si è consapevoli che l'evoluzione normativo-regolamentare è destinata ad avere conseguenze sull'organizzazione e sull'attività di FS anche nel futuro. Se ne è quindi rimarcato l'impatto contabile sul risultato di esercizio 2014 al solo fine di sottolineare un aspetto cruciale: FS ha interesse sia a pervenire, nel più breve tempo possibile, alla definizione di un quadro stabile di regolamentazione e di *policy*, sia a rispondere a criteri rigorosi e oggettivi nella determinazione dei corrispettivi pubblici a fronte dei vari servizi di tipo universale e degli investimenti richiesti. Nell'ambito dei limiti di competenza che spettano a chi contribuisce – in cooperazione con gli altri membri del Consiglio – all'amministrazione del Gruppo, vorrei infatti sottolineare che un quadro regolamentare stabile e criteri trasparenti e rigorosi nella determinazione dei corrispettivi pubblici giovano alla crescita e all'affermarsi di FS come asse portante dell'apparato produttivo del Paese. Inoltre, questo quadro e questi criteri sono componenti essenziali della concorrenza "nel mercato" e "per il mercato" che, a sua volta, è condizione cruciale per far emergere il valore del Gruppo e permettere una privatizzazione di successo.



Il riferimento alla concorrenza e al processo di privatizzazione mira a sottolineare che il 2015 si presenta come un anno fondamentale per il Gruppo FS. I nuovi scenari di mercato, che saranno disegnati dalle innovazioni della regolamentazione europea (Direttiva cosiddetta "Recast") e dall'attività dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti, e la possibile quotazione e parziale privatizzazione, che interesseranno il Gruppo FS, rappresentano una sfida importante. Tale sfida spinge verso una riorganizzazione della Capogruppo e – soprattutto – delle controllate, che si fonderà su un'accurata definizione dei modelli di *business* relativi ai diversi perimetri di attività delle società del Gruppo nell'ambito di un dettagliato Piano industriale 2015-2018. L'obiettivo, che è del resto proprio di una società ambiziosa, è di raggiungere almeno tre risultati:

- portare avanti l'efficienza e l'efficacia dei servizi ai passeggeri, parametrando sull'eccellenza dell'Alta velocità la qualità dei servizi tradizionali a lunga percorrenza e quella del trasporto pubblico locale;
- realizzare la progettata riorganizzazione del trasporto merci, al fine di fornire più robusti servizi e di contribuire, così, a rafforzare la logistica del sistema economico nazionale e a razionalizzare un settore ad alto impatto ambientale;
- migliorare i profili di redditività dalla gestione delle varie attività del Gruppo, così da assicurare remunerazioni dei capitali investiti dallo Stato e da futuri proprietari privati, pur se in presenza dell'evoluzione normativo-regolamentare sopra descritta.

Ci tengo a sottolineare, in conclusione della presente lettera, che i tre obiettivi appena enunciati si fondano su un equilibrio fra interesse privatistico del Gruppo e interesse pubblico nazionale che è insito nell'attività di FS e che deve permanere anche in un mercato pienamente aperto alla concorrenza e con società parzialmente privatizzate. Il Gruppo FS rappresenta una delle infrastrutture fondamentali per la società e per l'economia italiana. Dalla sua attività esso deve trarre un'adeguata redditività, che assicuri al Gruppo stesso una posizione di preminenza fra le grandi imprese del Paese, creando – al contempo – opportunità di sviluppo per l'Azienda e per i lavoratori in essa occupati ed "esternalità" positive per le altre imprese nazionali ed europee, per l'insieme dei lavoratori italiani e per i cittadini-utenti.

**Il Presidente**

# Il Gruppo in sintesi

## *Disclaimer*

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





# Legenda e glossario

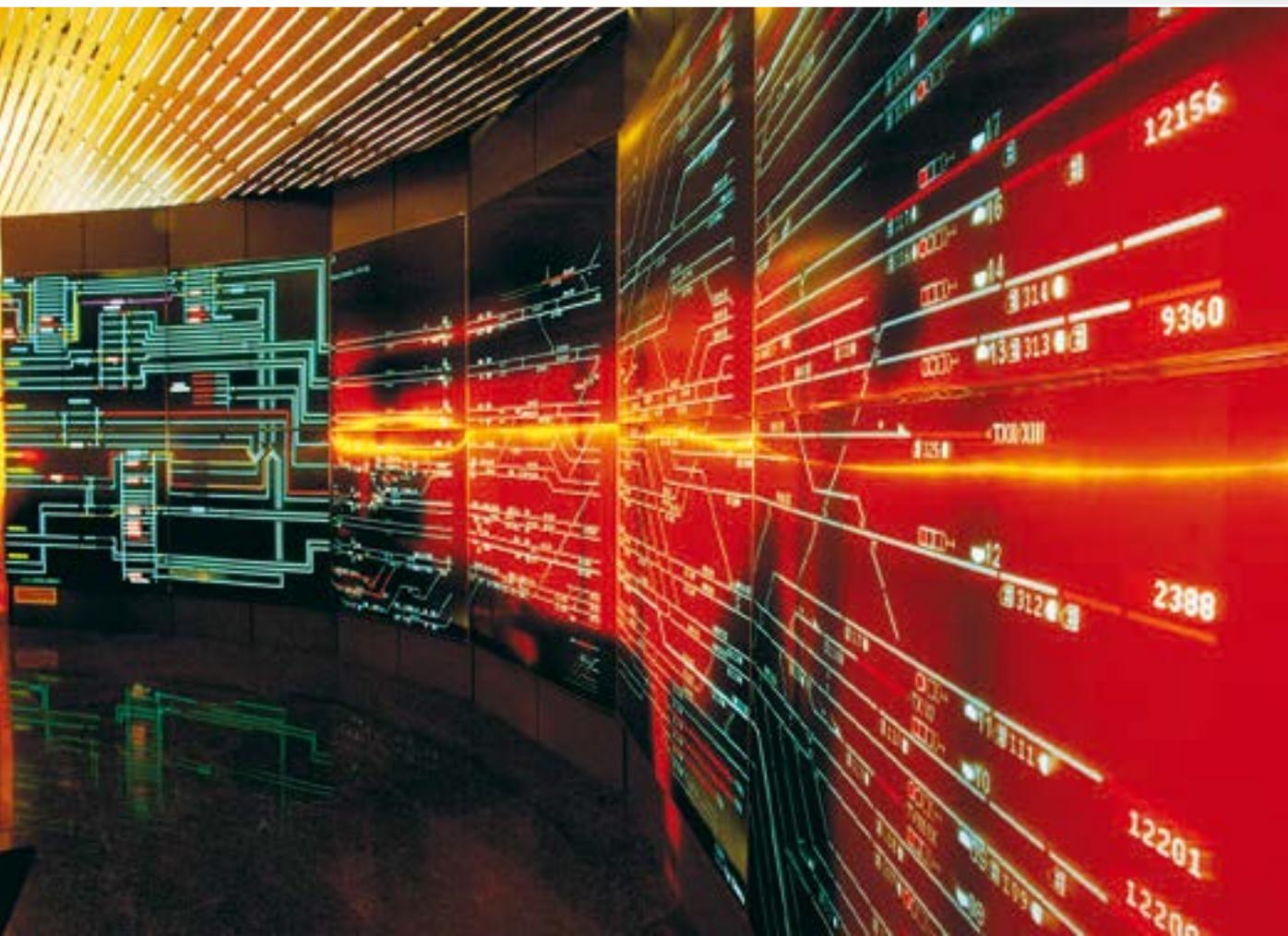
## Legenda e glossario

Di seguito la legenda degli indicatori di *performance* di uso più ricorrente nell'ambito della presente relazione sulla gestione.

<b>Margine operativo lordo - EBITDA</b>	Rappresenta un indicatore della <i>performance</i> operativa ed è riconducibile alla sola gestione caratteristica. È calcolato come differenza tra i Ricavi operativi e i Costi operativi.
<b>Risultato operativo - EBIT</b>	Rappresenta un indicatore della <i>performance</i> operativa ed è calcolato sommando algebricamente all'EBITDA gli Ammortamenti, le Svalutazioni e perdite/(riprese) di valore e gli Accantonamenti.
<b>Capitale circolante netto gestionale</b>	È determinato dalle Rimanenze, dai Contratti di costruzione, dai Crediti commerciali correnti e non correnti e dai Debiti commerciali correnti e non correnti.
<b>Altre attività nette</b>	Sono determinate dai Crediti e anticipi MEF per contribuiti, dalle Attività per imposte anticipate, dalle Altre attività correnti e non correnti e dalle Altre passività correnti e non correnti.
<b>Capitale circolante</b>	È determinato quale somma algebrica del Capitale circolante netto gestionale e dalle Altre attività nette.
<b>Capitale immobilizzato netto</b>	È determinato dalle voci Immobili, Impianti e macchinari, Investimenti immobiliari, Attività immateriali e Partecipazioni.
<b>Altri fondi</b>	Sono determinati dal Tfr e altri benefici ai dipendenti, dal Fondo imposte, dal Fondo di gestione bilaterale di sostegno al reddito, dal Fondo per contenzioso nei confronti del personale e nei confronti dei terzi, dal Fondo per altri rischi minori e dalle Passività per imposte differite.
<b>Attività nette possedute per la vendita</b>	Sono determinate da componenti patrimoniali per i quali si ritiene che il valore contabile possa essere recuperato principalmente con un'operazione di vendita anziché con il loro uso continuativo.
<b>Capitale investito netto - CIN</b>	È determinato quale somma algebrica del Capitale circolante, del Capitale immobilizzato netto, degli Altri fondi e dalle Attività nette possedute per la vendita.
<b>Posizione finanziaria netta - PFN</b>	Rappresenta un indicatore della struttura finanziaria ed è determinato dai Prestiti obbligazionari, dai Finanziamenti da banche a lungo termine, dalle quote correnti a essi riferiti, dai Finanziamenti da banche a breve termine, dai Debiti verso altri finanziatori correnti e non correnti, dalle Disponibilità liquide e dalle Attività finanziarie correnti e non correnti.
<b>Mezzi propri - MP</b>	È un indicatore di bilancio che è calcolato sommando algebricamente il Capitale sociale, le Riserve, gli Utili/(Perdite) portati a nuovo, i Derivati passivi finanziari non correnti e correnti e il Risultato dell'esercizio.

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

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

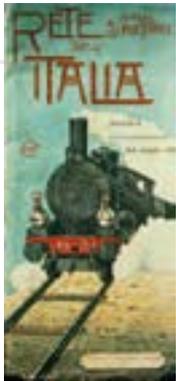


<b>Raddoppio</b>	Trasformazione di una linea a semplice binario in una a doppio binario.
<b>Terminal</b>	Infrastruttura idonea al trasporto intermodale, per lo più adatta allo scambio tra vettori di grandi unità di carico, senza o con magazzini di modesta superficie.
<b>SCC/CTC</b>	<b>Sistema Comando Controllo/CTC Grande rete.</b> È un sistema per la regolazione della circolazione per direttrici e nodi con caratteristiche di prestazioni superiori ai tradizionali sistemi per il controllo del traffico centralizzato. Il Sistema Comando e Controllo ha il sistema di elaborazione nel Posto Centrale in cui sono riposte le funzioni, l'organizzazione e la relativa tecnologia che consentono di centralizzare le attività di comando, controllo, coordinamento e comunicazione verso le stazioni dell'area controllata.
<b>SCMT</b>	<b>Sistema di Controllo Marcia Treno.</b> Prima fase funzionale dell'ATC che consente di proteggere in ogni istante la marcia del treno attivando eventualmente la frenatura di emergenza, rispetto sia al superamento della velocità massima consentita dalla linea sia al superamento indebito dei segnali a via impedita.
<b>Trasporto combinato</b>	Trasporto intermodale la cui percorrenza si effettua principalmente per ferrovia, vie navigabili o mare, mentre i percorsi iniziali e terminali sono effettuati su strada. Il trasporto combinato utilizza la ferrovia su determinati carri e linee codificati.
<b>Trasporto intermodale</b>	Trasporto che utilizza due o più modalità di trasporto (terrestre, ferroviario, marittimo o fluviale) con spostamento di unità di carico fra i modi, senza rottura del carico stesso: l'unità di carico può essere un veicolo stradale oppure una unità di trasporto intermodale (contenitore, cassa mobile, semirimorchio).
<b>Treni-km</b>	Numero di eventi treno per i km di percorrenza (tkm).
<b>Viaggiatori-km</b>	Numero di viaggiatori moltiplicato i km (vkm).



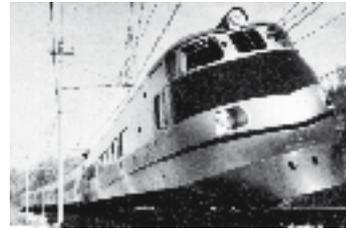
# Il futuro si fonda su una grande storia

# Il futuro si fonda su una grande



Il 1° luglio, nasce l'Azienda Unitaria delle Ferrovie dello Stato, che sancisce il criterio dell'unificazione: dai fabbricati di stazione allo stile delle carrozze, si pensa e si costruisce con un unico criterio nazionale.

Nasce il primo elettrotreno tutto italiano, l'ETR 200, che apre la strada all'Alta Velocità.



Nasce il primo elettrotreno a cassa oscillante: l'ETR 401, più noto come Pendolino. Progettato dalle Ferrovie dello Stato e dalla Fiat Ferroviaria per raggiungere i 250 km/h, il Pendolino rappresenta una tappa miliare nel percorso verso l'AV italiana.

Le Ferrovie dello Stato diventano Società per Azioni.



1905

1927

1936

1953

1976

1989

1992



Insieme alla stazione di Napoli Mergellina viene inaugurata la "direttissima" Roma-Napoli: la prima di questa tipologia, pensata per consentire velocità di marcia sostenute.



Sulla Direttissima Roma-Firenze, l'ETR X 500 tocca i 317 km/h, realizzando il primo *record* ufficiale riconosciuto dalle Ferrovie dello Stato e migliorato poco tempo dopo, dall'ETR Y 500 che raggiunge i 321 km/h.



Tra Roma e Milano fa la sua comparsa l'ETR 300, subito ribattezzato Settebello, per le sette carrozze che lo compongono. Con la sua forma innovativa è l'emblema della ricostruzione e del *design* italiano.



# storia

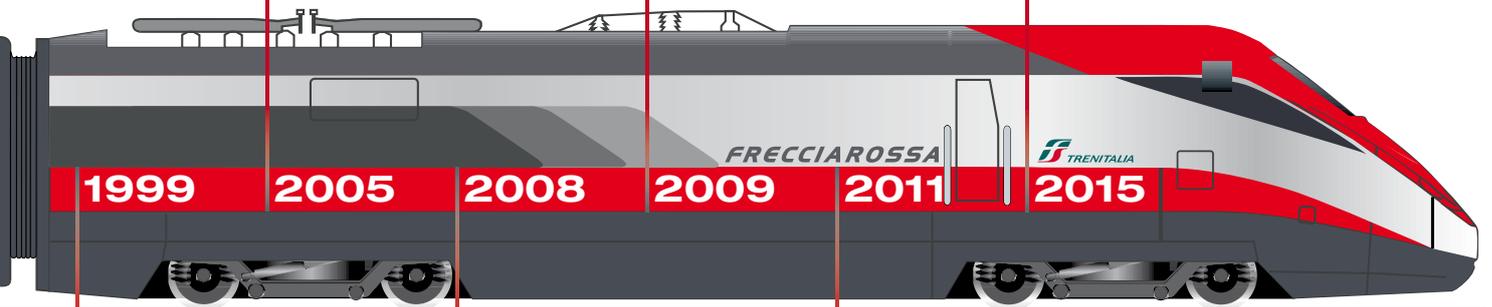


Viene completata la nuova linea AV Roma-Napoli, la prima ad adottare l'innovativo sistema ERTMS/ETCS. Per studiare l'opera italiana vengono da tutto il mondo, dal Giappone all'America passando per la Cina e la Russia. Si viaggia con tranquillità e sicurezza a 300 km/h.

Con l'apertura della Bologna-Firenze, una linea praticamente tutta in galleria, e della Novara-Milano, si completa l'asse AV da Torino a Salerno. Mille chilometri di linee ad Alta Velocità che accorciano il Paese e modificano le abitudini di mobilità degli italiani.



*Frecciarossa 1000, il futuro treno ad altissima velocità.*



Il Gruppo Ferrovie dello Stato consegna al Paese la linea AV fra Milano e Bologna. Tra le opere realizzate, uno straordinario ponte strallato sul fiume Po. Sulla nuova linea si raggiunge il nuovo *record* di velocità italiano: 362 km/h.



FS Italiane acquisisce il Gruppo Arriva Deutschland oggi chiamato Netinera, il terzo operatore nel settore dei servizi di trasporto di passeggeri in Germania.

Si avvia la divisionalizzazione della società, che porterà alla nascita, agli inizi del nuovo millennio, del Gruppo Ferrovie dello Stato.







# I risultati consolidati

## I risultati consolidati

### » PRINCIPALI DATI ECONOMICI, PATRIMONIALI E FINANZIARI

	2014	2013	Variazione	%
Ricavi operativi	8.390	8.329	61	0,7
Costi operativi	(6.276)	(6.296)	20	0,3
Margine operativo lordo (EBITDA)	2.113	2.033	80	3,9
Risultato operativo (EBIT)	659	822	(163)	(19,8)
Risultato netto	303	460	(157)	(34,1)

Valori in milioni di euro

	31.12.2014	31.12.2013	Variazione	%
Capitale investito netto (CIN)	43.715	43.077	638	1,5
Mezzi propri (MP)	37.497	37.342	155	0,4
Posizione finanziaria netta (PFN)	6.218	5.735	483	8,4
PFN/MP	0,17	0,15	0,01	8,0
Investimenti dell'esercizio	4.261	3.895	366	9,4
Flusso di cassa generato da attività di esercizio	(315)	353	(668)	(189,2)

Valori in milioni di euro

### » PRINCIPALI INDICATORI ECONOMICI

	2014	2013
EBITDA/Ricavi operativi	25,18%	24,41%
ROS (EBIT/Ricavi operativi)	7,85%	9,87%
Costo del personale/Ricavi operativi	(46,69)%	(46,94)%



# » Relazione sulla gestione





# Corporate governance

## 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 b<sup>3</sup>.

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.

---

3. Ferrovie dello Stato Italiane SpA non ha emesso azioni alle negoziazioni in mercati regolamentati o in sistemi multilaterali di negoziazione: si avvale, pertanto, della facoltà prevista dal comma 5 dell'art. 123 *bis* di omettere la pubblicazione delle informazioni di cui ai commi 1 e 2, salvo, appunto, quelle previste dalla lettera b del comma 2.

# Profilo e valori

La struttura del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane deriva da un processo di societizzazione 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 una 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 (MEF), indirizza e coordina le politiche e le strategie industriali delle società operative. La stessa assicura inoltre processi di *corporate governance* attraverso un "Sistema di Direzioni" (la Capogruppo è strutturata in Direzioni Centrali) al fine di definire le linee strategiche e favorire la condivisione delle decisioni. FS SpA, caratterizzata da una struttura che affianca ai compiti tipici di una *corporate* quelli di tipo industriale e finanziario, elabora, coordina e controlla 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 con lo Stato, inteso nella sua più ampia accezione (Stato centrale, Ministeri, Regioni e pubbliche amministrazioni in generale).

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).

Conformemente alle previsioni statutarie, il Consiglio di Amministrazione delega alcune delle proprie competenze a un Amministratore Delegato, riservandosi decisioni esclusive su talune altre materie. Il Consiglio di Amministrazione può anche attribuire al Presidente, previa delibera dell'Assemblea, deleghe su materie delegabili ai sensi di legge.

Al 31 dicembre 2014 il capitale sociale di FS SpA ammontava a 38.790.425.485,00 di euro interamente versati.

## Il Codice Etico

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

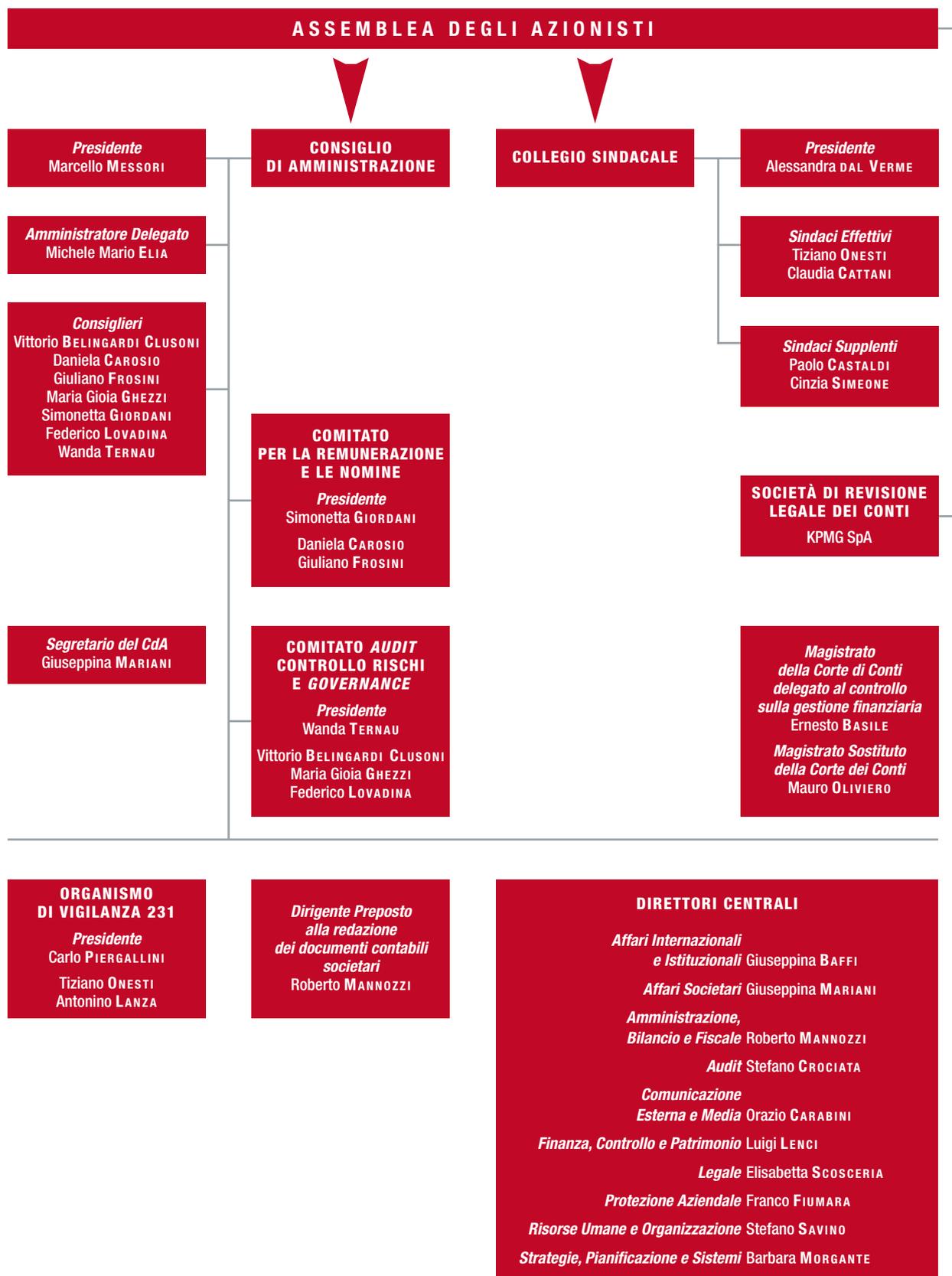
Il Codice Etico è approvato dai Consigli di Amministrazione delle società del Gruppo e impegna gli Organi sociali, il *management*, il personale dipendente, i collaboratori esterni, i *partner* commerciali, i fornitori e tutti coloro che intrattengono rapporti con il Gruppo FS Italiane.

All'interno del Codice sono indicati principi di carattere generale (ad esempio, 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 del 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. È 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 e 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 2014.



# Consiglio di Amministrazione di FS SpA

## Composizione e nomina

Ai sensi dell'art. 10 dello Statuto, come modificato dall'Assemblea straordinaria di FS SpA tenutasi il 29 maggio 2014, il Consiglio di Amministrazione (di seguito anche CdA) è composto da un numero compreso tra un minimo di tre e un massimo di nove componenti, nominati dall'Assemblea degli Azionisti. In ogni caso, la composizione del Consiglio di Amministrazione deve garantire l'equilibrio tra i generi, in attuazione della normativa applicabile e nel rispetto dei termini da essa previsti.

L'assunzione della carica di Amministratore di FS SpA è subordinata, per espressa previsione statutaria, al possesso di specifici requisiti di professionalità e 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, del codice civile, attribuzioni gestionali proprie del Consiglio di Amministrazione (di seguito CdA) possano rivestire la carica di Amministratore in non più di due ulteriori Consigli in società per azioni (non si considerano gli incarichi nelle società controllate o collegate); mentre per gli Amministratori cui non siano state delegate le attribuzioni di cui sopra è previsto che gli stessi possano rivestire la carica di Amministratore in non più di cinque ulteriori Consigli in società per azioni.

Il 29 maggio 2014, essendo venuta meno la maggioranza dei Consiglieri nominati dall'Assemblea dei Soci del 9 agosto 2013 (considerandosi, dunque, dimissionario l'intero CdA costituito da Lamberto Cardia [con funzioni di Presidente], Mauro Moretti [Amministratore Delegato], Antimo Prosperi, Mauro Coletta e Maria Teresa Di Matteo), l'Assemblea ha nominato, in linea con quanto disposto dalla summenzionata Direttiva del Ministro dell'Economia e delle Finanze del 24 giugno 2013, quali componenti dell'Organo amministrativo – con un mandato della durata di tre esercizi e comunque sino alla data dell'Assemblea che sarà convocata per l'approvazione del Bilancio 2016 – Marcello Messori (con funzioni di Presidente), Michele Mario Elia, Vittorio Belingardi Clusoni, Daniela Carosio, Giuliano Frosini, Gioia Maria Ghezzi, Simonetta Giordani, Federico Lovadina e Wanda Ternau.

Il nuovo Consiglio di Amministrazione, nella seduta del 30 maggio 2014, ha quindi nominato Michele Mario Elia come Amministratore Delegato.

## Ruoli e funzioni

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

Il CdA di FS SpA viene convocato e presieduto dal Presidente e si riunisce di norma una volta al mese e, comunque, tutte le volte che lo giudichi necessario il Presidente o l'Amministratore Delegato o quando ne sia fatta motivata richiesta scritta dalla maggioranza dei suoi componenti o dal Collegio Sindacale. Nel corso del 2014 si è riunito 15 volte.

Con specifico riferimento al mandato 2013-2015 (conclusosi, come già indicato, il 29 maggio 2014), nella seduta del 29 agosto 2013, il CdA di FS SpA si era riservato competenze esclusive, su materie di importanza economica e strategica, quali tra le altre: approvazione del Piano di impresa, *budget* annuale, operazioni straordinarie, acquisti/cessioni di azienda e di partecipazioni societarie, contratti di finanziamento. Il CdA si era 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 SpA, Trenitalia SpA, Italferr SpA e Ferservizi SpA), 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). Nella medesima seduta, il CdA di FS SpA aveva inoltre confermato, nel rispetto dei limiti di cui all'art. 2381 del codice civile (inerente le materie "non delegabili" dal CdA), i poteri di gestione all'Amministratore Delegato. Il CdA, tenuto conto delle indicazioni assembleari, aveva anche attribuito al Presidente specifiche competenze in materia di relazioni e comunicazioni istituzionali, coordinamento dell'*Audit* Interno e attività statutarie.

Con riferimento al mandato 2014-2016, all'esito delle sedute del 30 maggio, del 24 luglio e del 4 novembre 2014 e tenuto conto della rinuncia da parte del Presidente delle attribuzioni (salvo quelle relative all'attività di controllo interno) e degli incarichi conferitegli in base alla delibera dell'Assemblea del 29 maggio 2014 (rinuncia della quale l'Assemblea ha preso atto il 29 ottobre 2014, invitando il CdA a conferire all'Amministratore Delegato anche le suddette attribuzioni e incarichi), il CdA di FS SpA:

- si è riservato competenze esclusive su materie di importanza economica e strategica tra le quali, definizione – su proposta dell'Amministratore Delegato – delle linee strategiche della Società e del Gruppo; approvazione del *business plan* annuale e pluriennale e del *budget* annuale della Società e del Gruppo, predisposti dall'Amministratore Delegato; deliberazioni, su proposta dell'Amministratore Delegato, in merito a contratti di finanziamento, operazioni straordinarie, anche con riferimento alle società direttamente partecipate, nonché su acquisti/cessioni di azienda e di partecipazioni societarie. Il CdA ha, inoltre, confermato la propria competenza esclusiva in materia di nomina, su proposta motivata e documentata dell'Amministratore Delegato, degli Organi di amministrazione e di controllo delle principali controllate (RFI SpA, Trenitalia SpA, Italferr SpA e Ferservizi SpA); a norma di Statuto, il CdA di FS SpA è anche competente a deliberare su alcune materie altrimenti riservate all'Assemblea Straordinaria (quali fusioni per incorporazioni e scissioni parziali di società possedute almeno al 90% da FS SpA e a favore della medesima, istituzione e soppressione di sedi secondarie, adeguamento dello Statuto alle disposizioni normative), fermo restando, in ogni caso, la facoltà dell'Assemblea di deliberare sulle predette materie (cfr. art. 2365 del codice civile e art. 12, comma 2, dello Statuto); infine, in coerenza con quanto disposto dall'art. 2410 del codice civile, il CdA di FS SpA è anche competente a deliberare l'emissione di obbligazioni;
- ha conferito al Presidente, sempre nel rispetto dei limiti di cui all'art. 2381 del codice civile, ai sensi dell'art. 12, comma 3, dello Statuto, specifiche attribuzioni di competenza in materia di coordinamento dell'attività di controllo interno;
- ha, infine, conferito all'Amministratore Delegato tutti i poteri di amministrazione della Società – con esclusione di quanto attribuito al Presidente come sopra indicato e dei poteri che il CdA si è riservato in via esclusiva (oltre a quelli non delegabili a norma di legge) – nonché l'incarico per lo svolgimento delle attività di impulso e di coordinamento per l'assunzione di ogni iniziativa funzionale alla valorizzazione del Gruppo, anche nell'ottica della privatizzazione; ai sensi di Statuto (art. 12), l'Amministratore Delegato cura, altresì, che l'assetto organizzativo e contabile sia adeguato alla natura e dimensioni dell'impresa e riferisce al CdA e al Collegio Sindacale almeno ogni tre mesi sul generale andamento della gestione e sulla sua prevedibile evoluzione, nonché sulle operazioni di maggior rilievo per le loro dimensioni o caratteristiche effettuate dalla Società e dalle sue controllate.

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

In data 17 luglio 2014 il CdA – anche ai fini dell'istituzione dei Comitati consiliari di cui *infra* – ha approvato i criteri di valutazione dell'indipendenza dei propri consiglieri non esecutivi e ha dichiarato la sussistenza dei requisiti di indipendenza in capo ai Consiglieri Vittorio Belingardi Clusoni, Giuliano Frosini, Gioia Maria Ghezzi, Simonetta Giordani, Federico Lovadina e Wanda Ternau.

## Comitati consiliari

FS SpA limita ai casi necessari la costituzione di comitati con funzioni consultive o di proposta all'interno del CdA. Con specifico riferimento al mandato 2013-2015 (conclusosi, come già sopra indicato, il 29 maggio 2014), nella seduta del 29 agosto 2013 il CdA di FS SpA, mutuando una prassi largamente diffusa nelle società quotate, aveva costituito al suo interno il Comitato Compensi, composto da due Consiglieri non esecutivi e dal Direttore Centrale Risorse Umane e Organizzazione, la cui struttura era preposta ad assicurare il necessario supporto istruttorio e tecnico. Per effetto del rinnovo dell'Organo



amministrativo deliberato dall'Assemblea del 29 maggio 2014 (mandato 2014-2016), il nuovo CdA di FS SpA (nella seduta del 24 luglio 2014) ha deliberato di istituire il seguenti Comitati:

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

Ai componenti dei suddetti Comitati è stato attribuito – ai sensi dell'art. 10.5 dello Statuto – un compenso aggiuntivo pari al 30% del compenso determinato dall'Assemblea per i Consiglieri.

## Remunerazione degli Amministratori

Il CdA, su proposta del Comitato per la Remunerazione e le Nomine (già Comitato Compensi, nel corso della consiliatura avviata nel 2013) e sentito il parere del Collegio Sindacale, determina l'ammontare dei trattamenti economici ai sensi dell'art. 2389, comma 3, del codice civile del Presidente e dell'Amministratore Delegato (comprensivi del compenso attribuito per la carica di Amministratore) che tengono conto delle regole dettate per le società a partecipazione pubblica in materia di emolumenti e retribuzioni e di analisi e confronti rispetto a quanto praticato presso società esterne comparabili per dimensione e complessità. Il trattamento economico di Presidente e Amministratore Delegato ha compreso un emolumento in forma fissa e una quota variabile collegata al raggiungimento di obiettivi annuali oggettivi e specifici, definiti dal CdA stesso su proposta del Comitato per la Remunerazione e le Nomine.

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

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

Con riferimento al triennio 2013-2015 (conclusosi il 29 maggio 2014): (i) il compenso per i Consiglieri di Amministrazione è stato stabilito dall'Assemblea nella seduta del 9 agosto 2013; (ii) le remunerazioni del Presidente del CdA e dell'Amministratore Delegato sono state stabilite, rispettivamente, nelle sedute consiliari del 25 settembre e del 19 dicembre 2013, applicando una riduzione del 25% ai sensi delle disposizioni di cui al D.L. 69/2013 convertito con Legge n. 98 del 9 agosto 2013.

I compensi deliberati per i Consiglieri dipendenti del Ministero dell'Economia e Finanze e del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti, in carica fino al 29 maggio 2014, sono stati riversati all'amministrazione di riferimento.

Con riferimento al triennio 2014-2016: (i) i compensi per i Consiglieri di Amministrazione e il Presidente del CdA sono stati stabiliti dall'Assemblea nella seduta del 29 maggio 2014; nel corso della medesima Assemblea è stato, altresì, indicato al CdA il compenso massimo complessivo (incluso l'emolumento assembleare) da attribuire al Presidente, ai sensi dell'art. 2389, comma 3, del codice civile, nel caso di attribuzioni di deleghe; (ii) sempre con riferimento al Presidente, nella seduta del 24 ottobre 2014, il CdA ha deliberato, su proposta del Comitato per la Remunerazione e le Nomine, che il suddetto compenso massimo complessivo sia da articolarsi in una componente fissa annua e in una parte variabile, collegata al raggiungimento di obiettivi annuali oggettivi e specifici, definiti dal CdA stesso su proposta dello stesso Comitato per la Remunerazione e le Nomine; (iii) nella medesima seduta del 24 ottobre 2014, il CdA ha inoltre determinato l'ammontare del trattamento economico per l'Amministratore Delegato (comprensivo del compenso attribuito per la carica di Amministratore) ai sensi dell'art. 2389, comma 3, del codice civile sia per il rapporto di amministrazione che per il rapporto dirigenziale, che prevedono entrambi una parte fissa e una parte variabile; le parti variabili sono state parimenti collegate al raggiungimento di obiettivi annuali oggettivi e specifici, definiti dal CdA stesso su proposta del Comitato per la Remunerazione e le Nomine; la remunerazione complessiva fissata per l'Amministratore Delegato è stata ridotta rispetto al trattamento del precedente Amministratore Delegato, ferme restando le responsabilità connesse alla carica, per tener conto della esigenza di contenimento dei costi.



## **Criteria e modalità per la nomina dei componenti degli Organi di amministrazione delle società controllate direttamente o indirettamente da FS SpA**

Come già indicato, il 24 giugno 2013, il Ministro dell'Economia e delle Finanze ha emanato una Direttiva, indirizzata al Dipartimento del Tesoro, «in ordine all'adozione di criteri e modalità per la nomina dei componenti degli Organi di Amministrazione e di politiche per la remunerazione dei vertici aziendali delle società controllate direttamente o indirettamente dal Ministero dell'Economia e delle Finanze».

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

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

## **Altri Comitati**

Sotto il profilo organizzativo interno l'AD di FS SpA si è dotato di altri Comitati con funzioni di indirizzo e di supporto alla propria attività, i cui componenti sono nominati tra i titolari *pro tempore* di talune funzioni aziendali. Il **Comitato Etico**, organismo con ruolo consultivo e di indirizzo nel quadro dei principi e delle norme di cui al Codice Etico del Gruppo FS Italiane, istituito con Disposizione di Gruppo n. 50/AD del 30 gennaio 2006, ha il compito di agevolare l'integrazione nei processi decisionali dei criteri etici assunti nei confronti dei vari interlocutori aziendali, di verificare la conformità delle azioni e dei comportamenti di Amministratori e dipendenti alle norme di condotta definite, di procedere alla revisione delle procedure aziendali alla luce del summenzionato Codice e al suo costante aggiornamento.

Il **Comitato Investimenti**, istituito con Disposizione di Gruppo n. 89/AD dell'8 febbraio 2007 e successivamente modificato con le Disposizioni di Gruppo n. 120/AD del 10 novembre 2008 e n. 186/AD del 24 dicembre 2014 per il presidio strategico del processo degli investimenti/disinvestimenti, è un organo consultivo dell'Amministratore Delegato che fornisce indirizzi in materia di investimenti e disinvestimenti, orientando il processo di pianificazione del Gruppo FS Italiane, formula pareri di conformità (strategica ed economico-finanziaria) delle iniziative (a 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. Con specifico riferimento a FS SpA, il Comitato valida l'elenco dei programmi/progetti di investimento/disinvestimento a rilevanza societaria e monitora l'evoluzione del Piano aziendale degli investimenti e dei disinvestimenti.

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

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

Il **Comitato Pari Opportunità** del Gruppo FS Italiane è un organismo aziendale bilaterale e paritetico istituito ai sensi dell'art. 1, punto 3, lettera c) del Contratto collettivo nazionale di lavoro 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 a 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 sono istituite funzioni di *Audit* Interno, a riporto gerarchico e funzionale del Presidente del relativo CdA<sup>4</sup>. Per le società non dotate (o non ancora dotate) di autonoma funzione *internal audit*, il servizio è assicurato dalla Direzione Centrale *Audit*, istituita nella Capogruppo.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

## Risk Management

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

Il processo di *Risk Management* prevede: la mappatura dei processi e dei relativi obiettivi, l'individuazione e la valutazione dei rischi e dei relativi controlli, l'inserimento di eventuali proposte di azioni migliorative a contenimento dei rischi. Il metodo adottato per lo svolgimento del *Risk Management* è il *Control Risk Self assessment* (CRSA), caratterizzato dalla partecipazione attiva dei *process owner* e dei loro più stretti collaboratori, coinvolti nelle attività.

I *process owner* sono i titolari del rischio: identificano gli eventi correlati alle aree di rischio e li riconducono alle categorie del glossario; verificano l'idoneità di procedure, disposizioni e di ogni altro aspetto organizzativo interno a contenere la possibilità di accadimento dei rischi e a limitarne l'impatto; propongono o predispongono, in caso di inadeguatezza delle citate misure, efficaci azioni correttive e migliorative per il contenimento dei rischi.

---

4. In Fercredit l'*internal auditing* riporta funzionalmente al Consiglio di Amministrazione della Società.



L'attività dei *process owner* è supportata dal Referente di Direzione e dal *Risk Officer*. Con Disposizione di Gruppo n. 178/AD del 6 ottobre 2014, il Modello ha previsto l'istituzione nelle principali società del Gruppo di un *Risk Officer* aziendale, alle dirette dipendenze dell'Amministratore Delegato. In coerenza con la suddetta Disposizione, con relative comunicazioni organizzative, FS Italiane, RFI SpA, Trenitalia SpA, Ferservizi SpA e Italferr SpA hanno istituito un *Risk Officer* aziendale con il compito, in particolare, di gestire e coordinare, con cadenza periodica, il processo di *Risk Management*, collaborando con i *process owner* nell'individuazione dei piani di mitigazione, monitorandone l'attuazione. Con Disposizione Organizzativa n. 116/AD FS del 22 gennaio 2015, il Modello di Gruppo è stato rafforzato con l'istituzione della struttura organizzativa *Risk Management*, alle dirette dipendenze dell'Amministratore Delegato di FS Italiane. Missione della Struttura è assicurare l'implementazione di un modello integrato di *Enterprise Risk Management* a supporto dell'ottimizzazione dei controlli per il miglioramento delle *performance* aziendali e di Gruppo.

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

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

Gli Organismi di Vigilanza hanno forma collegiale<sup>5</sup>.

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

Negli Organismi rinnovati dopo luglio 2014, il terzo membro è un soggetto esterno al Gruppo con competenze giuridiche, oppure un componente del Collegio Sindacale.

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

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

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

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

## Società di Revisione legale dei conti

La revisione legale dei conti, sia della Capogruppo, che delle società controllate è stata affidata a partire dall'esercizio 2014 alla KPMG SpA. In base alle disposizioni speciali applicabili, previste dal D.Lgs. 39/2010 (artt. 16 e ss.), a seguito dell'acquisizione da parte di FS SpA dello *status* di Ente di Interesse Pubblico conseguente all'emissione nel 2013 del prestito obbligazionario quotato, l'incarico di revisione legale dei conti, prevede la durata di 9 esercizi (2014-2022).

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

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

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

Si specifica che in considerazione delle complessità organizzativa e 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 CdA di FS SpA ha ritenuto opportuno promuovere la nomina dei Dirigenti Preposti anche nelle sue principali società controllate (RFI SpA, Trenitalia SpA, Grandi Stazioni SpA, Centostazioni SpA, FS Logistica SpA e Busitalia - Sita Nord Srl).

A seguito dell'emissione del già citato prestito obbligazionario (luglio 2013), per effetto del cambio di *status* di FS SpA, ora società Emittente di strumenti finanziari quotati, 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**

Ai sensi del citato articolo 16 dello Statuto il CdA nomina, previo parere obbligatorio del Collegio Sindacale, per un periodo non inferiore alla durata in carica del CdA 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 contribuisce alla definizione del sistema di controllo interno in materia di informativa finanziaria e, a tal fine, predispone le procedure amministrative e contabili per la formazione della documentazione contabile periodica, 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 CdA 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.

L'attuale Dirigente Preposto di FS SpA, nominato il 20 giugno 2014 dal CdA, fino all'approvazione del Bilancio dell'esercizio 2016, su proposta dell'Amministratore Delegato e con il parere favorevole del Collegio Sindacale, è Roberto Mannozi, Direttore Centrale Amministrazione Bilancio e Fiscale della Capogruppo.

## 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, lettera b, del TUF (Relazione sul governo societario e gli assetti proprietari)

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

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

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

Il DP di FS SpA definisce e monitora il piano di attività annuale per la *compliance* alla L. 262/2005 del Gruppo, sottoposto all'approvazione del Consiglio di Amministrazione di Capogruppo – e per la parte di competenza ai Consigli delle controllate – ed emana linee guida in termini di predisposizione delle procedure di controllo, di verifica dell'adeguatezza e 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 e 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 cosiddetto "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 a individuare le società, i processi e le specifiche attività in grado di generare rischi di errore, non intenzionale, e/o di frode che potrebbero avere effetti rilevanti sul Bilancio.

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

- sulla base della contribuzione delle diverse società a determinati valori del Bilancio consolidato aggregato - 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 cosiddetto "ambito 262") vengono successivamente identificati i processi significativi in base a un'analisi di fattori quantitativi (processi che concorrono alla formazione di voci di Bilancio per importi superiori a 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 potrebbe comportare un rischio di un errore o frode significativo sul Bilancio.

Le PAC possono avere rilievo di Gruppo, e 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 320 procedure amministrativo-contabili. Le procedure sono trasmesse alle principali funzioni aziendali/società con-



trollate, al Vertice aziendale e 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. La fase di verifica di operatività dei controlli, svolta periodicamente, in base a *standard* e metodologie di *audit* e con il coordinamento dello *staff* del DP di Capogruppo, si compone delle seguenti sotto-fasi:

1. predisposizione di un piano periodico di verifiche per il Gruppo con l'individuazione delle tempistiche e dei *team* incaricati;
2. definizione delle 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 delle funzioni dell'*Audit* Interno e da risorse della società Ferservizi SpA (con cui è stipulato apposito contratto di *Service* con la Capogruppo); si tiene inoltre conto anche dell'esito dei *test* svolti dalla Società di Revisione legale dei conti, nell'ambito del più ampio processo di revisione. In aggiunta, l'adeguatezza e l'operatività delle procedure possono essere verificate tramite metodologia di *Self assessment*, ovvero attraverso la valutazione direttamente effettuata dai cosiddetti *control owner* (soggetti in capo ai quali è prevista la responsabilità di effettuazione dei controlli delle procedure).

A fronte delle carenze e/o aree di miglioramento rilevate in fase di *test* e/o di mappatura delle procedure sono avviati – con le competenti strutture – le necessarie azioni di rimedio.

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 nel periodo di riferimento, che viene trasmessa al Consiglio di Amministrazione al momento dell'approvazione del progetto di Bilancio, e rilascia a firma congiunta con l'Amministratore Delegato le Attestazioni sul Bilancio individuale di esercizio e sul Bilancio consolidato ai sensi dell'art.154 *bis*, 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 CdA.

I Responsabili Amministrativi delle altre società “in ambito 262” (nelle quali non è nominato il Dirigente Preposto) rilasciano comunque, a firma congiunta con gli Amministratori Delegati, un’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 e Amministratori Delegati 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 legale dei conti: 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 modelli di Gruppo *SoD – Segregation of Duties* e *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*.

## Sistema di Pianificazione e Controllo di Gestione

In coerenza con gli indirizzi e gli obiettivi strategici definiti dal Consiglio di Amministrazione:

- il sistema di Pianificazione e Controllo di Gestione supporta il processo di pianificazione pluriennale di Gruppo, di implementazione operativa delle strategie (processo di *budget*) e di consuntivazione e analisi dei risultati;
- la Direzione Centrale Strategie e Pianificazione e Sistemi (di seguito DCSPS), assicura la definizione delle strategie industriali e di mercato del Gruppo e il relativo processo di pianificazione, monitoraggio e controllo strategico.

Più in particolare, la DCSPS assicura l’elaborazione del Piano della Capogruppo e del Gruppo FS Italiane – su base normalmente quinquennale – attraverso il coordinamento del processo di sviluppo e consolidamento delle proposte/Piani delle singole strutture/società del Gruppo, per la successiva definizione da parte dell’Amministratore Delegato, e ne monitora l’attuazione.

La Direzione Centrale Finanza, Controllo e Patrimonio (di seguito DCFCP) definisce le linee guida inerenti lo svolgimento del processo di *budget* annuale e di controllo di gestione per il Gruppo.

La DCFCP, in particolare, assicura l’elaborazione del *budget* di FS SpA, supporta le controllate nell’elaborazione dei relativi *budget* e consolida il *budget* del Gruppo FS Italiane, a eccezione dell’area degli investimenti, di competenza della citata DCSPS.

L'attività di controllo di gestione si estende a quasi tutti gli aspetti dell'attività gestionale di FS SpA e del Gruppo, inglobando al suo interno varie tipologie di controllo:

- controllo strategico, che verifica se le strategie vengono implementate sulla base delle linee guida derivanti dal processo di pianificazione e se i risultati rispecchiano le attese presenti nei piani strategici;
- controllo direzionale, che verifica il raggiungimento degli obiettivi di breve periodo e, quindi il perseguimento degli obiettivi di *budget*;
- controllo operativo, che monitora l'operatività e 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 Collegio Sindacale della Capogruppo costituito da tre componenti effettivi, la dottoressa Alessandra dal Verme, Presidente, il professor Tiziano Onesti e la dottoressa 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 acquisita da FS SpA di Ente di Interesse Pubblico nei termini di cui all'art. 16 del D.Lgs. 39/2010, il Collegio Sindacale della Capogruppo ha assunto anche il ruolo di "Comitato per il controllo interno e la revisione contabile", di cui all'art. 19 del medesimo decreto, con funzioni di vigilanza sull'informativa finanziaria, sull'efficacia dei sistemi di controllo interno, revisione interna e gestione del rischio, sulla revisione legale dei conti e 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 2014 il Collegio Sindacale di FS SpA si è riunito 25 volte e i Sindaci hanno assistito a 6 riunioni assembleari (29 aprile, 19 maggio, 27 maggio, 29 maggio [ordinaria e straordinaria], 29 ottobre e 4 novembre 2014) e a 15 sedute del CdA.

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

Alle sedute del CdA e del Collegio Sindacale presenza il Magistrato Delegato della Corte dei Conti al controllo sulla gestione finanziaria di FS SpA, a norma dell'art. 12 della Legge 259/195.

In data 12 febbraio 2013, la Corte dei Conti ha conferito le funzioni di Magistrato Delegato al controllo della gestione finanziaria della società al Presidente di Sezione dottor Ernesto Basile. Successivamente, il 30 luglio 2013, la Corte ha accolto la domanda di cessazione dalle funzioni di Sostituto presentata dal Consigliere dottor Ciaramella, con decorrenza 1° gennaio 2014. Attualmente le funzioni di "Magistrato Sostituto della Corte dei Conti" sono svolte dal dottor Mauro Oliviero.

## **Parti correlate**

Il Dirigente Preposto di FS SpA ha emanato una PAC di Gruppo per definire le disposizioni in materia di Operazioni con parti correlate per le quali è obbligatorio fornire informativa in Bilancio. La suindicata procedura, e le altre PAC societarie successivamente emanate sullo schema della Capogruppo, chiariscono altresì che tutte le Operazioni con parti correlate di FS SpA e delle sue controllate debbano essere attuate secondo criteri di correttezza sostanziale, dal punto di vista economico e procedurale. Inoltre le operazioni devono essere sempre regolarmente contrattualizzate e i contratti devono prevedere le modalità di determinazione del prezzo dell'operazione e l'esplicita valutazione circa la sua congruità economica rispetto ai valori di mercato di operazioni similari, ovvero in caso contrario l'esplicita dichiarazione di condizioni diverse rispetto a quelle di mercato (e deve esserne fornita la motivazione); le operazioni infragruppo devono effettuarsi sulla base di valutazioni di reciproca convenienza economica e le condizioni da applicare devono essere definite tenuto presente l'obiettivo comune di creare valore per l'intero Gruppo FS Italiane.

I Dirigenti con responsabilità strategiche, gli Amministratori e i Sindaci effettivi nonché i membri esterni degli Organi di controllo interno di ciascuna delle società del Gruppo FS Italiane dichiarano periodicamente, attraverso un sistema di attestazioni definito proceduralmente, se abbiano posto in essere o meno operazioni con la società in cui operano o/e sue controllate, dirette e indirette, e se le stesse siano o non siano state concluse a normali condizioni di mercato.

# Assemblea degli Azionisti

L'Assemblea degli Azionisti di FS SpA è costituita dal Socio unico Ministero dell'Economia e delle Finanze. Nel 2014 si è riunita 9 volte in sede ordinaria (nel dettaglio: 1 seduta "deserta" [9 maggio 2014], 4 sedute "aggiornate" [15, 19, 20 e 27 maggio 2014], 4 sedute tenutesi in sede ordinaria [29 aprile, 29 maggio, 29 ottobre e 4 novembre 2014] e 1 seduta tenutasi in sede straordinaria [29 maggio 2014]).



## Andamento economico e situazione patrimoniale- finanziaria del Gruppo del Gruppo

### » PRINCIPALI DATI OPERATIVI

		2014	2013	Variazione	%
Lunghezza della rete ferroviaria	km	16.723	16.752	(29)	(0,2)
Treni-km viaggiatori a media e lunga percorrenza	migliaia	78.782	79.255	(473)	(0,6)
Treni-km viaggiatori Trasporto regionale	migliaia	189.574	192.214	(2.640)	(1,4)
Viaggiatori-km su ferro	milioni	42.471	41.718	753	1,8
Viaggiatori-km su gomma	milioni	899	894	5	0,6
Tonnellate-km <sup>1</sup>	milioni	23.188	22.854	334	1,5
Dipendenti <sup>2</sup>		69.115	69.425	(310)	(0,4)

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.

## » CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO

	2014	2013	Variazione	%
<b>Ricavi operativi</b>	<b>8.390</b>	<b>8.329</b>	<b>61</b>	<b>0,7</b>
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	7.734	7.597	137	1,8
Altri proventi	656	732	(76)	(10,4)
<b>Costi operativi</b>	<b>(6.276)</b>	<b>(6.296)</b>	<b>20</b>	<b>0,3</b>
<b>Margine operativo lordo (EBITDA)</b>	<b>2.113</b>	<b>2.033</b>	<b>80</b>	<b>3,9</b>
Ammortamenti, accantonamenti e svalutazioni	(1.455)	(1.212)	(243)	(20,0)
<b>Risultato operativo (EBIT)</b>	<b>659</b>	<b>822</b>	<b>(163)</b>	<b>(19,8)</b>
Saldo della gestione finanziaria	(111)	(234)	123	52,6
<b>Risultato prima delle imposte</b>	<b>548</b>	<b>587</b>	<b>(39)</b>	<b>(6,6)</b>
Imposte sul reddito	(245)	(127)	(118)	(92,9)
<b>Risultato di esercizio delle attività continuative</b>	<b>303</b>	<b>460</b>	<b>(157)</b>	<b>(34,1)</b>
<b>Risultato di esercizio delle attività destinate alla vendita al netto degli effetti fiscali</b>				
<b>Risultato netto di esercizio</b>	<b>303</b>	<b>460</b>	<b>(157)</b>	<b>(34,1)</b>
<b>Risultato netto di Gruppo</b>	<b>292</b>	<b>459</b>	<b>(167)</b>	<b>(36,4)</b>
<b>Risultato netto di Terzi</b>	<b>11</b>	<b>1</b>	<b>10</b>	<b>&gt;200</b>

Valori in milioni di euro

Il 2014 è stato caratterizzato da forti elementi di discontinuità normativa che hanno determinato rilevanti impatti negativi sull'andamento della gestione del Gruppo; di conseguenza il **Risultato netto di esercizio** si attesta a 303 milioni di euro, con una variazione in diminuzione rispetto al corrispondente periodo dell'anno precedente pari a 157 milioni di euro (-34,1%).

Ciò nonostante il Gruppo FS ha realizzato nell'esercizio una *performance* più che positiva a livello di margine operativo, in crescita di 80 milioni di euro (+3,9%), e in linea con gli obiettivi espressi nel Piano industriale 2014-2017, mentre il risultato netto sconta gli effetti economici negativi, del tutto esogeni rispetto alle leve gestionali, e derivanti, come accennato, da provvedimenti legislativi intervenuti in particolare a fine esercizio.

I **Ricavi operativi** dell'esercizio sono pari a 8.390 milioni di euro e si incrementano di 61 milioni di euro (+0,7%) rispetto al 2013 (8.329 milioni di euro).

I **Ricavi delle vendite e delle prestazioni**, pari a 7.734 milioni di euro, presentano un incremento complessivo di 137 milioni di euro (+1,8%). Sulla variazione incidono maggiori Ricavi da servizi di trasporto (194 milioni di euro, +3,2%) e da altri servizi (31 milioni di euro, +13,4%), compensati da minori Ricavi da servizi di infrastruttura (88 milioni di euro, -6,6%). La crescita dei Ricavi da servizi di trasporto è frutto dell'aumento dei Ricavi del settore viaggiatori per 130 milioni di euro, dei Ricavi da traffico merci per 36 milioni di euro e dei Ricavi da Contratto di Servizio pubblico con le Regioni e con lo Stato per complessivi 28 milioni di euro. Più dettagliatamente:

- nell'ambito del Trasporto passeggeri si evidenziano risultati differenti a seconda della tipologia di servizio offerto. La media e lunga percorrenza registra una *performance* positiva, in crescita di circa il 7% rispetto al 2013, trainata per lo più dai maggiori ricavi derivanti dai prodotti "Freccia" (per oltre 113 milioni di euro), correlati principalmente sia a un potenziamento dell'offerta che alla messa in campo di strategie di *marketing* particolarmente efficaci; restano sostanzialmente in linea con l'anno precedente i ricavi della media e lunga percorrenza a "servizio universale", relativi ai treni prodotti sulla base dello specifico Contratto di Servizio con lo Stato (+1,3%). Il trasporto regionale rileva una variazione in aumento pari a 5 milioni di euro, di cui 1 milione di euro in ambito nazionale e 4 milioni di euro nel mercato tedesco grazie alla *performance* del gruppo Netinera Deutschland. Il trasporto su gomma risente positivamente, per un importo complessivo pari a 22 milioni di euro, dell'ingresso nell'area di consolidamento della società Umbria Mobilità Esercizio Srl e della sua controllata Savit Srl, mentre in ambito internazionale si assiste a una riduzione dei ricavi rilevati dalla società Thello Sas (-7 milioni di euro, -19,4%);
- nel Trasporto merci, alla flessione del fatturato nazionale (che continua a risentire della difficile situazione congiunturale del mercato italiano, seppure con notevoli differenze tra i diversi settori di intervento) si contrappone la crescita di quello internazionale soprattutto per i maggiori flussi da e verso Germania, Austria, Olanda, Ungheria e Polonia. In termini di incrementi in evidenza i risultati conseguiti dalle società TX Logistik AG (+11 milioni di euro), Trenitalia SpA (+10 milioni di euro), gruppo Netinera Deutschland (+6 milioni di euro), Trenitalia Logistics France Sas e FS Logistica SpA, ciascuna con una quota pari a circa 4 milioni di euro;
- i Ricavi da Contratto di Servizio pubblico con le Regioni e con lo Stato vedono un aumento dei Ricavi da Regioni pari a 53 milioni di euro a fronte di una diminuzione dei Ricavi da Contratti di Servizio pubblico con lo Stato per 25 milioni di euro. La variazione positiva dei Ricavi da Regioni è da ricondurre prevalentemente all'ingresso nell'area di consolidamento della società Umbria Mobilità Esercizio Srl (+49 milioni di euro), nonché alle società del gruppo Netinera Deutschland (+7 milioni di euro). In quest'ambito, la società Trenitalia SpA registra una diminuzione, pari a circa 3 milioni di euro, attribuibile a una minore produzione, parzialmente compensata dall'incremento dei corrispettivi legato ai meccanismi di indicizzazione contrattuale. Per quanto concerne invece i Ricavi da Stato, si segnala la riduzione, per circa 25 milioni di euro, di quelli acquistati dallo stesso per le Regioni a statuto speciale (Sicilia e Valle d'Aosta) e servizi indivisi del Triveneto.

I minori Ricavi da servizi di infrastruttura derivano, principalmente, dalla riduzione dei contributi da Stato pari a 75 milioni di euro, imputabile ai minori stanziamenti previsti dal Contratto di Programma – Parte Servizi 2012-2014 che nel proprio arco di vigenza incorpora gli effetti di un importante percorso di revisione dei modelli manutentivi della rete ferroviaria nazionale, e dalla diminuzione dei Ricavi da pedaggio, pari a 17 milioni di euro, in conseguenza della riduzione del canone di pedaggio sulle linee a più elevato valore economico (AV/AC), a seguito di quanto disposto dal D.M. 330/2013 (riduzione del canone AV del 15%) e dalla Delibera ART 70/2014 (-36% sull'importo del pedaggio unitario, che è passato dal valore di 12,81 euro/km a 8,2 euro/km, a far data dal 6 novembre 2014).

L'incremento degli Altri ricavi da servizi beneficia per lo più di maggiori prestazioni rese alle imprese ferroviarie e servizi accessori alla circolazione (20 milioni), in particolare per manutenzione del materiale rotabile nei confronti della società Trenord Srl (+26 milioni di euro). Anche i Ricavi per lavori in corso su ordinazione registrano un considerevole incremento, pari a 14 milioni di euro, principalmente in conseguenza dei numerosi incarichi assunti all'estero dalla società di ingegneria del Gruppo, Italferr SpA.

Gli **Altri proventi**, pari a 656 milioni di euro, presentano un decremento complessivo di 76 milioni di euro (-10,4%). La variazione è determinata sia da un calo dei Ricavi della gestione immobiliare (31 milioni di euro, -11,2%), per effetto di minori vendite di immobili e terreni di *trading* realizzate nell'anno rispetto all'esercizio precedente, che da una diminuzione dei Proventi diversi, pari a 45 milioni di euro (-9,9%). Si rammenta che nel 2013 la voce accoglieva, in particolare, la plusvalenza di 49 milioni di euro connessa con la vendita di un'area della stazione di Roma Tiburtina.

I **Costi operativi** dell'esercizio sono pari a 6.276 milioni di euro e si decrementano di 20 milioni di euro (-0,3%) rispetto al 2013 (6.296 milioni di euro). Sulla diminuzione incidono maggiori Costi del personale per 8 milioni di euro (+0,2%), più che compensati da minori Altri costi netti per complessivi 28 milioni di euro (-1,1%).

Di seguito le variazioni maggiormente significative:

- nell'ambito dei Costi del personale quelli del personale a ruolo si mantengono sostanzialmente invariati rispetto allo scorso esercizio per effetto principalmente della costante riduzione dell'organico medio (1.544 risorse in meno rispetto al 2013), che ha consentito di bilanciare i maggiori costi connessi con la già citata variazione in aumento subita dal perimetro di consolidamento. Crescono invece i costi per lavoro interinale e *stage* (+3 milioni di euro), per buoni pasto e mense (+3 milioni di euro) e per la formazione (+5 milioni di euro);
- i Costi per materie prime subiscono un significativo calo pari a 38 milioni di euro (-4,1%). Nell'ambito della voce in evidenza i maggiori costi per l'energia elettrica per la trazione, pari a circa 19 milioni di euro, in conseguenza della Delibera AEEG (Autorità per l'Energia Elettrica e il Gas) 641/2013, con cui l'Autorità ha sostanzialmente operato un considerevole abbattimento delle agevolazioni tariffarie precedentemente riservate alle imprese ferroviarie, con conseguente aumento dei costi. A ciò si contrappone la variazione negativa, pari a 54 milioni di euro, connessa con la movimentazione delle giacenze di immobili e terreni di *trading*, dovuta alle minori vendite del periodo per 19 milioni di euro e alle minori Svalutazioni per 35 milioni di euro;
- infine, si segnalano più alte Capitalizzazioni di costi per lavori interni per un importo pari a 15 milioni di euro (+1,5%), per effetto dell'aumento della produzione interna degli interventi migliorativi della rete e della manutenzione incrementativa dei rotabili.

La complessiva miglior *performance* industriale del Gruppo vede il **Margine operativo lordo (EBITDA)** del 2014 attestarsi a 2.113 milioni di euro, con un incremento pari a 80 milioni di euro (+3,9%) rispetto all'esercizio 2013.



Venendo al **Risultato operativo (EBIT)**, esso ammonta a 659 milioni di euro e registra invece un decremento pari a 163 milioni di euro (-19,8%) rispetto all'anno precedente. Sulla variazione negativa incidono maggiori Ammortamenti per 30 milioni di euro e maggiori Svalutazioni e perdite di valore per 228 milioni di euro, cui si contrappongono minori Accantonamenti per 15 milioni di euro. I 228 milioni di euro accolgono, in particolare, la svalutazione per oltre 185 milioni di euro effettuata sugli asset della CGU Divisione Cargo di Trenitalia SpA (a seguito di *impairment test*) e la svalutazione netta effettuata da parte della società FS Logistica SpA, per 56 milioni di euro, su cinque compendi immobiliari oltre alla rivalutazione effettuata su un ulteriore compendio, in conseguenza del ripristino di valore nei limiti della svalutazione effettuata in precedenti esercizi. L'operazione di *impairment test* sulla CGU Cargo si è resa necessaria a seguito della decisione assunta da parte dello Stato, con l'approvazione della Legge 190/2014 ("Legge di Stabilità 2015"), di non rinnovare, in discontinuità piena con il passato e con le previsioni, il Contratto di Servizio Merci a Trenitalia SpA.

Il **saldo della gestione finanziaria** si attesta a un valore pari a 111 milioni di euro di oneri netti, con un miglioramento complessivo di 123 milioni di euro rispetto all'esercizio precedente (+52,6%). La variazione è principalmente riconducibile a maggiori Proventi per 20 milioni di euro, minori Oneri per 84 milioni di euro e maggiori Utili da partecipazioni in società valutate secondo il metodo del patrimonio netto per 19 milioni di euro.

Le **Imposte sul reddito** ammontano a 245 milioni di euro con una variazione in aumento pari a 118 milioni di euro (+92,9%), derivante, principalmente, dal rilascio dell'importo netto delle Imposte anticipate e differite, pari a 143 milioni di euro, conseguente anch'esso alle novità normative introdotte dall'art. 1, comma 20, della Legge 190/2014 ("Legge di Stabilità 2015"), per effetto delle quali, a partire dal periodo d'imposta 2015, è consentita la piena deducibilità, ai fini Irap, dell'intero ammontare del costo relativo al personale dipendente con contratto a tempo indeterminato; tale provvedimento ha reso del tutto improbabile la recuperabilità delle attività fiscali differite iscritte in precedenza dal Gestore dell'infrastruttura avendo di fatto azzerato ogni possibile base imponibile prospettica riferibile a RFI SpA.

Nel seguito della presente Relazione, nella Sezione dedicata all'analisi dell'andamento gestionale dei Settori operativi del Gruppo FS, la *performance* dell'esercizio 2014 viene commentata con specifico riferimento alle aree di *business* che caratterizzano le attività del Gruppo stesso.



## » STATO PATRIMONIALE RICLASSIFICATO

	31.12.2014	31.12.2013	Variazione
<b>Attività</b>			
Capitale circolante netto gestionale	844	1.015	(171)
Altre attività nette	(909)	(1.210)	301
<b>Capitale circolante</b>	<b>(65)</b>	<b>(195)</b>	<b>130</b>
Capitale immobilizzato netto	46.785	46.503	282
Altri fondi	(3.008)	(3.232)	224
Attività nette possedute per la vendita	3	1	2
<b>Totale capitale investito netto</b>	<b>43.715</b>	<b>43.077</b>	<b>638</b>
<b>Coperture</b>			
Posizione finanziaria netta a breve termine	(181)	(688)	507
Posizione finanziaria netta a medio/lungo termine	6.399	6.423	(24)
<b>Posizione finanziaria netta</b>	<b>6.218</b>	<b>5.735</b>	<b>483</b>
<b>Mezzi propri</b>	<b>37.497</b>	<b>37.342</b>	<b>155</b>
<b>Totale coperture</b>	<b>43.715</b>	<b>43.077</b>	<b>638</b>

Valori in milioni di euro

Il **Capitale investito netto**, pari a 43.715 milioni di euro, si è incrementato nel corso dell'esercizio 2014 di 638 milioni di euro per effetto dell'incremento del **Capitale circolante** (+130 milioni di euro), dell'aumento del **Capitale immobilizzato netto** (+282 milioni di euro), della riduzione degli **Altri fondi** (+224 milioni di euro) e delle **Attività nette possedute per la vendita** (+2 milioni di euro).

Il **Capitale circolante netto gestionale**, che si attesta a 844 milioni di euro, fa registrare un decremento di 171 milioni di euro attribuibile a:

- maggiori Crediti relativi al Contratto di Servizio verso il MEF (+131 milioni di euro) a seguito dell'allungamento dei tempi di liquidazione dei corrispettivi;
- minori Crediti relativi al Contratto di Servizio verso le Regioni (-248 milioni di euro) dovuti alle regolazioni finanziarie dei corrispettivi avvenute nel corso dell'esercizio e alla riduzione dei volumi di produzione;
- maggiori Crediti non correnti (+65 milioni di euro) essenzialmente verso Amministrazioni dello Stato e altre amministrazioni pubbliche per i servizi prestati in passato al Commissario di Governo Emergenza Rifiuti Regione Campania per la gestione dei rifiuti solidi urbani nella Regione, come commentato più avanti nella presente relazione;
- maggiori Rimanenze (+44 milioni di euro) essenzialmente dovute all'incremento delle Rimanenze di materie prime, sussidiarie e di consumo (18 milioni di euro) per acquisti di materiali e per la produzione delle Officine Nazionali Armamento e Apparecchiature Elettriche di Pontassieve e di Bologna e all'incremento dei Crediti per Contratti di costruzione (13 milioni di euro per l'infrastruttura e 8 milioni di euro per la progettazione e l'ingegneria);
- maggiori Debiti commerciali (-133 milioni di euro) in particolare verso fornitori ordinari per attività di investimento pari a 114 milioni di euro;
- minori Altri crediti di natura commerciale (-30 milioni di euro).

Le **Altre attività nette** registrano invece un incremento, pari a 301 milioni di euro, che deriva sostanzialmente dall'effetto combinato di:

- maggiori Crediti iscritti verso il MEF, il MIT e altri enti, in particolare per contributi in conto impianti destinati agli investimenti infrastrutturali (+904 milioni di euro);
- decremento netto degli Altri crediti e debiti (-156 milioni di euro);
- incremento del saldo crediti/debiti Iva (+127 milioni di euro) principalmente dovuto al Credito Iva del corrente esercizio compensato dal rimborso da parte dell'Erario per l'Iva relativa all'esercizio 2011;
- incremento degli Acconti per contributi in conto impianti ricevuti da RFI SpA (-441 milioni di euro);
- decremento delle Attività per imposte anticipate (-148 milioni di euro).

Il **Capitale immobilizzato netto** presenta un incremento di 282 milioni di euro attribuibile principalmente all'aumento degli Investimenti del periodo, pari a 4.261 milioni di euro in parte compensati dai Contributi in conto impianti per 2.484 milioni di euro, dagli Ammortamenti dell'esercizio per 1.153 milioni di euro, dalle Svalutazioni per 276 milioni di euro, dalle alienazioni effettuate per 49 milioni di euro e, infine, dall'incremento del valore delle Partecipazioni per 28 milioni di euro attribuibile essenzialmente ai risultati conseguiti nel corso del 2014, ai proventi da penali in Cisalpino SA verso la società Alstom SpA e all'aumento di capitale relativo alle società Terminal Alptransit Srl e BBT SE.

Gli **Altri fondi** registrano una variazione in diminuzione pari a 224 milioni di euro dovuta, in particolare, agli utilizzi dei fondi nel corso dell'anno. Gli utilizzi riguardano principalmente il Fondo di gestione bilaterale di sostegno al reddito previsto a fronte dell'attivazione di progetti di razionalizzazione dell'assetto produttivo del Gruppo (165 milioni di euro), il Fondo contenzioso nei confronti del personale per copertura delle spese e degli oneri contributivi relativi a vertenze nei confronti del personale (29 milioni di euro) e il Fondo contenzioso nei confronti di terzi (29 milioni di euro).

La **Posizione finanziaria netta** rappresenta un indebitamento netto di 6.218 milioni di euro, con un incremento di 483 milioni di euro rispetto al 31 dicembre 2013. Tale variazione è essenzialmente correlata a:

- riduzione del saldo del conto corrente di tesoreria (125 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 SpA;
- decremento degli Altri crediti finanziari (30 milioni di euro);
- riduzione del Credito verso il MEF per l'incasso della quota annuale dei contributi quindicennali (438 milioni di euro) compensato da una riduzione dei debiti verso la Cassa Depositi e Prestiti (-175 milioni di euro);
- decremento dei Depositi bancari e postali e altre disponibilità a breve (189 milioni di euro) per effetto dei rimborsi relativi ai finanziamenti BEI e Cassa Depositi e Prestiti e incremento dei debiti verso istituti di credito per scoperti di conto corrente (50 milioni di euro);
- decremento dei Finanziamenti da banche e altri finanziatori (-169 milioni di euro);
- decremento dei Prestiti obbligazionari (-5 milioni di euro).

I **Mezzi propri** passano da 37.342 milioni di euro a 37.497 milioni di euro, principalmente per effetto dell'incremento dovuto all'Utile di esercizio (303 milioni di euro), compensato dalla variazione negativa delle Riserve da valutazione (-136 milioni di euro) e degli Utili/(Perdite) portati a nuovo (-12 milioni di euro) in conseguenza dell'operazione di acquisto dell'ulteriore quota del 30% della società Umbria Mobilità Esercizio Srl da parte di Busitalia - Sita Nord Srl.

» **PROSPETTO DI RACCORDO AL 31 DICEMBRE 2014 E AL 31 DICEMBRE 2013  
TRA IL BILANCIO DI ESERCIZIO DELLE FERROVIE DELLO STATO ITALIANE SPA E IL BILANCIO CONSOLIDATO  
RELATIVAMENTE AL RISULTATO DI ESERCIZIO E AL PATRIMONIO NETTO**

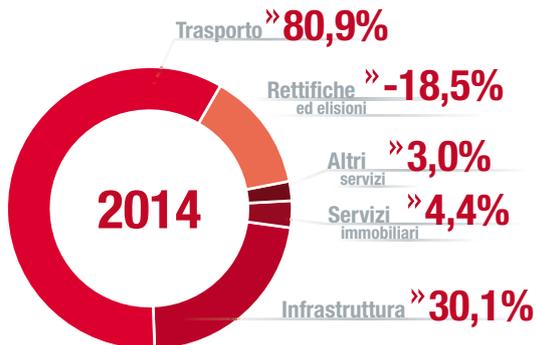
	31.12.2014		31.12.2013	
	Patrimonio netto	Risultato di esercizio	Patrimonio netto	Risultato di esercizio
<b>Bilancio Ferrovie dello Stato Italiane SpA</b>	<b>36.340</b>	<b>89</b>	<b>36.252</b>	<b>77</b>
<b>Utili/(Perdite) di esercizio delle partecipate consolidate dopo l'acquisizione al netto dei dividendi e delle svalutazioni:</b>				
Quota di competenza del Gruppo degli utili/(perdite) di esercizio e di quelli precedenti	1.377	262	1.228	501
Elisione svalutazione partecipazioni	97	1	96	43
Storno dividendi	(4)	(116)	(4)	(128)
<b>Totale</b>	<b>1.470</b>	<b>147</b>	<b>1.320</b>	<b>416</b>
<b>Altre rettifiche di consolidamento:</b>				
Valutazione a Patrimonio netto delle partecipazioni in imprese controllate non consolidate e collegate	53	23	31	4
Storno degli utili infragruppo	(413)	(17)	(396)	(30)
Storno delle imposte da consolidato fiscale	282	49	233	(2)
Altre	(4)	1	7	(4)
<b>Totale</b>	<b>(82)</b>	<b>56</b>	<b>(125)</b>	<b>(32)</b>
Riserve da valutazione	(686)		(557)	
Riserva per differenze di traduzione	3		3	
<b>Patrimonio netto di Gruppo</b>	<b>37.046</b>	<b>292</b>	<b>36.892</b>	<b>459</b>
Patrimonio netto di competenza di Terzi (escluso utile/perdita)	261		261	
Utile di competenza di Terzi	11	11	1	1
<b>Patrimonio netto di Terzi</b>	<b>272</b>	<b>11</b>	<b>262</b>	<b>1</b>
<b>Totale Patrimonio netto consolidato</b>	<b>37.318</b>	<b>303</b>	<b>37.154</b>	<b>460</b>

Valori in milioni di euro



Di seguito, l'analisi dell'andamento gestionale del Gruppo viene commentata con riferimento alle *performance* dei settori operativi che caratterizzano il *business* del Gruppo FS Italiane (Trasporto, Infrastruttura, Servizi Immobiliari e Altri Servizi).

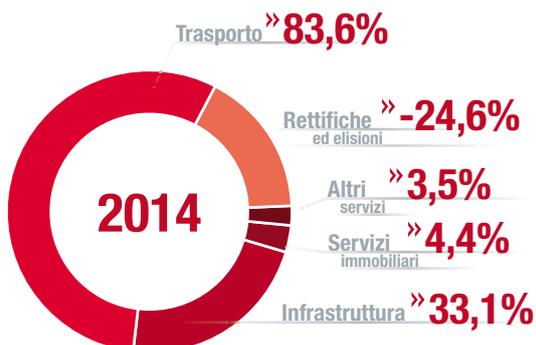
#### » RICAVI OPERATIVI 2014



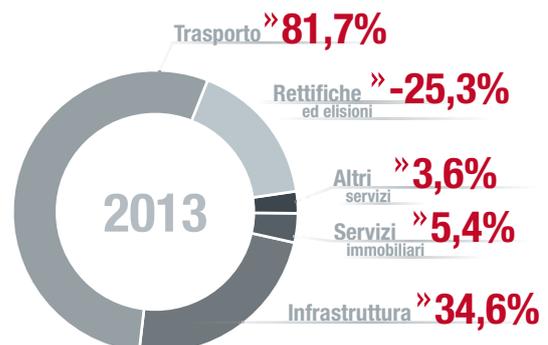
#### » RICAVI OPERATIVI 2013



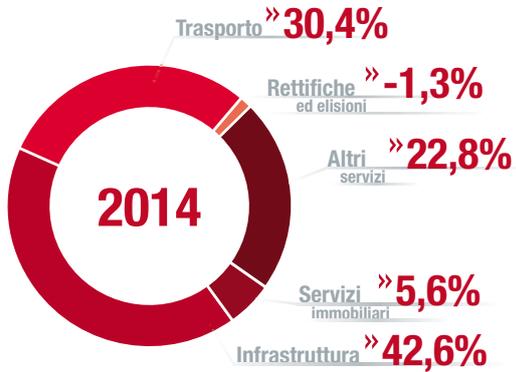
#### » COSTI OPERATIVI 2014



#### » COSTI OPERATIVI 2013



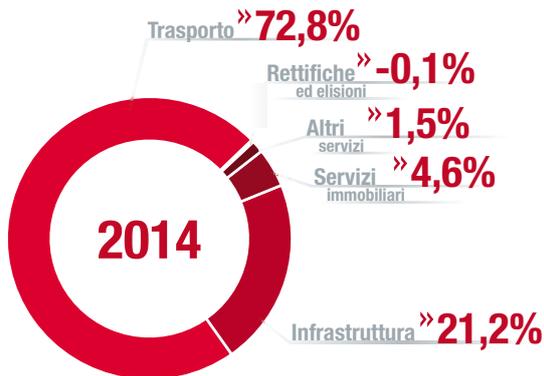
»» **RISULTATO NETTO 2014**



»» **RISULTATO NETTO 2013**



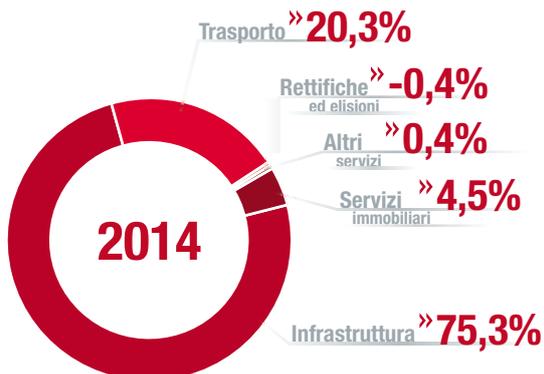
»» **EBITDA 2014**



»» **EBITDA 2013**



»» **CAPITALE INVESTITO NETTO 2014**



»» **CAPITALE INVESTITO NETTO 2013**





## Settore Trasporto



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

Più in particolare, su rotaia opera principalmente la società Trenitalia SpA che si occupa dei servizi per la mobilità di viaggiatori e merci in ambito nazionale e internazionale; contribuisce ai risultati del settore anche il gruppo tedesco Netinera Deutschland, che svolge attività di trasporto ferro-gomma sul mercato del trasporto locale e metropolitano tedesco attraverso circa 40 società partecipate. Le società che si occupano prevalentemente di trasporto merci su ferro sono FS Logistica SpA e le sue partecipate a livello nazionale e il gruppo TX Logistik a livello internazionale (operante prevalentemente in Germania, Austria, Svizzera, Danimarca). Il settore Trasporto comprende anche i servizi di mobilità viaggiatori su gomma che viene effettuato prevalentemente dalle società Busitalia - Sita Nord Srl, Ataf Gestioni Srl e, a partire dall'esercizio 2014, anche dalla società Umbria Mobilità Esercizio Srl. Rientrano, infine, nel settore Trasporto società quali Serfer Srl, che fornisce servizi operativi e di ingegneria alle imprese ferroviarie, Cemat SpA che si occupa del trasporto combinato non accompagnato sia nazionale che internazionale, SGT SpA che opera nel settore del trasporto intermodale e Blufferries Srl operante nel trasporto marittimo di persone, automezzi e merci.



	2014	2013	Variazione	%
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	6.480	6.274	206	3,3
Altri proventi	307	312	(5)	(1,6)
<b>Ricavi operativi</b>	<b>6.787</b>	<b>6.586</b>	<b>201</b>	<b>3,1</b>
Costi operativi	(5.248)	(5.142)	(106)	2,1
<b>Margine operativo lordo (EBITDA)</b>	<b>1.539</b>	<b>1.444</b>	<b>95</b>	<b>6,6</b>
<b>Risultato operativo (EBIT)</b>	<b>251</b>	<b>446</b>	<b>(195)</b>	<b>(43,7)</b>
<b>Risultato netto dell'esercizio (Gruppo e Terzi)</b>	<b>92</b>	<b>184</b>	<b>(92)</b>	<b>(50,0)</b>
<b>Capitale investito netto</b>	<b>8.867</b>	<b>8.871</b>	<b>(4)</b>	<b>(0,0)</b>

Valori in milioni di euro

Il settore Trasporto chiude l'esercizio 2014 con un **Risultato netto dell'esercizio** positivo per 92 milioni di euro, con un decremento di pari importo (92 milioni di euro), registrando quindi una diminuzione percentuale pari al 50% rispetto all'esercizio 2013.



	2014	2013	Variazione	%
<b>Ricavi delle vendite e delle prestazioni</b>	<b>6.480</b>	<b>6.274</b>	<b>206</b>	<b>3,3</b>
Ricavi da servizi di trasporto	6.256	6.063	193	3,2
Ricavi da mercato	3.989	3.824	165	4,3
Ricavi da Contratto di Servizio	2.267	2.239	28	1,3
Altri ricavi da servizi	224	211	13	6,2
Altri proventi	307	312	(5)	(1,6)
<b>Ricavi operativi</b>	<b>6.787</b>	<b>6.586</b>	<b>201</b>	<b>3,1</b>

Valori in milioni di euro

I **Ricavi operativi** del settore Trasporto nel 2014 ammontano a 6.787 milioni di euro e registrano un incremento di 201 milioni di euro rispetto al 2013 (+3,1%), dovuto sostanzialmente, per 206 milioni di euro, ai Ricavi delle vendite e delle prestazioni e, all'interno di questi ultimi, ai servizi di trasporto.

I **Ricavi da servizi di trasporto**, che al loro interno comprendono sia **Ricavi da mercato** (viaggiatori e merci) che **Ricavi da Contratto di Servizio** (Regioni e Stato), passano infatti da 6.063 milioni di euro a 6.256 milioni di euro. L'incremento, pari a 193 milioni di euro (+3,2%), è differentemente modulato tra le diverse aree di operatività delle società operanti nel settore. Di seguito i principali fattori che hanno inciso sugli scostamenti:

- nell'ambito del Trasporto passeggeri *long haul* si assiste complessivamente a un miglioramento dei ricavi per 104 milioni di euro, con una netta preponderanza di quelli derivanti dai prodotti "Freccia", che registrano una variazione positiva pari a oltre 113 milioni di euro. Tale andamento, che origina anche da un potenziamento dell'offerta AV nella tratta Torino-Milano-Napoli-Salerno, è da ricondurre soprattutto alla messa in campo, da parte di Trenitalia SpA, di vincenti politiche di *marketing*, oltre che al proseguimento di importanti investimenti per il miglioramento della flotta "Freccie". In ambito internazionale da rilevare la diminuzione dei ricavi registrata dalla società Thello Sas pari a 7 milioni di euro. I ricavi della media e lunga percorrenza a "servizio universale" non subiscono nel 2014, rispetto al 2013, una variazione significativa (+1,3%); la società Trenitalia SpA ha confermato, in linea con quanto previsto dal Contratto di Servizio per la lunga percorrenza, il modello di offerta definito dal committente Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti;
- i ricavi del trasporto regionale aumentano per un importo pari a 5 milioni di euro, di cui 4 attribuibili al buon andamento delle società tedesche del gruppo Netinera, principalmente per effetto di nuovi contratti stipulati con le Regioni (*Länder*) tedesche, e per 1 milione di euro alla Divisione Passeggeri regionale di Trenitalia SpA;
- nell'ambito del Trasporto merci si evidenzia un incremento dei ricavi pari a circa 36 milioni di euro (+4,1%), con *performance* positive registrate da quasi tutti gli ambiti societari di riferimento. In particolare, si segnala il contributo delle entità tedesche: TX Logistik AG (+11 milioni di euro) e società del gruppo Netinera Deutschland (+6 milioni di euro). La divisione cargo di Trenitalia SpA registra una variazione positiva dei ricavi di oltre 8 milioni di euro e presenta un incremento dei volumi di traffico internazionali a fronte di una diminuzione di quelli nazionali. Tra i settori merceologici i maggiori cali si sono concentrati nel trasporto del siderurgico e del chimico, mentre il trasporto di materie prime, beni di consumo per traffici in *import* di legname e cereali e il settore *automotive* hanno mostrato una migliore tenuta. Infine, si segnala il contributo positivo fornito al settore, per 6 milioni di euro, dalla società FS Jit Italia Srl;



- il Trasporto su gomma registra nell'esercizio un miglioramento pari a 22 milioni di euro e beneficia principalmente dell'ingresso nell'area di consolidamento delle società Umbria Mobilità Esercizio Srl e Savit Srl;
- infine il Trasporto marittimo, dove la società Blufferies Srl rileva un calo dei corrispettivi pari a 2 milioni di euro.

I **Ricavi da Contratto di Servizio** pubblico con le Regioni e con lo Stato vedono un aumento dei Ricavi da Regioni pari a 53 milioni di euro a fronte di una diminuzione dei Ricavi da Contratti di Servizio pubblico con lo Stato per 25 milioni di euro. La variazione positiva dei Ricavi da Regioni è da ricondurre prevalentemente al già citato ingresso nell'area di consolidamento della società Umbria Mobilità Esercizio Srl (+49 milioni di euro), nonché alle società del gruppo Netinera Deutschland (+7 milioni di euro). In quest'ambito, la società Trenitalia SpA registra una diminuzione, pari a circa 3 milioni di euro, attribuibile a una minore produzione, parzialmente compensata dall'incremento dei corrispettivi legato ai meccanismi di indicizzazione contrattuale. Si rammenta che in data 31 dicembre 2014 sono giunti a scadenza la maggior parte dei Contratti di Servizio con le Regioni. L'attività di negoziazione è in atto e si è in fase di formalizzazione di diverse intese volte al rinnovo dei contratti stessi. Nella maggior parte dei casi si stanno negoziando dei contratti "ponte" in vista delle gare attraverso le quali le Regioni hanno manifestato l'intenzione di voler procedere al fine della stipula dei nuovi contratti. Per quanto concerne invece i Ricavi da Contratti di Servizio pubblico con lo Stato, si ribadisce la riduzione pari a circa 25 milioni di euro. Il Contratto di Servizio con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per le Regioni a statuto speciale non è stato rinnovato dal 2009 e Trenitalia sta continuando a erogare i propri servizi sulla base di indicazioni che lo stesso Ministero fornisce di anno in anno. Parallelamente procede la progressiva devoluzione delle competenze alle Regioni a statuto speciale, infatti, a seguito dell'Accordo di programma del 7 giugno 2012 tra la Regione Sardegna e i Ministeri competenti, è stata conclusa la procedura di trasferimento delle risorse finanziarie dal MEF alla Regione stessa e sono state avviate le negoziazioni per un affidamento diretto a Trenitalia SpA. Analoga procedura è in corso con la Regione Sicilia.

Gli **Altri ricavi da servizi** sono pari a 224 milioni di euro e registrano un incremento di 13 milioni di euro (+6,2%) rispetto al 2013, riconducibile principalmente a:

- maggiori ricavi per servizi resi alle imprese ferroviarie, in particolare per manutenzione del materiale rotabile da attribuire alla società Trenitalia SpA a favore di Trenord Srl (+27 milioni di euro);
- minori ricavi per altre prestazioni collegate al trasporto (-9 milioni di euro);
- minor ricavi per lavori in corso su ordinazione (-8 milioni di euro).

Gli **Altri proventi** sono pari a 307 milioni di euro e registrano un decremento di 5 milioni di euro rispetto al 2013 (-1,6%) principalmente dovuto a maggiori contributi da parte della società Umbria Mobilità Esercizio Srl per 6 milioni di euro, maggiori proventi da prestazioni diverse, anch'essi per 6 milioni di euro, minori plusvalenze, sia ordinarie sia da vendita di immobilizzazioni da parte della società FS Logistica SpA, per 9 milioni di euro.



	2014	2013	Variazione	%
<b>Costo del personale</b>	<b>2.248</b>	<b>2.216</b>	<b>32</b>	<b>1,4</b>
<b>Altri costi netti</b>	<b>3.000</b>	<b>2.926</b>	<b>74</b>	<b>2,5</b>
Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	545	519	26	5,0
Costi per servizi	2.604	2.555	49	1,9
Costi per godimento di beni di terzi	223	211	12	5,7
Altri costi operativi	88	84	4	4,8
Capitalizzazione di costi per lavori interni	(460)	(443)	(17)	3,8
<b>Costi operativi</b>	<b>5.248</b>	<b>5.142</b>	<b>106</b>	<b>2,1</b>

Valori in milioni di euro

I **Costi operativi** del settore Trasporto nel 2014 ammontano a 5.248 milioni di euro e registrano un incremento di 106 milioni di euro rispetto al 2013 (+2,1%), dovuto all'effetto congiunto di maggiori costi del personale e di maggiori altri costi netti.

Il **Costo del personale**, pari a 2.248 milioni di euro, registra un incremento pari a 32 milioni di euro (+1,4%) dovuto sostanzialmente ai maggiori costi rilevati dal gruppo Netinera Deutschland (+8 milioni di euro), dalla società Serfer Srl (+6 milioni di euro), dalle società Umbria Mobilità Esercizio Srl e Savit Srl (+44 milioni di euro e +4 milioni di euro), parzialmente compensati dalla riduzione registrata dalla società Trenitalia SpA, pari a 31 milioni di euro, e prevalentemente connessa con la riduzione dell'organico medio. Gli **Altri costi netti**, pari a 3.000 milioni di euro, registrano un incremento pari a 74 milioni di euro (+2,5%) dovuto prevalentemente all'aumento dei Costi per servizi, nonché per Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci, parzialmente compensato da maggiori Capitalizzazioni per lavori interni. Di seguito l'analisi dei principali scostamenti:

- nell'ambito dei Costi per servizi, strettamente correlati all'incremento dei Ricavi delle vendite e prestazioni, le variazioni più significative interessano le voci Manutenzioni, pulizie, servizi e lavori appaltati (+30 milioni di euro), Servizi di trasporto merci (+19 milioni di euro) e Diversi (+16 milioni di euro); in controtendenza i Costi per pedaggio, che scendono di 21 milioni di euro, principalmente per effetto della riduzione dei costi di accesso all'infrastruttura a seguito della diminuzione del costo unitario del pedaggio sulle tratte AV, disposto dalla Delibera ART (Autorità di Regolazione dei Trasporti) 70/2014, e per il calo dell'offerta commerciale del trasporto regionale;
- nei Costi per materie prime, sussidiarie, di consumo e merci in evidenza l'aumento del costo dell'energia elettrica per la trazione dei treni pari a 20 milioni di euro, imputabile principalmente alla società Trenitalia SpA per oltre 18 milioni di euro, in conseguenza della Delibera AEEG (Autorità per l'Energia Elettrica e il Gas) 641/2013, con cui l'Autorità ha sostanzialmente operato un abbattimento delle agevolazioni tariffarie precedentemente riservate alle imprese ferroviarie, con conseguente aumento dei costi;
- le Capitalizzazioni per lavori interni concernono per lo più costi di materiali, spese di personale e di trasporto capitalizzati a fronte di interventi di manutenzione incrementativa dei rotabili.

L'**EBITDA** del settore Trasporto si attesta nel 2014 a un valore positivo di 1.539 milioni di euro e registra un incremento di 95 milioni di euro (+6,6%) rispetto al 2013.

Il **Risultato operativo (EBIT)** ammonta a 251 milioni di euro e registra un decremento pari a 195 milioni di euro (-43,7%) rispetto all'anno precedente. Sulla variazione negativa incidono maggiori Ammortamenti per 36 milioni di euro, maggiori Svalutazioni e perdite di valore per 243 milioni di euro e maggiori Accantonamenti per 11 milioni di euro. Le Svalutazioni accolgono, in particolare, la svalutazione della CGU Divisione Cargo di Trenitalia SpA (a seguito del risultato del *test di impairment*), operata per oltre 185 milioni di euro, e la svalutazione effettuata, da parte della società FS Logistica SpA per 56 milioni di euro netti, su cinque compendi immobiliari oltre alla rivalutazione effettuata su un ulteriore compendio, in conseguenza dell'adeguamento del valore netto contabile degli stessi al valore di mercato. La decisione assunta da parte dello Stato, con l'approvazione della Legge 190/2014 ("Legge di Stabilità 2015"), di non rinno-

vare il Contratto di Servizio merci ha determinato infatti per la principale società di trasporto del Gruppo una riduzione dei corrispettivi di circa 105 milioni di euro annui, rendendo così necessaria una revisione del piano della Divisione Cargo al fine di verificare il livello di recuperabilità del valore del capitale investito della stessa; tale impatto potrà essere solo parzialmente compensato, dal 2015, attraverso l'azzeramento dei costi di accesso all'infrastruttura nel Sud Italia e dei costi di traghettamento, determinati in misura proporzionale ai treni-km sviluppati dalle imprese ferroviarie, per i servizi di trasporto con origine e/o destinazione nelle regioni del Centro-Sud.

Il Saldo della gestione finanziaria presenta oneri netti di 80 milioni di euro, con un miglioramento pari a 97 milioni di euro (+54,8%) rispetto all'esercizio precedente. La variazione è riconducibile a un aumento dei Proventi finanziari pari a 49 milioni di euro, a cui si aggiungono minori Oneri finanziari per 29 milioni di euro e maggiori Utili da partecipazioni in società valutate secondo il metodo del patrimonio netto per 19 milioni di euro.

Le Imposte sul reddito del settore ammontano a 79 milioni di euro, con una variazione in diminuzione pari a 6 milioni di euro (-8,1%).

## Finanziamenti

### **Ottobre 2014: Amendment del prestito concesso a Trenitalia SpA nel 2005 per importo iniziale di 925 milioni di euro e sottoscrizione relativa parent company guarantee da parte di FS**

Lo scorso agosto 2013 la BEI ha comunicato la necessità di revisione delle condizioni del finanziamento concesso a Trenitalia SpA nel 2005 per un ammontare iniziale pari a 925 milioni di euro e supportato da garanzie emesse da cinque banche italiane non più rispondenti ai requisiti minimi di *rating* previsti nel contratto di finanziamento. La BEI ha accettato la proposta di FS Italiane avente a oggetto la sostituzione delle sole garanzie emesse da banche in situazione di maggiore *credit stress* con una garanzia diretta della Capogruppo FS SpA, al fine di evitare una chiusura anticipata dell'operazione: tale modifica contrattuale è stata resa possibile grazie all'acquisito profilo di *rating* "investment grade" ottenuto da FS SpA nel corso del 2013. In data 14 ottobre 2014 FS Italiane ha dunque firmato un impegno di garanzia in favore di BEI di importo massimo iniziale pari a 218.500.000,00 euro (importo massimo al 31 dicembre 2014 pari a 185.437.500,00 euro in virtù delle quote del finanziamento nel frattempo rimborsate) e una durata allineata a quella contrattuale, quindi fino al totale adempimento da parte di Trenitalia SpA delle obbligazioni derivanti dal Contratto, la cui previsione di rimborso finale è stata mantenuta al 30 aprile 2018. Tale operazione di sostituzione, in linea con le previsioni originarie del contratto di finanziamento, ha previsto anche la sottoscrizione di un *amendment* al contratto di prestito che ha definito: *i*) l'adeguamento del margine del finanziamento inizialmente previsto; *ii*) la modifica dei livelli minimi di *rating* richiesti ai garanti bancari e *iii*) l'inserimento di integrazioni volte a preservare la sostanziale parità di trattamento del finanziamento BEI con i termini e le condizioni dell'*EMTN Programme* di FS SpA.





# Settore Infrastruttura

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

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



	2014	2013	Variazione	%
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	2.218	2.320	(102)	(4,4)
Altri proventi	309	369	(60)	(16,3)
<b>Ricavi operativi</b>	<b>2.527</b>	<b>2.689</b>	<b>(162)</b>	<b>(6,0)</b>
Costi operativi	(2.079)	(2.180)	101	(4,6)
<b>Margine operativo lordo (EBITDA)</b>	<b>448</b>	<b>509</b>	<b>(61)</b>	<b>(12,0)</b>
<b>Risultato operativo (EBIT)</b>	<b>346</b>	<b>380</b>	<b>(34)</b>	<b>(8,9)</b>
<b>Risultato netto dell'esercizio (Gruppo e Terzi)</b>	<b>129</b>	<b>253</b>	<b>(124)</b>	<b>(49,0)</b>
<b>Capitale investito netto</b>	<b>32.897</b>	<b>32.338</b>	<b>559</b>	<b>2,0</b>

Valori in milioni di euro

Al 31 dicembre 2014 il settore **Infrastruttura** realizza un **Risultato netto dell'esercizio** di 129 milioni di euro, in diminuzione rispetto all'anno precedente di 124 milioni di euro (-49,0%).



	2014	2013	Variazione	%
<b>Ricavi delle vendite e delle prestazioni</b>	<b>2.218</b>	<b>2.320</b>	<b>(102)</b>	<b>(4,4)</b>
Ricavi da servizi di infrastruttura	2.138	2.248	(110)	(4,9)
Altri ricavi da servizi	80	72	8	11,1
<b>Altri proventi</b>	<b>309</b>	<b>369</b>	<b>(60)</b>	<b>(16,3)</b>
<b>Ricavi operativi</b>	<b>2.527</b>	<b>2.689</b>	<b>(162)</b>	<b>(6,0)</b>

Valori in milioni di euro

I **Ricavi delle vendite e delle prestazioni** sono formati da Ricavi da servizi di infrastruttura e servizi accessori alla circolazione attribuibili alla società RFI SpA per 2.178 milioni di euro e da Ricavi per servizi di ingegneria attribuibili alla società Italferr SpA per 40 milioni di euro. In particolare i **Ricavi da servizi infrastruttura**, che variano dai 2.248 milioni di euro del 2013 ai 2.138 milioni di euro del 2014, subiscono un decremento di 110 milioni di euro. La natura di Gestore della rete ferroviaria di RFI SpA rende l'andamento dei ricavi fortemente legato e influenzato dai provvedimenti legislativi che regolano il settore. In particolare nel periodo in oggetto si rileva:

- la riduzione dei Contributi da Stato di 75 milioni di euro imputabile ai minori stanziamenti previsti dal Contratto di Programma 2012-2014 – Parte Servizi, che nel proprio arco di vigenza, incorpora gli effetti dell'importante percorso di revisione dei modelli manutentivi della rete ferroviaria nazionale;
- il decremento dei Ricavi da pedaggio di 52 milioni di euro da attribuire, prevalentemente, alla riduzione del canone relativo alla rete AV (-36% sull'importo del pedaggio unitario, che è passato dal valore di 12,81 euro/km a 8,2 euro/km, a far data dal 6 novembre 2014) deliberato con Decreto Ministeriale n. 330 del 10 settembre 2013 e dalla Delibera ART n. 70 del 31 ottobre scorso;
- l'incremento dei Ricavi per vendita trazione elettrica di 17 milioni di euro conseguente all'incremento dei relativi costi di acquisto e attribuibile al recepimento della delibera AEEGSI 641 del 27 dicembre 2013.

Gli **Altri ricavi da servizi**, pari a 80 milioni di euro, registrano un lieve aumento (+8 milioni di euro) per l'effetto combinato della riduzione dei Ricavi per servizi accessori alla circolazione attribuibile a RFI SpA (-17 milioni di euro) a fronte dell'incremento dei Ricavi per servizi di ingegneria attribuibile a Italferr SpA (+25 milioni di euro).

Gli **Altri proventi**, registrati pressoché esclusivamente dalla società RFI SpA, variano da 369 milioni di euro a 309 milioni (-60 milioni di euro) essenzialmente per effetto di minori Plusvalenze (-42 milioni di euro) che nel 2013 erano state registrate principalmente a seguito della vendita di Roma Tiburtina (per 49 milioni di euro) avvenuta nel primo semestre dell'anno, della riduzione dei Proventi registrati nel 2013 a seguito dell'esito positivo della Sentenza 4154/2012 (che ha condannato Autostrade per l'Italia SpA a sostenere gli oneri sopportati per la bonifica dei siti inquinati nel comune di Casoria), parzialmente compensati da maggiori ricavi per Lavori in conto terzi per 6 milioni di euro.





	2014	2013	Variazione	%
<b>Costo del personale</b>	<b>1.517</b>	<b>1.540</b>	<b>(23)</b>	<b>(1,5)</b>
<b>Altri costi netti</b>	<b>562</b>	<b>640</b>	<b>(78)</b>	<b>(12,2)</b>
Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	419	416	3	0,7
Costi per servizi	552	632	(80)	(12,7)
Costi per godimento di beni di terzi	44	47	(3)	(6,4)
Altri costi operativi	118	110	8	7,3
Capitalizzazione costi per lavori interni	(571)	(565)	(6)	1,1
<b>Costi operativi</b>	<b>2.079</b>	<b>2.180</b>	<b>(101)</b>	<b>(4,6)</b>

Valori in milioni di euro

Il **Costo del personale** registra complessivamente un decremento di 23 milioni di euro rispetto al 2013 attribuibile principalmente a RFI SpA per la riduzione dell'organico della società conseguente alla razionalizzazione dell'articolazione organizzativa della società e all'accesso alle prestazioni straordinarie del Fondo di gestione bilaterale di sostegno al reddito.

Gli **Altri costi netti** nel corso dell'esercizio si sono ridotti di 78 milioni di euro, variando da 640 milioni di euro nel 2013 a 562 milioni di euro nel 2014; la variazione è da imputare a una generale riduzione dei Costi per servizi di 80 milioni di euro dovuta all'effetto combinato della riduzione registrata in RFI SpA (-93 milioni di euro) e compensata parzialmente dall'aumento registrato in Italferr SpA (+13 milioni di euro). La riduzione in RFI SpA deriva in prevalenza dal rilascio del Fondo oneri di manutenzione, pari a 111 milioni di euro, per il venir meno dei presupposti che ne avevano determinato l'accantonamento, in parte compensato da un aumento della voce per Accantonamenti e rilasci, pari a 36 milioni di euro, dovuti a maggiori accantonamenti per 26 milioni di euro principalmente per contenzioso civile e a minori rilasci di fondi per 10 milioni di euro. L'incremento di Italferr SpA deriva dal maggiore affidamento a terzi dei servizi d'ingegneria relativi agli incarichi acquisiti all'estero, per circa 10 milioni di euro, e dall'aumento dei Costi per servizi informatici e per premi assicurativi, per 1 milione di euro ciascuno.

L'**EBIT** si attesta a 346 milioni di euro e risulta influenzato, oltre che dalla variazione del risultato della gestione caratteristica (-61 milioni di euro), anche da un decremento degli Ammortamenti per 8 milioni di euro, attribuibile alla riduzione, registrata da RFI SpA, dell'aliquota della Rete AV/AC connessa principalmente all'incremento dei volumi di treni-km previsti, e dall'incremento di Svalutazioni e perdite di valore (5 milioni di euro) per maggiori svalutazione di immobili, impianti e macchinari.

Il Saldo della gestione finanziaria migliora per 38 milioni di euro passando da oneri netti per 81 milioni di euro a 43 milioni. La variazione, attribuibile a RFI SpA, è riconducibile principalmente a minori Proventi finanziari per 21 milioni di euro riferibili a minori interessi verso il Consorzio Cociv per la tratta AV/AC del Terzo Valico dei Giovi, a minori Accantonamenti sulla partecipazione Stretto di Messina SpA pari a 49 milioni di euro e minori oneri diversi di altri per 27 milioni di euro per arbitrati entrambi registrati nell'esercizio 2013, in parte compensati da maggiori interessi passivi finanziari per 20 milioni di euro, derivanti dai finanziamenti stipulati con la Capogruppo a valere sull'emissione del prestito obbligazionario di medio/lungo termine (*Euro Medium Term Notes*) del 2013.

Le Imposte sul reddito registrano una variazione in aumento di 129 milioni di euro riconducibile principalmente a RFI SpA per il rilascio delle imposte differite e anticipate per 143 milioni di euro – legato alle novità normative introdotte dall'art. 1, comma 20, della Legge 190/2014 ("Legge di Stabilità 2015"), per effetto delle quali, a partire dal periodo d'imposta 2015, è consentita la piena deducibilità, ai fini Irap, dell'intero ammontare del costo relativo al personale dipendente con contratto a tempo indeterminato, che rende del tutto improbabile la recuperabilità delle attività fiscali differite iscritte in precedenza dal Gestore dell'infrastruttura – e per la minore imposta corrente Irap per 17,5 milioni di euro, dovuta essenzialmente al decremento del valore della produzione lorda e all'incremento della quota di ammortamento fiscale deducibile ex art. 1, commi 86 e 87, della Legge n. 266 del 23 dicembre 2005.



## Finanziamenti

### **Novembre 2014: Esercizio dell'opzione di revisione del tasso su contratto di prestito "BEI 4-4"**

Nel mese di novembre e con efficacia a partire dal 15 dicembre 2014 si è proceduto alla rideterminazione della misura del tasso di interesse applicato alla *tranche* del Contratto di prestito sottoscritto in data 14 luglio 2000 tra la Banca Europea per gli Investimenti (BEI) e Treno Alta Velocità SpA (TAV) ora Rete Ferroviaria Italiana SpA e denominato "BEI 4-4". La *tranche* oggetto di revisione del tasso presentava un debito residuo di 148 milioni di euro, rimborso a rate semestrali crescenti e scadenza finale a dicembre 2030. RFI SpA e la Capogruppo, in qualità di coobbligata, hanno esercitato l'opzione di revisione del tasso contenuta nelle previsioni originarie del Contratto di prestito modificando il regime di interessi; nello specifico il tasso originario del 5,43% applicato in misura fissa a partire dall'erogazione è stato sostituito, alla data di revisione, da un più vantaggioso regime del tasso variabile in cui la misura degli interessi applicati è pari all'indice *Euribor* 3 mesi, maggiorato di uno *spread* che non potrà mai essere superiore allo 0,15%. Viste le attuali condizioni di mercato, tale modifica garantisce una significativa riduzione degli interessi prospettici associati al finanziamento "BEI 4-4".



# Settore Servizi Immobiliari

Nel settore **Servizi Immobiliari** operano principalmente le società che gestiscono i principali scali ferroviari (gruppo Grandi Stazioni e Centostazioni SpA). Inoltre, rientrano in tale settore le società del Gruppo FS Italiane che si occupano della valorizzazione del patrimonio non funzionale all'esercizio dell'impresa ferroviaria e della vendita degli immobili e dei terreni di *trading*.

In particolare, il gruppo Grandi Stazioni gestisce e riqualifica i 13 principali scali ferroviari italiani (Roma Termini, Milano Centrale, Torino Porta Nuova, Firenze Santa Maria Novella, Bologna Centrale, Napoli Centrale, Venezia Mestre e Santa Lucia, Verona Porta Nuova, Genova Piazza Principe e Brignole, Palermo Centrale e Bari Centrale), oltre a gestire la stazione di Roma Tiburtina e, tramite la controllata Grandi Stazioni Repubblica Ceska Sro, le stazioni di Praga Centrale e Mariánské Lázně nella Repubblica Ceca.

Centostazioni SpA, invece, riqualifica e, nel contempo, garantisce la gestione ottimale dei 103 complessi di stazione distribuite su tutto il territorio nazionale, favorendone la valorizzazione commerciale attraverso lo sviluppo delle svariate opportunità di *business* realizzabili all'interno degli scali ferroviari.

Il settore immobiliare comprende anche la società FS Sistemi Urbani Srl che si occupa della valorizzazione del patrimonio non funzionale all'esercizio dell'impresa ferroviaria attraverso la gestione integrata, lo sviluppo dei servizi immobiliari, la riqualificazione delle aree limitrofe e di connessione con le città adiacenti a complessi di stazione e a infrastrutture nodali di trasporto.

Contribuisce, solo per la sua attività di gestione immobiliare, ai risultati del settore anche la Capogruppo FS SpA che, oltre alla fornitura di servizi di supporto/consulenza alle società del Gruppo, si occupa della vendita degli immobili e dei terreni di *trading* del Gruppo FS.

Rientrano, infine, in tale settore società quali Self Srl, che ha come oggetto sociale l'attività di trasporto e trasmissione di energia elettrica, e Metropark Spa che si occupa dello studio, della progettazione e della realizzazione di parcheggi nonché della gestione degli stessi e di aree attrezzate da adibire alla sosta di mezzi di trasporto di qualunque tipo, sia pubblici che privati.



	2014	2013	Variazione	%
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	15	16	(1)	(6,3)
Altri proventi	357	385	(28)	(7,3)
<b>Ricavi operativi</b>	<b>372</b>	<b>401</b>	<b>(29)</b>	<b>(7,2)</b>
Costi operativi	(274)	(339)	65	(19,2)
<b>Margine operativo lordo (EBITDA)</b>	<b>98</b>	<b>62</b>	<b>36</b>	<b>58,1</b>
<b>Risultato operativo (EBIT)</b>	<b>58</b>	<b>2</b>	<b>56</b>	<b>&gt;200</b>
<b>Risultato netto dell'esercizio (Gruppo e Terzi)</b>	<b>17</b>	<b>18</b>	<b>(1)</b>	<b>(5,6)</b>
<b>Capitale investito netto</b>	<b>1.977</b>	<b>1.996</b>	<b>(19)</b>	<b>(1,0)</b>

Valori in milioni di euro

Il settore Servizi Immobiliari chiude l'esercizio 2014 con un **Risultato netto del periodo** positivo per 17 milioni di euro con una diminuzione minima (-1 milione di euro) rispetto al 2013, nonostante l'acuirsi della crisi del mercato immobiliare.



	2014	2013	Variazione	%
<b>Ricavi delle vendite e delle prestazioni</b>	<b>15</b>	<b>16</b>	<b>(1)</b>	<b>(6,3)</b>
Ricavi da vendita trazione elettrica	7	8	(1)	(12,5)
Altri ricavi da servizi	8	8		
<b>Altri proventi</b>	<b>357</b>	<b>385</b>	<b>(28)</b>	<b>(7,3)</b>
<b>Ricavi operativi</b>	<b>372</b>	<b>401</b>	<b>(29)</b>	<b>(7,2)</b>

Valori in milioni di euro

I **Ricavi operativi** ammontano a 372 milioni di euro e registrano un decremento di 29 milioni di euro rispetto al 2013 (-7,2%), dovuto pressoché esclusivamente alla riduzione degli **Altri proventi**, che passano da 385 milioni di euro del 2013 a 357 milioni di euro (-7,3%) al 31 dicembre 2014. Tale variazione negativa (28 milioni di euro) è riconducibile a un decremento dei ricavi da canoni da locazione di FS Sistemi Urbani Srl per 25,7 milioni di euro e di Ferrovie dello Stato Italiane SpA per 9,5 milioni di euro, compensati in parte dall'incremento dei ricavi di Metropark SpA per 1,2 milioni di euro, del gruppo Grandi Stazioni per 5,5 milioni di euro, di Centostazioni SpA per 0,4 milioni di euro e di Self Srl per 0,1 milioni di euro.



	2014	2013	Variazione	%
<b>Costo del personale</b>	<b>33</b>	<b>32</b>	<b>1</b>	<b>3,1</b>
<b>Altri costi netti</b>	<b>241</b>	<b>307</b>	<b>(66)</b>	<b>(21,5)</b>
Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	8	59	(51)	(86,4)
Costi per servizi	146	149	(3)	(2,0)
Costi per godimento di beni di terzi	62	63	(1)	(1,6)
Altri costi operativi	28	40	(12)	(30,0)
Capitalizzazione costi per lavori interni	(3)	(4)	1	(25,0)
<b>Costi operativi</b>	<b>274</b>	<b>339</b>	<b>(65)</b>	<b>(19,2)</b>

Valori in milioni di euro

I **Costi operativi** ammontano a 274 milioni di euro e registrano un decremento di 65 milioni di euro rispetto al 2013 (-19,2%) dovuto sostanzialmente al decremento degli **Altri costi netti**.

Il **Costo del personale**, pari a 33 milioni di euro, registra un incremento di 1 milione di euro (+3,1%) dovuto prevalentemente agli incentivi all'esodo e ai premi di risultato erogati dal gruppo Grandi Stazioni. Gli **Altri costi netti**, pari a 241 milioni di euro, registrano un decremento di 66 milioni di euro (-21,5%) dovuto prevalentemente a una riduzione dei Costi per materie prime, sussidiarie, di consumo e merci per 51 milioni di euro (-86,4%) e agli **Altri costi operativi** per 12 milioni di euro (-30%).

I **Costi per materie prime, sussidiarie, di consumo e merci** diminuiscono di 51 milioni di euro; 37,9 milioni di euro si riferiscono alla Variazione delle giacenze di immobili e terreni di *trading* della Capogruppo FS SpA, mentre altri 13,1 milioni di euro a FS Sistemi Urbani Srl, a causa del minor costo del venduto 2014 rispetto all'esercizio 2013.

Gli **Altri costi operativi** si riducono di 12 milioni di euro e sono attribuibili sostanzialmente al gruppo Grandi Stazioni. La variazione accoglie in particolare il miglioramento della voce Vertenze e contenziosi (-10,4 milioni di euro) che nell'esercizio 2013 accoglieva l'importo di 7,7 milioni di euro, accantonato dalla società Grandi Stazioni SpA a seguito del contenzioso cosiddetto "ex agenti", risoltosi nel 2014 facendo registrare una sopravvenienza attiva per il rimborso di una parte della somma pagata pari a 2,7 milioni di euro. Inoltre, si rileva nel gruppo Grandi Stazioni una variazione negativa di 1,3 milioni di euro per minori accantonamenti relativi a ulteriori contenziosi in essere.

L'**EBITDA** del settore Servizi Immobiliari si attesta nel 2014 a un valore positivo di 98 milioni di euro e registra un incremento di 36 milioni di euro rispetto al 2013 (+58,1%) per effetto della riduzione dei costi operativi (-19,2%) più che proporzionale rispetto al decremento dei ricavi operativi (-7,2%).

Nell'esercizio 2014 gli Ammortamenti del settore in questione aumentano di 2,5 milioni di euro rispetto all'esercizio 2013, mentre le Svalutazioni e perdite/(riprese) di valore si decrementano di 23,5 milioni di euro prevalentemente per effetto delle minori Svalutazioni, pari a 19,8 milioni di euro, effettuate nel corso dell'esercizio 2014 sugli Investimenti immobiliari da parte della Capogruppo FS SpA.

L'**EBIT** del settore si attesta nel 2014 a un valore positivo di 58 milioni di euro e registra un netto miglioramento per 56 milioni di euro rispetto al 2013.

La voce Proventi e oneri finanziari si incrementa di 14,9 milioni di euro rispetto allo stesso periodo dell'esercizio precedente. La variazione è da attribuire per 14,5 milioni di euro alla Capogruppo FS SpA per i maggiori interessi maturati sui crediti per i finanziamenti a medio/lungo termine concessi alle società controllate.

Le Imposte sul reddito si decrementano di 43,2 milioni di euro rispetto all'esercizio precedente. La variazione è attribuibile principalmente alle Imposte della Capogruppo FS SpA per 34,6 milioni di euro, per effetto delle Imposte anticipate registrate nel 2013 a seguito in particolare delle Svalutazioni rilevanti effettuate in tale esercizio; per 3,6 milioni al gruppo Grandi Stazioni per l'incremento dell'Utile ante imposte e per 5,9 milioni di euro a FS Sistemi Urbani Srl.





## Settore Altri Servizi

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



	2014	2013	Variazione	%
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	1	2	(1)	(50,0)
Altri proventi	252	256	(4)	(1,6)
Ricavi operativi	253	258	(5)	(1,9)
Costi operativi	(222)	(227)	5	(2,2)
<b>Margine operativo lordo (EBITDA)</b>	<b>31</b>	<b>31</b>	<b>0</b>	<b>0,0</b>
<b>Risultato operativo (EBIT)</b>	<b>5</b>	<b>6</b>	<b>(1)</b>	<b>(16,7)</b>
<b>Risultato netto dell'esercizio (Gruppo e Terzi)</b>	<b>68</b>	<b>58</b>	<b>10</b>	<b>17,2</b>
<b>Capitale investito netto</b>	<b>155</b>	<b>46</b>	<b>109</b>	<b>237,0</b>

Valori in milioni di euro



Al 31 dicembre 2014 il settore Altri Servizi ha realizzato un **Risultato netto dell'esercizio** di 68 milioni di euro, con un incremento rispetto all'anno precedente di 10 milioni di euro (+17,2%).



	2014	2013	Variazione	%
<b>Ricavi delle vendite e delle prestazioni</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>(1)</b>	<b>(50,0)</b>
<b>Altri proventi</b>	<b>252</b>	<b>256</b>	<b>(4)</b>	<b>(1,6)</b>
<b>Ricavi operativi</b>	<b>253</b>	<b>258</b>	<b>(5)</b>	<b>(1,9)</b>

Valori in milioni di euro

I **Ricavi operativi**, pari a 253 milioni di euro, registrano una variazione in diminuzione di 5 milioni di euro (-1,9%) e sono formati quasi esclusivamente dalla voce **Altri proventi**, pari a 252 milioni di euro, che accoglie il valore dei ricavi e proventi della gestione accessoria.

In particolare gli Altri proventi sono formati:

- dai ricavi da gestione immobiliare, attribuibili alla società Ferservizi SpA, per la gestione di spazi e uffici per il Gruppo, che sono pari a 31,3 milioni di euro e non subiscono variazioni di rilievo nel corso dell'esercizio;
- dai ricavi attribuibili ancora alla società Ferservizi SpA per l'attività di *facility management* e *service amministrativo* alle società del Gruppo, che sono pari a 135,4 milioni di euro e subiscono una variazione in diminuzione di 2,1 milioni di euro;
- dai ricavi, attribuibili alla Capogruppo, conseguiti per i riaddebiti alle società del Gruppo per le prestazioni di servizi e consulenza a seguito del Contratto per la fornitura di servizi e consulenza e per i canoni attivi di utilizzo dei marchi, pari a 69,5 milioni di euro e che subiscono una variazione in diminuzione di 3,8 milioni di euro;
- dai ricavi, attribuibili a Italcertifer SpA, per il completamento di numerose commesse pari a 11,9 milioni di euro e che subiscono una variazione in aumento di 4 milioni di euro;
- dai ricavi, attribuibili a Fercredit SpA, per la vendita dei suoi prodotti – *leasing*, *factoring* e *consumer credit* – pari a 3,7 milioni di euro e che subiscono una variazione in diminuzione di 0,5 milioni di euro.

I **Ricavi delle vendite e delle prestazioni**, pari a 1 milione di euro, accolgono invece la sola variazione delle Rimanenze per lavori in corso attribuibile a Italcertifer SpA. La società, che si occupa della conduzione di attività di certificazione, valutazione e prove riferite a sistemi di trasporto e infrastrutturali in tutti i settori industriali, ha acquisito nel corso del 2014 un numero elevato di commesse (900 a fronte delle 400 del 2013), seppure di ridotto importo unitario, da cui il fatto che la variazione positiva delle Rimanenze per lavori in corso si è ridotta rispetto all'analoga variazione del 2013.



	2014	2013	Variazione	%
<b>Costo del personale</b>	<b>144</b>	<b>146</b>	<b>(2)</b>	<b>(1,4)</b>
<b>Altri costi netti</b>	<b>78</b>	<b>81</b>	<b>(3)</b>	<b>(3,7)</b>
Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci		1	(1)	(100,0)
Costi per servizi	59	63	(4)	(6,3)
Costi per godimento di beni di terzi	6	6		0,0
Altri costi operativi	13	11	2	18,2
<b>Costi operativi</b>	<b>222</b>	<b>227</b>	<b>(5)</b>	<b>(2,2)</b>

Valori in milioni di euro



Il **Costo del personale**, pari a 144 milioni di euro, registra complessivamente un decremento di 2 milioni di euro (-1,4%) rispetto al precedente esercizio. La variazione è riconducibile alla riduzione dell'organico medio, attribuibile al continuo e graduale processo di riorganizzazione produttiva e del lavoro da parte delle società del Gruppo.

Gli **Altri costi**, pari a 78 milioni di euro, nel corso dell'esercizio si sono ridotti di 3 milioni di euro (-3,7%). La variazione è da imputare a una generale riduzione dei costi.

L'**EBIT**, pari a 5 milioni di euro, risulta influenzato da un decremento degli Ammortamenti (-1 milione di euro) attribuibile principalmente all'effetto delle Svalutazioni operate nel 2013 dalla Capogruppo, dall'incremento di Svalutazioni e perdite di valore (+3 milioni di euro) attribuibili in maggior parte alla stessa Capogruppo, da minori Accantonamenti ad opera di Fercredit SpA (-1 milione di euro) al Fondo di gestione bilaterale di sostegno al reddito - parte straordinaria.

Il Saldo della gestione finanziaria subisce un incremento di 4 milioni di euro, passando da 28 milioni di euro a 32 milioni di euro. La variazione è riconducibile principalmente a:

- maggiori Proventi finanziari per 33 milioni di euro, riferiti per 29 milioni di euro all'incremento degli interessi attivi per i finanziamenti concessi a medio/lungo termine alle controllate dalla Capogruppo e per 4 milioni di euro ai maggiori impieghi verso la clientela *factoring* e all'erogazione dei nuovi finanziamenti finalizzati da parte di Fercredit SpA;
- maggiori Oneri finanziari per 29 milioni di euro attribuibili, principalmente, all'incremento degli oneri per gli interessi sui prestiti obbligazionari a valere sul Programma di *Euro Medium Term Notes* e per interessi passivi sul finanziamento da Eurofima per l'acquisto di materiale rotabile, compensato dal decremento per gli interessi sui finanziamenti a medio/lungo termine concessi da banche e da altri finanziatori alla Capogruppo.

Il risultato dell'esercizio risente del valore delle Imposte, pari a 31,3 milioni di euro, che accoglie, nell'ambito delle attività tipiche della Capogruppo, gli effetti positivi derivanti dalla gestione del consolidato fiscale.

## Finanziamenti

### Aggiornamento Base Prospectus Programma EMTN

In data 2 dicembre 2014, la Banca Centrale d'Irlanda ha approvato l'aggiornamento del Prospetto Base del Programma di emissioni obbligazionarie EMTN di FS SpA, ammesso a quotazione presso la Borsa Valori di Dublino nel luglio 2013. Le attività di aggiornamento hanno interessato principalmente le sezioni *Description of the Issuer*, *Information incorporated by reference*, *Taxation* e *Risk Factor* al fine di inserire nel Prospetto i dati relativi al Bilancio 2013 e alla Semestrale 2014 oltre che per ulteriori adeguamenti resi necessari dall'evoluzione della normativa e dall'andamento degli eventi societari che nel 2014 hanno avuto un impatto materiale sul *business* del Gruppo FS. Nessuna variazione è stata apportata alla sezione *Terms and Conditions of the Notes*. Nella stessa occasione sono stati, inoltre, sottoscritti un nuovo *Programme Manual* e un nuovo *Dealer Agreement*, per favorirne la sottoscrizione da parte di tre istituti finanziari in qualità di nuovi *Dealer* del Programma. L'aggiornamento della suddetta documentazione è stato reso necessario dalla previsione di nuove emissioni obbligazionarie da parte di FS Italiane.

### Modifiche al rating emesso da S&P's

In data 12 dicembre 2014 Standard & Poor's ha ridotto a BBB- da BBB il *Long-Term Corporate Credit Rating* di Ferrovie dello Stato Italiane. L'*outlook* è inoltre variato da negativo a stabile. L'agenzia ha conseguentemente ridotto anche il *rating* del Programma di emissioni obbligazionarie EMTN di FS e dei due titoli emessi a valere sullo stesso, a BBB- da BBB. Tale declassamento è stato la diretta conseguenza del medesimo *downgrading* effettuato il 5 dicembre 2014 dalla stessa Agenzia al *rating* della Repubblica Italiana, cui il giudizio di FS è strettamente correlato secondo la metodologia utilizzata per la valutazione delle società *government-related* come FS SpA. La valutazione dello *Stand Alone Credit Profile* (SACP) di FS non ha invece subito variazioni e rimane a BBB.



# Andamento economico e situazione patrimoniale- finanziaria di Ferrovie dello Stato Italiane SpA

## » CONTO ECONOMICO

	2014	2013	Variazione	%
<b>Ricavi operativi</b>	<b>148</b>	<b>160</b>	<b>(12)</b>	<b>(7,5)</b>
Ricavi dalle vendite e dalle prestazioni	142	152	(10)	(6,6)
Altri ricavi	6	8	(2)	(25,0)
<b>Costi operativi</b>	<b>(142)</b>	<b>(181)</b>	<b>39</b>	<b>21,5</b>
<b>Margine operativo lordo (EBITDA)</b>	<b>6</b>	<b>(21)</b>	<b>27</b>	<b>128,6</b>
Ammortamenti	(22)	(22)		
Svalutazioni e perdite/(riprese) di valore	(6)	(22)	16	72,7
<b>Risultato operativo (EBIT)</b>	<b>(22)</b>	<b>(65)</b>	<b>43</b>	<b>66,2</b>
Proventi e oneri finanziari	115	109	6	5,5
<b>Risultato prima delle imposte</b>	<b>93</b>	<b>44</b>	<b>49</b>	<b>111,4</b>
Imposte sul reddito	(4)	32	(36)	(112,5)
<b>Risultato netto dell'esercizio</b>	<b>89</b>	<b>76</b>	<b>13</b>	<b>17,1</b>

Valori in milioni di euro

Il **Risultato netto** dell'esercizio 2014 si attesta a un valore positivo di 89 milioni di euro, con un miglioramento rispetto all'esercizio precedente di 13 milioni di euro (+17,1%).

A livello di **EBITDA** si evidenzia un incremento di 27 milioni di euro, con un margine che passa da un valore negativo di 21 milioni di euro a un valore positivo di 6 milioni di euro per l'effetto combinato dei seguenti fattori:

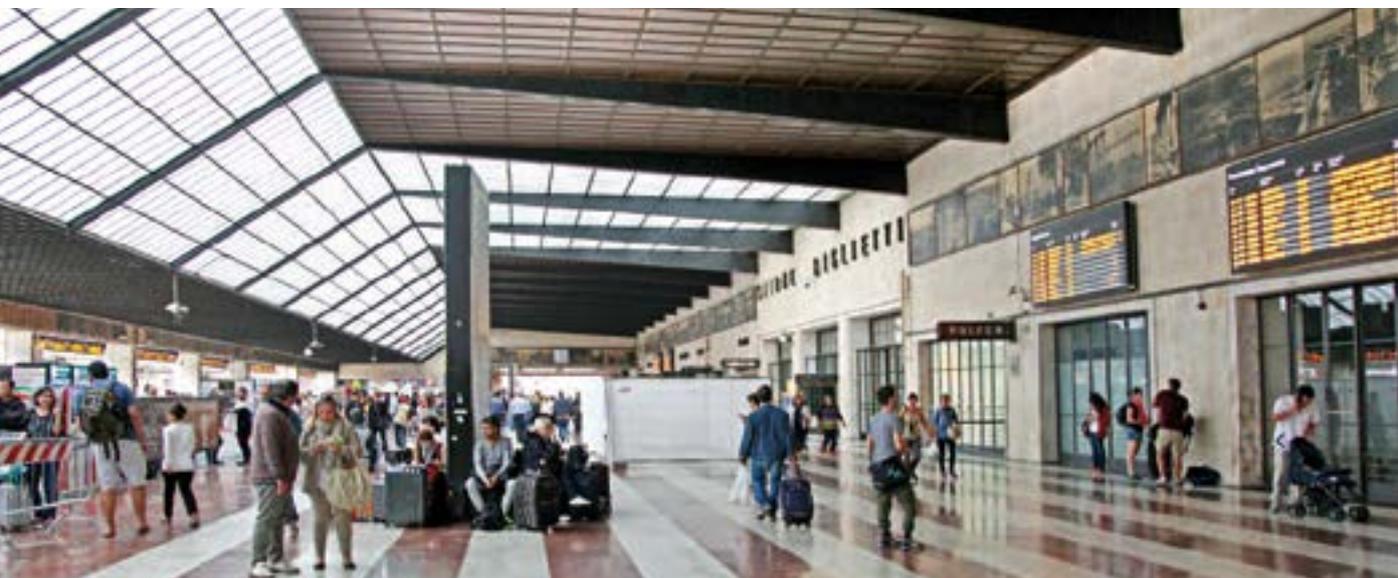
- decremento dei **Ricavi operativi** di 12 milioni di euro (148 milioni di euro nel 2014 contro i 160 milioni di euro nel 2013) principalmente per effetto dei minori ricavi relativi alle vendite di immobili e terreni di *trading* (-9 milioni di euro);
- decremento dei **Costi operativi** di 39 milioni di euro (142 milioni di euro nel 2014 contro i 181 milioni di euro nel 2013) principalmente per effetto dell'assenza nel 2014 delle svalutazioni di immobili e terreni di *trading* (-31 milioni di euro) operate nel 2013 al fine di allineare il valore contabile degli stessi all'effettivo valore di mercato, e della riduzione delle vendite effettuate nell'esercizio in corso (-6 milioni di euro), in correlazione con i minori ricavi di cui al punto precedente.

L'**EBIT** si attesta ancora a un valore negativo di 22 milioni di euro, ma in miglioramento rispetto al valore ben più negativo, pari a 65 milioni di euro del 2013 (con un recupero del 66,2%). Il confronto di tale margine nei due anni evidenzia un incremento di 16 milioni di euro rispetto alla differenza già misurata a livello di EBITDA, determinato interamente dalle maggiori svalutazioni effettuate nel corso dell'esercizio precedente sugli investimenti immobiliari derivanti dalla verifiche effettuate in merito alla consistenza dei valori iscritti rispetto al relativo *fair value*, come precedentemente specificato per gli immobili di *trading*.

Il **Saldo dei proventi e oneri finanziari** migliora di 6 milioni di euro, principalmente per l'effetto combinato:

- da un lato, del decremento dei dividendi distribuiti dalle controllate per complessivi 12 milioni di euro;
- dall'altro, dal decremento dovuto alla svalutazione della partecipazione in FS Logistica SpA effettuata nell'esercizio precedente per 33 milioni di euro;
- dei minori proventi finanziari per complessivi 8 milioni dovuti principalmente al decremento degli interessi sul conto corrente intersocietario, sulle linee di credito *intercompany* e sui conti correnti postali e bancari e all'azzeramento degli interessi a seguito dell'estinzione dello *Shareholder Loan*;
- del decremento dell'adeguamento valutario per complessivi 7 milioni di euro effettuato per i decimi da versare alla partecipata Eurofima SA, espressi in franchi svizzeri.

Le **Imposte sul reddito** presentano un valore negativo nell'esercizio di 4 milioni di euro; la differenza con l'esercizio precedente di 36 milioni di euro è attribuibile principalmente all'effetto delle imposte anticipate registrate nel 2013 per 39 milioni di euro a seguito in particolare delle svalutazioni rilevanti effettuate in tale esercizio.



## » STATO PATRIMONIALE RICLASSIFICATO

	31.12.2014	31.12.2013	Variazione
<b>Attività</b>			
Capitale circolante netto gestionale	543	560	(17)
Altre attività nette	(173)	(314)	141
<b>Capitale circolante</b>	<b>370</b>	<b>246</b>	<b>124</b>
Immobilizzazioni tecniche	602	614	(12)
Partecipazioni	35.563	35.552	11
<b>Capitale immobilizzato netto</b>	<b>36.165</b>	<b>36.166</b>	<b>(1)</b>
Tfr	(14)	(16)	2
Altri fondi	(515)	(475)	(40)
<b>Tfr e altri fondi</b>	<b>(529)</b>	<b>(491)</b>	<b>(38)</b>
<b>Capitale investito netto</b>	<b>36.006</b>	<b>35.921</b>	<b>85</b>
<b>Coperture</b>			
Posizione finanziaria netta a breve termine	(334)	(329)	(5)
Posizione finanziaria netta a medio/lungo termine		(2)	2
<b>Posizione finanziaria netta</b>	<b>(334)</b>	<b>(331)</b>	<b>(3)</b>
<b>Mezzi propri</b>	<b>36.340</b>	<b>36.252</b>	<b>88</b>
<b>Coperture</b>	<b>36.006</b>	<b>35.921</b>	<b>85</b>

Valori in milioni di euro





Il **Capitale investito netto**, pari a 36.006 milioni di euro, si è incrementato nel corso dell'esercizio 2014 di 85 milioni di euro per effetto dell'incremento del **Capitale circolante** (124 milioni di euro) cui si contrappongono l'incremento del **Tfr e altri fondi** (38 milioni di euro) e il decremento del **Capitale immobilizzato netto** (1 milione di euro).

Il **Capitale circolante netto gestionale**, pari a 543 milioni di euro, subisce un decremento nel corso dell'esercizio di 17 milioni di euro attribuibile essenzialmente:

- al decremento netto dei crediti e debiti di natura commerciale (13 milioni di euro);
- alla riduzione degli immobili e terreni di *trading* (4 milioni di euro) per l'effetto essenzialmente delle dismissioni effettuate nell'esercizio.

Le **Altre attività nette** subiscono un decremento di 141 milioni di euro, derivante principalmente dall'effetto della variazione positiva del saldo della gestione Iva.

Il **Capitale immobilizzato netto** si attesta a 36.165 milioni di euro e registra un decremento di 1 milione di euro rispetto all'esercizio 2013 riconducibile principalmente:

- all'incremento della partecipazione in Busitalia Sita Nord (11 milioni di euro);
- al decremento delle immobilizzazioni tecniche (12 milioni di euro) essenzialmente per l'effetto combinato degli ammortamenti operati nell'anno (22 milioni di euro) e delle capitalizzazioni dei progetti di investimenti afferenti il *software* (12 milioni di euro).

L'incremento del **Tfr e altri fondi** (38 milioni di euro) riflette essenzialmente l'incremento netto del Fondo imposte da consolidato fiscale (50 milioni di euro) cui si contrappone il decremento degli altri rischi minori (4 milioni di euro), del Fondo imposte differite (6 milioni di euro) e del fondo Tfr e altri benefici ai dipendenti (2 milioni di euro).

La **Posizione finanziaria netta** vede un aumento di 3 milioni di euro, con un incremento della liquidità netta che passa da un valore di 331 milioni di euro al 31 dicembre 2013 a 334 milioni di euro al 31 dicembre 2014; tale variazione deriva dall'effetto netto dovuto al miglioramento della Posizione finanziaria netta a breve (5 milioni di euro), cui fa fronte la diminuzione dell'indebitamento a medio/lungo termine per 2 milioni di euro.

I **Mezzi propri**, infine, evidenziano un incremento di 88 milioni di euro dovuto essenzialmente all'utile complessivo registrato nell'esercizio.



# Quadro macroeconomico

## Quadro macroeconomico



Il quadro macroeconomico globale nel 2014 ha mostrato, nel suo complesso, un andamento lento e irregolare: l'accelerazione di alcuni Paesi ha compensato il rallentamento di altri, limitando la riduzione del ritmo di crescita generale. Dopo una graduale decelerazione nei primi mesi dell'anno, l'attività economica mondiale è tornata lentamente a crescere, per motivi in parte legati al buon andamento dell'economia statunitense, già avviata verso la ripresa. Restano deboli invece le economie emergenti, le quali hanno mostrato un'ulteriore riduzione del tasso di crescita rispetto ai livelli raggiunti negli ultimi anni, pur continuando a contribuire significativamente alla crescita dell'economia mondiale. Secondo le ultime stime di Prometeia (gennaio 2015) il PIL mondiale è cresciuto a un tasso del 3,1%, invariato rispetto all'anno precedente e al di sotto delle aspettative. Tra le economie avanzate, nel 2014 il PIL degli Stati Uniti, dopo una contrazione registrata nella prima parte dell'anno in larga parte legata all'ondata di maltempo, è tornato a crescere, beneficiando di una politica monetaria accomodante, del rafforzamento dei consumi e degli investimenti produttivi e di un tasso di disoccupazione in forte diminuzione. In media d'anno il tasso di crescita, +2,5%, indica che l'economia statunitense si è espansa a un tasso maggiore dall'inizio della crisi. In Giappone la crescita economica annua dello +0,2%, pur essendo positiva, si è posta al di sotto delle aspettative: dopo un

incoraggiante avvio nei primi mesi del 2014, nella seconda parte dell'anno l'andamento del ciclo economico è rallentato, a causa di una flessione degli investimenti solo parzialmente compensata da un modesto recupero dei consumi.

Nei Paesi emergenti la crescita economica ha ridotto marginalmente il passo, mostrando un quadro frammentato tra le diverse aree. La caduta dei prezzi delle materie prime e l'elevata inflazione hanno ostacolato lo sviluppo dei Paesi dell'America Latina, in particolare del Brasile. In un contesto di deterioramento della situazione geopolitica, l'applicazione delle conseguenti sanzioni e contro-sanzioni ha contribuito all'indebolimento dell'economia della Russia, con rilevanti ricadute per i Paesi dell'Area Euro. Nei Paesi dell'Asia emergente la crescita è stata sostenuta principalmente dalla domanda interna e dall'impronta riformista di alcuni Governi, come quello indiano. In Cina il Prodotto interno lordo è aumentato del 7,4%,



inferiore di 1 decimo di punto percentuale rispetto agli obiettivi fissati dalle autorità governative, impegnate, tra l'altro, a individuare un percorso di sviluppo sostenibile ed equilibrato, condotto mediante alcune riforme strutturali, improntate all'aumento degli investimenti pubblici (ferrovie ad alta velocità, autostrade, metropolitane) e dei consumi interni, piuttosto che alle tradizionali esportazioni.

## » DATI ECONOMICI MONDIALI

	2014	2013
<b>PIL (variazioni % su anno precedente)</b>		
<b>Mondo</b>	<b>3,1</b>	<b>3,1</b>
<b>Paesi avanzati</b>		
USA	2,5	2,2
Giappone	0,2	1,6
Area Euro	0,8	(0,4)
<b>Paesi emergenti</b>		
Cina	7,4	7,7
India	5,8	4,7
America Latina	0,6	2,5
<b>Commercio mondiale</b>	<b>2,4</b>	<b>2,7</b>
<b>Petrolio (dollari per barile)</b>		
Brent	99,4	108,6

Fonte dati: Prometeia, Rapporto di previsione, gennaio 2015

Nonostante la ripresa del ciclo economico mondiale nel secondo semestre dell'anno, è risultata debole la crescita del commercio internazionale, +2,4%, inferiore alla crescita del PIL.

Per quanto riguarda il prezzo del petrolio, dopo una lunga fase di quotazioni elevate, nella seconda parte del 2014 esso ha subito una riduzione più rapida e netta rispetto alle altre materie prime. A determinare questa brusca caduta hanno concorso, da un lato, la continua crescita dell'offerta di greggio nei Paesi arabi contemporaneamente all'incremento di oltre il 50% della produzione di petrolio negli Stati Uniti (grazie all'innovativa applicazione di tecniche di frantumazione rocciosa – *Shale Oil*) e, dall'altro, la riduzione della domanda, quale effetto della deludente crescita di Giappone e Area Euro, e il rallentamento dell'economia cinese.

## » DATI ECONOMICI AREA EURO

	2014	2013
<b>PIL (variazioni % su anno precedente)</b>		
Area Euro	0,8	(0,4)
Germania	1,4	0,2
Francia	0,4	0,4
Italia	(0,4)	(1,9)
Spagna	1,4	(1,3)
<b>Inflazione (HICP) (variazioni % su anno precedente)</b>		
Area Euro	0,4	1,3
Germania	0,8	1,6
Francia	0,6	1,0
Italia	0,2	1,2
Spagna	(0,2)	1,5
<b>Domanda interna (variazioni % su anno precedente)</b>		
Area Euro	0,8	(0,9)
Germania	1,6	0,8
Francia	0,5	0,3
Italia	(0,9)	(2,9)
Spagna	2,2	(2,7)

Fonte dati: Prometeia, Rapporto di previsione, gennaio 2015

Nell'Area Euro la crescita è stata molto contenuta, discontinua e con differenze marcate tra i vari Paesi, a causa della debolezza della domanda interna, in particolare degli investimenti, con conseguenze quali un livello minimo di inflazione e un elevato tasso di disoccupazione.

Per contrastare questo andamento e, soprattutto, i rischi di una spirale deflazionistica, la Banca Centrale Europea ha adottato nel corso dell'anno una serie di misure straordinarie indirizzate a stabilizzare i mercati finanziari europei e, ove possibile, a favorire l'afflusso di credito all'economia reale, in modo da favorire la ripresa degli investimenti, dei consumi e delle esportazioni.

Sulla base degli ultimi risultati congiunturali, la crescita del PIL dell'Area Euro è stata in media d'anno dello 0,8%, ma con apporti disomogenei dai vari Stati membri: alla flessione registrata in Italia, si è contrapposta una dinamica positiva nei Paesi periferici tra cui la Spagna.

La crescita della Germania ha registrato una variazione del PIL dell'1,4%, superiore di 2 decimi di punto percentuale rispetto alle previsioni del Governo. Pur avendo risentito della crisi Russia-Ucraina in misura maggiore di quanto atteso, l'economia tedesca ha potuto beneficiare di una forte domanda interna e del buon andamento delle esportazioni. Essa, dopo un avvio dinamico nella prima parte dell'anno (+0,8% nel primo trimestre) e un successivo periodo di debolezza registrato nei mesi estivi (-0,1% nel secondo trimestre), si è stabilizzata positivamente nel secondo semestre del 2014 (+0,1% nel terzo e quarto trimestre).

## » DATI ECONOMICI ITALIA

	2014			
	I trimestre	II trimestre	III trimestre	IV trimestre
<b>PIL (variazioni % su anno precedente)</b>	<b>0</b>	<b>(0,2)</b>	<b>(0,1)</b>	<b>0</b>
Domanda interna	(0,3)	(0,4)	(0,3)	0
Spesa delle famiglie	0,1	0,2	0,1	0,1
Spesa delle AP e ISP	(0,3)	0,1	(0,3)	(0,3)
Investimenti fissi lordi	(1,1)	(0,8)	(1,0)	(0,5)
Costruzioni	(1,1)	(1,1)	(0,9)	(0,7)
Altri beni di investimento	(1,1)	(0,5)	(1,1)	(0,3)
<b>Importazioni di beni e servizi</b>	<b>(0,7)</b>	<b>0,9</b>	<b>(0,3)</b>	<b>0,9</b>
<b>Esportazioni di beni e servizi</b>	<b>0,2</b>	<b>1,3</b>	<b>0,2</b>	<b>1,1</b>

Fonte dati: Prometeia, Rapporto di previsione, gennaio 2015

Mentre nell'Area Euro è in atto una modesta ripresa, in Italia l'attività economica permane stazionaria, pur mostrando sul finire dell'anno timidissimi segnali positivi, legati principalmente al forte calo del prezzo del petrolio (che si sta via via trasladando sui costi di produzione e, in ultima analisi, sui prezzi finali dei prodotti energetici), al deprezzamento dell'euro (con i suoi sperati impulsi positivi sulla crescita delle esportazioni) e a una politica monetaria espansiva.

La fase ciclica ha mostrato, nel corso del 2014, una crescita del Prodotto interno lordo che ha oscillato attorno allo zero nel primo e nel quarto trimestre, con variazioni in territorio negativo nei trimestri centrali (secondo e terzo), su cui ha influito l'acuirsi delle tensioni geopolitiche. Su base annua il PIL è diminuito dello 0,4%, a sintesi di un contributo negativo della domanda interna (-0,9%) gravata dalla brusca caduta degli investimenti (-1,1%) e di un modesto aumento della domanda estera (*export* +2,0%; *import* +0,5%). La produzione industriale ha subito una contrazione media annua dello 0,9%. Le diminuzioni maggiori si sono registrate nei comparti della fabbricazione di apparecchiature elettriche e apparecchiature per uso domestico non elettriche, della fornitura di energia elettrica, gas, vapore e aria. Viceversa, i prodotti con aumenti maggiori sono stati quelli di elettronica e ottica, gli apparecchi elettromedicali, gli apparecchi di misurazione e gli orologi, i mezzi di trasporto, i tessili, l'abbigliamento, le pelli e gli accessori.

Ritmi di crescita ai minimi storici per i prezzi al consumo. Su base annua l'inflazione si è attestata su valori prossimi allo zero (0,2%) che, pur scontando il forte calo dei prezzi delle materie prime, riflette lo sfavorevole quadro dell'attività economica, con un generalizzato ripiegamento dei prezzi in tutti gli stadi di formazione.

Il mercato del lavoro continua ad attraversare una fase negativa di deterioramento, con un tasso di disoccupazione che, a fine 2014, sale al 12,8%. In crescita anche il tasso di disoccupazione giovanile che, nella fascia 15-24 anni, ha raggiunto un livello prossimo al 43%. Tuttavia, nel corso degli ultimi mesi dell'anno, in concomitanza con l'entrata in vigore di una serie di misure a favore di imprese e dipendenti, si sono registrati segnali positivi di occupazione in tutti i principali settori produttivi.

## Evoluzione del quadro macroeconomico nel 2015

I profondi cambiamenti intervenuti nell'arco dei primi mesi del 2015 hanno aumentato il livello di frammentazione con cui si sta sviluppando il ciclo economico mondiale, caratterizzato sia dalla eterogeneità dei tassi di crescita sia dalla diversità delle impostazioni di politica monetaria nelle diverse aree geografiche. In questo senso, gli elementi di maggiore impatto sono riconoscibili nell'evoluzione al ribasso del prezzo del petrolio, nel deprezzamento dell'euro, nell'avvio del programma di *Quantitative Easing* della Banca Centrale Europea e, infine, nell'incerta situazione geopolitica internazionale.

Secondo le ultime previsioni emesse da Prometeia, nel 2015 si attende una crescita mondiale del 3,2% in media d'anno, con un'accelerazione del contributo dei Paesi industrializzati (dal +1,7% del 2014 al +2,2% nel 2015) e una decelerazione di quello – peraltro più sostanziale – dei Paesi emergenti (dal +4,4% del 2014 al +4% del 2015).

### » DATI ECONOMICI MONDIALI

	2015
<b>PIL (variazioni % su anno precedente)</b>	
<b>Mondo</b>	<b>3,2</b>
<b>Paesi avanzati</b>	
USA	3,0
Giappone	1,0
Area Euro	1,4
<b>Paesi emergenti</b>	
Cina	6,8
India	6,7
America Latina	1,1
<b>Commercio mondiale</b>	<b>4,9</b>
<b>Petrolio (dollari per barile)</b>	
Brent	62,6

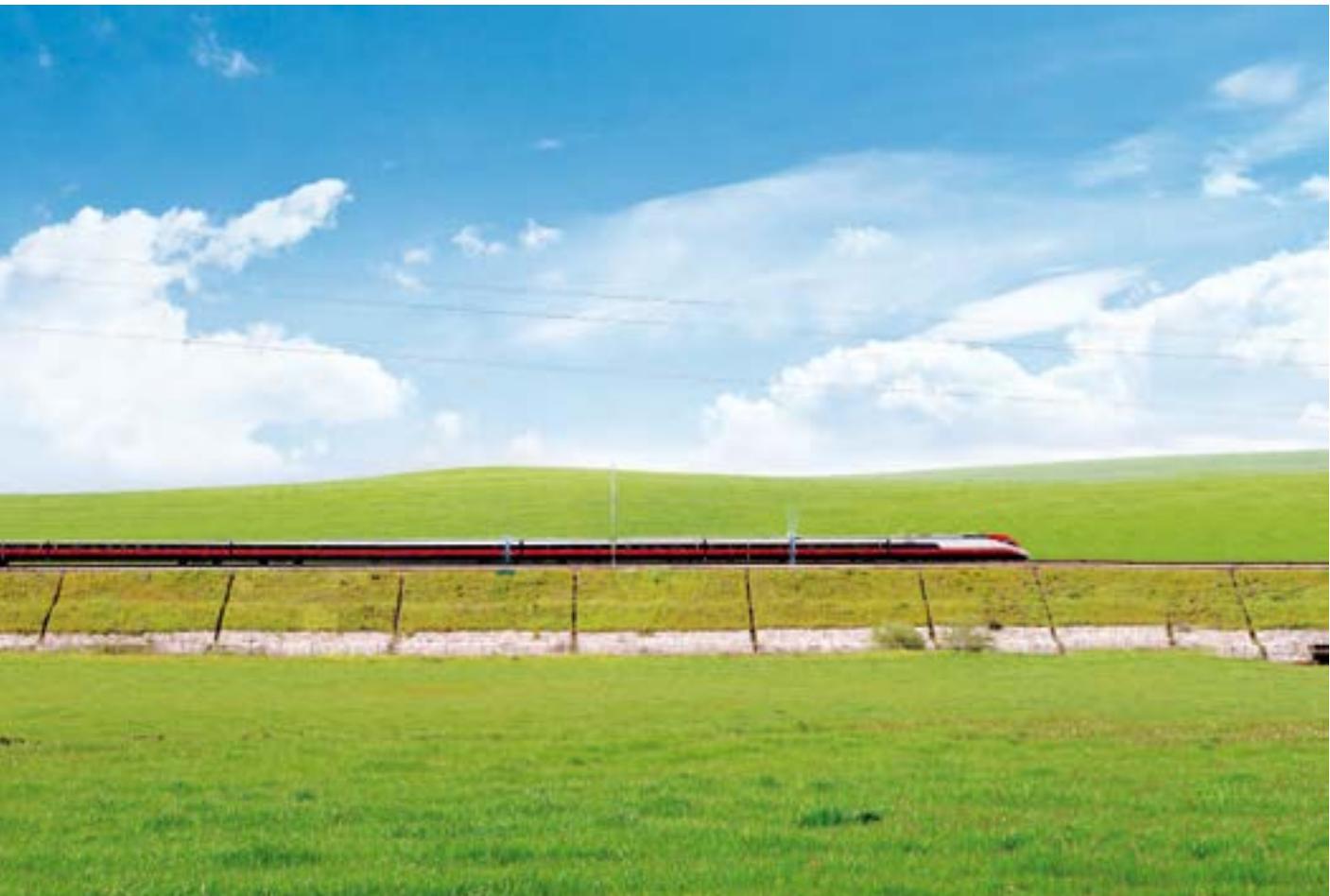
Fonte dati: Prometeia, marzo 2015

Tra i Paesi industrializzati, gli Stati Uniti hanno recentemente dimostrato una certa solidità dei propri fondamentali macroeconomici, sostenuti da un'espansione dei consumi e degli investimenti oltre che dal progressivo miglioramento del mercato del lavoro, con un tasso di disoccupazione ai minimi dall'inizio della crisi. Un quadro, quello statunitense, con note decisamente positive, che fa quindi presupporre una buona crescita del Prodotto interno lordo nel 2015 (prevista al +3%). In Giappone, a fine 2014, il Prodotto interno lordo ha mostrato un'accelerazione che, unitamente al miglioramento degli indicatori congiunturali, dovrebbe portare a una crescita media annua dell'1% nel 2015. Per i mercati emergenti, le prime indicazioni congiunturali confermano l'eterogeneità che li contraddistingue ormai da qualche anno. La buona crescita attesa per l'Asia è la sintesi di una espansione esuberante in India (6,7%), di una sostanziale tenuta nel resto della regione asiatica e di un rallentamento in Cina, il cui Prodotto interno lordo dovrebbe attestarsi a un incremento del 6,8%. Decisamente più contenute sono invece le aspettative di crescita

relative all'America Latina (crescita del Prodotto interno lordo all'1,1% nel 2015) e della Russia, sulla cui attività economica pesano le tensioni con l'Ucraina e gli effetti della repentina discesa del prezzo del petrolio. Pur in un contesto di modesta ripresa, il commercio internazionale dovrebbe poi crescere nel 2015 intorno 4,9%, grazie alla favorevole dinamica dei prezzi delle materie prime.

Un quadro di ripresa decisamente più modesto, ma dall'accento complessivamente positivo, è atteso per i Paesi dell'Area Euro. Essi, tuttavia, saranno probabilmente caratterizzati, anche per il 2015, da un'inflazione negativa ed elevati tassi di disoccupazione. Gli investimenti sono stimati in calo in Germania, Francia e Italia, mentre si registrano previsioni positive per Spagna, Portogallo e Grecia. L'espansiva politica monetaria messa in atto dalla BCE mediante il *Quantitative Easing* (1.140 miliardi di euro destinati all'acquisto di titoli di Stato), in contrapposizione alle recenti restrizioni monetarie degli Stati Uniti, ha portato il tasso di cambio euro/dollaro al di sotto di 1,10 nei primi mesi dell'anno, con una previsione di un ulteriore indebolimento dell'euro per fine anno. La crescita del prodotto interno lordo dell'Area Euro nel 2015 è attesa all'1,4%, beneficiando della predetta svalutazione dell'euro, del basso prezzo del petrolio e dell'impulso espansivo della politica monetaria. L'inflazione dell'Area Euro è invece prevista negativa nel 2015 (-0,1%), con un netto rialzo - all'1,4% - nel 2016.

Per quanto riguarda l'Italia, il 2015 si prospetta come l'anno in cui l'economia italiana tornerà a crescere. L'intensità del miglioramento appare modesta e prenderà vigore man mano che gli effetti del basso livello del petrolio, del deprezzamento dell'euro e delle politiche monetarie manifesteranno i loro effetti, concretizzandosi in scelte di consumo e investimento. Secondo le recenti previsioni del Governo italiano (DEF dell'aprile 2015), dopo la contrazione di crescita avvenuta tra il 2012 e il 2014, il Prodotto interno lordo dovrebbe aumentare dello 0,7% nel 2015 per poi ulteriormente innalzarsi - in un intervallo compreso tra l'1,3 e 1,5% - nel 2016.





## Clienti

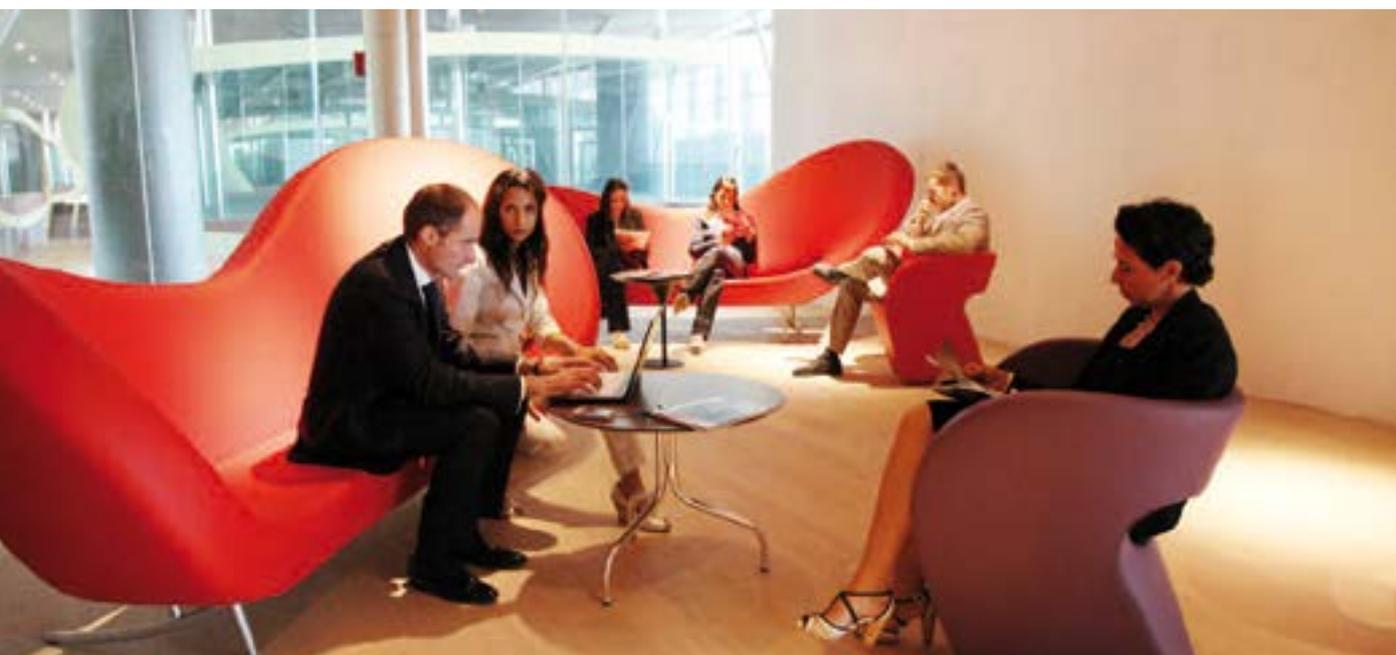
# Clienti

Il segmento Mercato 2014 è stato caratterizzato da un consolidamento dell'offerta **Passeggeri** in un contesto di aperta competitività del segmento dell'Alta Velocità. La politica di *pricing* per tutti i prodotti di questo segmento di mercato è proseguita in linea con lo scorso anno, proponendo alla clientela la consolidata struttura di gamma: *Base*, *Economy* e *Super Economy*, *mix* di flessibilità e convenienza.

Accanto alla gamma di riferimento sono state confermate le offerte: "Speciale 2x1" per viaggiare, tutti i sabato e in occasione di particolari ricorrenze, in 2 al prezzo di 1, l'offerta "Bimbi Gratis", dedicata alle famiglie, che consente ai minori di 15 anni di viaggiare gratuitamente e "CartaFRECCIA Special", dedicata ai clienti fidelizzati, per viaggiare sulle *Frecce* con lo sconto del 50% rispetto al prezzo base il martedì, il mercoledì e il giovedì dalle ore 11.00 alle ore 14.00. Per i viaggi a bordo delle *Frecce* sono state confermate, inoltre, le offerte "Andata e Ritorno in giornata" e "Andata e Ritorno Weekend".

A partire dal secondo semestre sono state introdotte due nuove offerte commerciali in abbinamento a CartaFRECCIA, "CartaFRECCIA Young" e "CartaFRECCIA Senior", che offrono la possibilità di viaggiare con lo sconto del 20% rispetto al prezzo *Base* a bordo dei treni del servizio nazionale; "CartaFRECCIA Young" è la nuova *card* dedicata ai clienti fidelizzati che hanno meno di 26 anni, mentre, la "CartaFRECCIA Senior" è emessa per i clienti fidelizzati che hanno compiuto 60 anni.

Nel corso del 2014 sono state organizzate campagne di incentivo all'acquisto mediante l'utilizzo dei buoni sconto elettronici: *Happy Day* 6 gennaio per acquisti su Trenitalia.com, il buono sconto per la Festa della Donna, le campagne Buon compleanno CartaFRECCIA e Rinnova i consensi e, durante il periodo estivo, il buono sconto Estate.





clientela, rilevati da soggetti esterni, evidenziano un livello di soddisfazione complessiva del viaggio, a fine anno, pari al 94,1% in miglioramento rispetto ai risultati rilevati alla fine del precedente esercizio (93,6%).

Le principali novità d'offerta introdotte nel corso del 2014 sono illustrate di seguito.

### **Frecciarossa**

Sono proseguite le lavorazioni di *restyling* per la realizzazione delle nuove vetture *Bistrò*, che stanno progressivamente sostituendo la carrozza ristorante tradizionale sull'intera flotta *Frecciarossa*. Caratterizzata da un *design* innovativo, la nuova vettura *Bistrò* consente il miglioramento del servizio grazie a moderne attrezzature e maggiori spazi espositivi. L'area bar è stata completamente rinnovata e l'area ristorante è stata allestita con posti a sedere di livello *Business*. I posti a sedere consentono l'effettuazione del servizio ristorante per i treni che sono nella fascia pranzo o cena durante il percorso, mentre, per i rimanenti treni, i posti sono disponibili per la prenotazione. Lo stato di avanzamento del progetto di *restyling* ha raggiunto circa l'80% delle carrozze ristorante e se ne prevede il completamento nel corso del primo semestre 2015. È proseguita l'attività di consolidamento dei servizi internet *WiFi* e 3G e l'attività di evoluzione e sviluppo del palinsesto dei *monitor* di carrozza attraverso il continuo arricchimento dei contenuti su tutta la flotta ETR500 (*Dove6*, *News*, *Info Viaggio*, *Intrattenimento* e offerte/accordi commerciali) e l'avvio di un nuovo progetto per l'affinamento delle logiche di erogazione dei contenuti sui *monitor* (georeferenziazione delle schermate, erogazioni a intervalli temporali certi, palinsesto personalizzato per corsa commerciale). Si prevede il completamento del progetto entro il primo semestre 2015.

La percentuale dei treni *Frecciarossa* giunti a destinazione puntuali o, comunque, con un ritardo compreso nella fascia 0-15 minuti è risultata a fine anno del 97,6%, con un lieve calo rispetto al 2013, quando l'indice era il 98,2%. I dati di soddisfazione della clientela, rilevati da soggetti esterni, evidenziano un livello di soddisfazione complessiva del viaggio, a fine anno, pari al 96,1% in linea con il 2013.

A fine 2014 è stata superata la soglia dei 4 milioni di clienti fidelizzati al programma *CartaFRECCIA*, che si è arricchito di vantaggi esclusivi, come i voli aerei nel catalogo premi e l'avvio del programma "Passaparola".

Nel 2014, a fronte dei risultati positivi riscontrati nell'anno precedente, sono state confermate le iniziative nel campo del *marketing* sportivo con l'aggiunta del Sassuolo alle squadre di calcio, già in *partnership*, che si trovano sul *network Frecciarossa*: Juventus, Torino, Milan, Inter, Bologna, Fiorentina, Roma, Lazio e Napoli.

La percentuale dei treni a media e lunga percorrenza del segmento Mercato giunti a destinazione puntuali o, comunque, con un ritardo compreso nella fascia 0-15 minuti è risultata a fine anno del 97,2% (nel 2013 era il 96,0%).

I dati di soddisfazione della



### **Frecciargento**

A conclusione dell'allestimento della flotta ETR 600, ETR 610 e ETR 485 con gli apparati necessari per l'erogazione dei servizi multimediali di bordo, è stato lanciato il Portale *Frecciargento* con la stessa offerta di servizi già previsti nel Portale *Frecciarossa*: connessione internet *WiFi* gratuita, intrattenimento multimediale e informazioni di viaggio.

È proseguita l'attività di evoluzione e sviluppo del palinsesto dei *monitor* di bordo sui treni ETR 600 e ETR610 in totale analogia con il prodotto *Frecciarossa*. Anche il sito *Frecciargento* disponibile sui *monitor touch screen* dei vestiboli dei treni ETR 600 e 610 con la descrizione dell'offerta, del prodotto, del *pricing* e dei servizi offerti ai clienti *Frecciargento*.

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 del 98,5%, nel 2013 era il 98,4%. I dati di soddisfazione della clientela evidenziano un livello di soddisfazione complessiva del viaggio, a fine anno, pari al 93,2% (nel 2013 era 92,5%).

### **Frecciabianca**

Sul prodotto *Frecciabianca* si è concentrata l'attenzione sulla riduzione dei tempi di collegamento al fine di offrire ai clienti una ulteriore riduzione dei tempi di percorrenza. Il collegamento, attivato con una nuova coppia veloce tra Trieste Centrale e Milano Centrale, viene effettuato in 3 ore e 44 minuti.

È proseguito il processo di omogeneizzazione della nuova livrea *Frecciabianca* e sono state implementate le migliorie al palinsesto degli annunci a bordo treno, in totale analogia con i prodotti *Frecciarossa* e *Frecciargento*.

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 96%, quando nel 2013 era il 95,8%. I dati di soddisfazione della clientela evidenziano un livello di soddisfazione complessiva del viaggio, a fine anno, pari al 92,5%, in linea con i risultati 2013.

## Internazionale

L'offerta Italia-Svizzera è stata rinforzata dal cambio orario di giugno 2014 con una nuova coppia Milano-Zurigo, nella fascia oraria pomeridiana, con una rimodulazione degli orari Milano-Zurigo a partire da giugno a causa dei lavori del potenziamento del tunnel del Gottardo.

Diverse poi sono state le iniziative promozionali per i collegamenti Italia Svizzera: "Happy Swiss train" nei week-end di maggio-giugno in prima classe e Promo Mercatini di Natale.

Prosegue la vendita della promozione Thello che prevede per i viaggiatori che scelgono i treni notte Thello in partenza da e arrivo a Venezia, Padova, Vicenza, Verona, Brescia, Milano, Parigi e Digione, agevolazioni per viaggi *Frecciarossa*, *Frecciargento* e *Frecciabianca*.

La combinazione *Frecce*-Thello permette di collegare in maniera efficace e ora ancora più conveniente, la Francia con gran parte dei capoluoghi italiani e con i principali centri a più alto interesse turistico e commerciale. Dal 14 dicembre, poi, è stata attivata la nuova relazione da Milano a Nizza.

L'offerta Internazionale è stata infine caratterizzata dal ripristino parziale delle composizioni ordinarie ridotte, sia nel 2012 sia nel 2013, sui treni Germania Notte per consentire il completamento degli interventi di revisione del sistema di apertura e chiusura porte delle carrozze. Inoltre è stato reintrodotta il servizio posti a sedere sulla tratta Roma/Bologna-Monaco/Vienna.

## Passeggeri Servizio Universale

In linea con quanto previsto dal Contratto di Servizio per la lunga percorrenza, si è confermato per il 2014 il modello di offerta definito dal committente Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Anche per il 2014, ai viaggiatori dei treni Notte è stata proposta l'offerta commerciale Notte + AV che prevede un prezzo agevolato per il viaggio a bordo dei treni AV *Frecciarossa* e *Frecciargento* con origine o destinazione Napoli, Roma o Bologna in combinazione con un collegamento Notte da o per la Sicilia, Calabria o Puglia per una maggiore efficienza e garanzia della continuità territoriale. Da maggio, poi, è stata lanciata la tariffa *Economy* e la *Super Economy* per i treni Notte con *price point* dedicati ed è stata avviata una campagna di comunicazione "Notte a partire da 39 €" per i viaggi in cuccetta (49€ per il Vagone letto).

La percentuale dei treni a media e lunga percorrenza del Servizio Universale e Altro giunti a destinazione puntuali o con un ritardo compreso nella fascia 0-15 minuti, è risultata superiore al 94,6%, evidenziando un significativo miglioramento rispetto all'anno precedente (90%).



## Trasporto Regionale

Al 31 dicembre 2014 sono giunti a scadenza la maggior parte dei Contratti di Servizio con le Regioni. L'attività di negoziazione è in atto e si è in fase di formalizzazione di diverse intese volte al rinnovo dei contratti stessi. Nella maggior parte dei casi si stanno negoziando dei contratti "ponte" in vista delle gare attraverso le quali le Regioni hanno manifestato l'intenzione di voler procedere al fine della stipula dei nuovi contratti.

Per quanto concerne la Regione Emilia Romagna si è ottenuta la proroga del Contratto di Servizio fino al 30 giugno 2016, mentre lo scorso 20 ottobre 2014 è stata presentata l'offerta per la gara relativa ai servizi di trasporto.

Proseguono le consegne dei nuovi convogli secondo quanto previsto nei contratti di servizio con le Regioni; in particolare sono stati consegnati 29 complessi elettrici *Jazz* e 167 carrozze Doppio Piano Vivalto; anche la commessa dei complessi diesel *Swing* procede secondo gli impegni presi con le Regioni con l'attivazione dei primi treni entro marzo 2015.

È necessario rilevare in generale che la maggior parte delle Regioni, seppure in diversa misura, svolgono in modo positivo il proprio ruolo di committente senza richiedere riduzioni consistenti dei servizi e garantendo la regolarità dei pagamenti, in modo da rendere disponibili i flussi di cassa previsti contrattualmente per supportare gli investimenti necessari al rinnovo della flotta. Alcune Regioni intervengono addirittura con fondi propri per l'acquisto di nuovi convogli e svolgono un ruolo attivo molto importante per il miglioramento continuo del reticolo di offerta.

In alcuni casi, per fortuna limitati, si devono invece lamentare tagli importanti nei servizi richiesti per difficoltà di bilancio e ritardi nei pagamenti così consistenti da comportare il blocco degli investimenti per i nuovi convogli.



Con riferimento al Contratto di Servizio con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per le Regioni a statuto speciale, lo stesso non è stato rinnovato dal 2009. Trenitalia SpA sta continuando a erogare i propri servizi sulla base di indicazioni che il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha inviato alla stessa di anno in anno. Parallelamente procede la progressiva devoluzione delle competenze alle Regioni a statuto speciale; infatti, a seguito dell'Accordo di programma del 7 giugno 2012 tra la Regione Sardegna e i Ministeri competenti, è stata conclusa la procedura di trasferimento delle risorse finanziarie dal MEF alla Regione stessa e sono state avviate le negoziazioni per un affidamento diretto a Trenitalia SpA. Analoga procedura è in corso con la Regione Sicilia.

La percentuale dei treni del trasporto regionale arrivati a destinazione nella fascia 0-5 minuti è risultata pari al 93%, in leggero miglioramento rispetto allo scorso anno (92%).

Anche i dati di *customer satisfaction* fanno registrare miglioramenti, in particolare il gradimento della clientela del viaggio nel complesso ha raggiunto il 74,1% nel 2014 rispetto al 73,8% del 2013; per quanto riguarda invece la qualità percepita delle pulizie a bordo dei treni regionali si evidenzia un rilevante miglioramento, passando dal 54,8% del 2013 al 58,8% del 2014; solo qualche anno fa tale indice si attestava al 33%. 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 e investimenti per facilitare la fruibilità dei servizi, in particolare:

- è in fase avanzata il progetto per la dematerializzazione del titolo di viaggio riducendo il titolo di viaggio a un mero promemoria. La dematerializzazione dei titoli di viaggio comporterà una riduzione dei costi di stampa, magazzino e distribuzione. Tale attività sarà completata nel corso del 2015;
- è stato completato il progetto di sostituzione delle vecchie emettitrici di biglietti *self service* con l'installazione di 1.280 nuovi apparati, dislocati nei principali punti di traffico ivi compreso 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, quali la lettura del codice a barre e *card con microchip*;
- è stato completato in Piemonte il sistema di emissione degli abbonamenti elettronici integrati mediante *card con microchip*. Per l'emissione dei biglietti di corsa semplice il progetto sarà completato nel corso del 2015. Tale nuova modalità di vendita sarà estesa anche ad altre realtà regionali nel 2015. Continua l'ampliamento della rete commerciale, infatti, attraverso gli accordi sottoscritti con Lottomatica, Federazione Italiana Tabaccai e Sisal nel corso del 2014 il numero dei punti vendita dove poter acquistare i biglietti regionali e abbonamenti ha raggiunto i 70 mila punti, presenti capillarmente su tutto il territorio nazionale.

## Cargo

Il traffico ferroviario ha risentito della difficile situazione congiunturale del mercato italiano, con flessioni nei volumi di traffico per i trasporti nazionali (convenzionali e intermodali marittimo e terrestre), mentre quelli internazionali sono risultati in crescita, soprattutto per i maggiori flussi da e verso Germania, Austria, Olanda, Ungheria e Polonia.

Tra i settori merceologici i maggiori cali si sono concentrati nel trasporto del Siderurgico e del Chimico in conseguenza della grave crisi del settore della siderurgia e della chiusura di molti impianti della chimica, mentre il trasporto di materie prime, beni di consumo per traffici in *import* di legname e cereali e il settore *Automotive* hanno mostrato una migliore tenuta.

In questo scenario la posizione della Divisione Cargo di Trenitalia SpA è rimasta pressoché invariata rispetto al 2013, rimanendo orientata a mantenere un costante livello di offerta per il trasporto a treno completo con i medesimi volumi di produzione. Tali risultati sono stati raggiunti grazie alla fidelizzazione della clientela, il prolungamento temporale degli accordi in essere in Italia e le azioni mirate a incrementare i traffici internazionali all'estero. L'andamento discontinuo, invece, dei traffici nazionali del combinato marittimo e terrestre non ha favorito una azione incisiva di recupero di traffici dalla concorrenza inter/intra modale.



# Andamento dei mercati di riferimento e del traffico ferroviario nazionale

## ferroviario nazionale

Pur in un contesto in cui la ripresa dell'economia italiana stenta ancora ad avviarsi, nel 2014 il settore dei trasporti ha mostrato un andamento moderatamente positivo sia nel trasporto passeggeri che merci. Il trasporto merci è stato caratterizzato da una dinamica positiva in quasi tutti i comparti, pur in presenza di una flessione della produzione industriale (-0,8%). Nel settore aereo è proseguita la crescita del traffico, peraltro già in ripresa nel 2013, con un incremento annuo delle tonnellate movimentate del 5% circa. Milano Malpensa si conferma al primo posto nella movimentazione delle merci con circa 460 mila tonnellate, pari a circa il 51% delle tonnellate gestite a livello nazionale. Il traffico merci autostradale ha prodotto circa 17 miliardi di veicoli-km pesanti, corrispondente a un incremento dello 0,7% rispetto all'anno precedente. Segnali concreti si sono riscontrati anche nelle immatricolazioni di autoveicoli per il trasporto delle merci (+16,4% su base annua). Anche il trasporto marittimo di *container* nei principali porti italiani ha fatto registrare una dinamica positiva, con un incremento di circa l'1% nel primo semestre dell'anno rispetto al primo semestre del 2013, sorretto soprattutto dal buon andamento del porto di Genova. Il comparto della logistica, trainato dall'incremento dell'*export*, ha mostrato infine una crescita dell'1,1% in termini di fatturato.

Anche l'andamento della domanda di trasporto passeggeri è risultato in crescita. È tornato a incrementarsi, dopo due anni di contrazione, il traffico aereo passeggeri, con circa 150 milioni di viaggiatori transitati nei 35 aeroporti italiani monitorati da Assaeroporti (+4,5% rispetto all'anno precedente). Sul risultato complessivo ha inciso positivamente sia la componente nazionale, con un incremento del 2,5% sia la netta crescita del traffico internazionale.

Quest'ultimo ha infatti mostrato un aumento del 5,9% rispetto allo scorso anno, aumento al quale ha contribuito in modo particolare il +7,5% rispetto al 2013 registrato dal traffico con i Paesi dell'Unione Europea. Con i suoi 38,5 milioni di passeggeri complessivamente transitati nell'anno, l'aeroporto internazionale di Roma Fiumicino si conferma come primo scalo nazionale. Segue l'*hub* di Milano Malpensa con circa 19 milioni di passeggeri (+5% rispetto al 2013), di cui circa 16 milioni relativi al traffico internazionale, nonostante il *Decreto Linate* che ha liberalizzato il traffico dall'aeroporto di Milano Linate alle città non capitali d'Europa. Sul versante del trasporto su gomma, dopo le contrazioni degli ultimi tre anni, la componente veicolare leggera chiude l'anno con un incremento dell'1,0 per cento rispetto al 2013, corrispondente a un volume di circa 59 miliardi di veicoli-km leggeri. In ripresa si è mostrato anche il mercato delle auto, con circa 1,4 milioni di immatricolazioni nel 2014 (+4,2% rispetto all'anno precedente), sostanzialmente imputabile alla crescita del settore noleggio piuttosto che di quello dei privati. È invece risultato in rallentamento il trasporto marittimo crocieristico: secondo le previsioni Cemar, i crocieristi nei porti italiani sono diminuiti di circa dieci punti percentuali su base annua.





## Focus sulla gestione dell'infrastruttura ferroviaria nazionale

Al 31 dicembre 2014, la consistenza della rete gestita da Rete Ferroviaria Italiana SpA era pari a 16.723 km distribuiti su tutto il territorio nazionale e suddivisi nelle seguenti tipologie di linee:

- linee fondamentali, caratterizzate da un'alta densità di traffico, per un'estensione di 6.449 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 9.331 km;
- linee di nodo, situate all'interno di grandi aree metropolitane, per un'estensione totale di 943 km.

A fine 2014 il 71,4% della rete, pari a 11.940 km, risultava elettrificata, mentre l'incidenza del doppio binario era pari al 45% del totale, corrispondente a 7.555 km.

Tutte le linee della rete sono attrezzate con uno o più sistemi di protezione marcia treno, il che rende l'infrastruttura ferroviaria nazionale tra le più sicure d'Europa. In particolare, le linee della nuova rete ad Alta Velocità/Alta Capacità sono dotate del sistema ERTMS/ETCS (*European Rail Traffic Management System/European Train Control System*), sistema di segnalamento *standard* europeo.

Le imprese ferroviarie in possesso di licenza rilasciata dal Ministero secondo le modalità previste dal D.Lgs. 188/2003 e dal D.M. 36/2011 erano 32 al 30 settembre 2014.

La produzione complessiva realizzata nel 2014 sulla rete gestita da Rete Ferroviaria Italiana SpA è stata di circa 331 milioni di treni-km, sostanzialmente in linea con quella dell'anno precedente. In aumento, di circa il 3% rispetto al 2013, la quota di traffico complessivamente realizzata dagli operatori terzi.

### » PRODUZIONE IN TRENI-KM

		2014	2013	Variazione %
Viaggiatori	<i>migliaia</i>	279.532	280.514	(0,4)
di cui lunga percorrenza	<i>migliaia</i>	91.324	90.510	0,9
di cui regionale	<i>migliaia</i>	188.208	190.004	(0,9)
Cargo	<i>migliaia</i>	41.271	40.652	1,5

*Dati non comprendenti la categoria Altro, non imputabile a singole tipologie di servizio, e pari a circa il 3% del totale*

# Focus sul traffico passeggeri e merci del Gruppo

Anche nel 2014, malgrado un quadro congiunturale di perdurante debolezza, il Gruppo FS Italiane ha conseguito risultati di traffico in crescita confermando il positivo andamento dell'anno precedente. Complessivamente, considerando anche le attività internazionali, il settore ferroviario ha evidenziato un incremento dell'1,8% nei volumi viaggiatori e dell'1,5% nei volumi merci.

Nel comparto viaggiatori sono stati trasportati, nell'insieme, circa 42,5 miliardi di viaggiatori-km, di cui circa 20,3 miliardi relativi ai servizi per la media e lunga percorrenza (+5,0%) e 22,2 miliardi relativi ai servizi regionali e metropolitani (-0,9%). Nel segmento della media e lunga percorrenza si è registrato un notevole contributo positivo dei servizi a mercato (+6,8%) che ha ampiamente controbilanciato la riduzione dei volumi dei servizi universali (-1,3%). Tra i servizi a mercato prosegue il favore della clientela per i prodotti *Frecce* la cui offerta sarà potenziata, in occasione dell'Expo 2015, con l'attivazione di nuovi collegamenti e della fermata nella stazione di Rho-Fiera Expo Milano 2015. L'aumento dei passeggeri delle *Frecce* che percorrono le linee ad alta velocità (*Frecciarossa* e *Frecciargento*) è stato, nel 2014, del +10,9% rispetto al 2013; se si considerano i soli servizi *Frecciarossa*, l'incremento è stato ancora più consistente: +13,3% dei passeggeri e livello di soddisfazione crescente in termini di *comfort*, puntualità, pulizia e informazione a bordo treno.

## » DATI DEL TRAFFICO PASSEGGERI

		2014	2013	Variazione %
<b>Traffico a media e lunga percorrenza*</b>				
Viaggiatori-km – Servizi a mercato	<i>milioni</i>	16.044	15.025	6,8
Viaggiatori-km – Servizi a carattere universale contribuito	<i>milioni</i>	4.255	4.312	(1,3)
<b>Totale</b>	<b><i>milioni</i></b>	<b>20.299</b>	<b>19.337</b>	<b>5,0</b>
Treni-km – Servizi a mercato	<i>migliaia</i>	55.304	55.613	(0,6)
Treni-km – Servizi a carattere universale contribuito	<i>migliaia</i>	23.478	23.642	(0,7)
<b>Totale</b>	<b><i>migliaia</i></b>	<b>78.782</b>	<b>79.255</b>	<b>(0,6)</b>
<b>Traffico Trasporto regionale*</b>				
Viaggiatori-km	<i>milioni</i>	22.172	22.381	(0,9)
Treni-km	<i>migliaia</i>	189.574	192.214	(1,4)
<b>Totale traffico passeggeri</b>				
<b>Totale viaggiatori-km</b>	<b><i>milioni</i></b>	<b>42.471</b>	<b>41.718</b>	<b>1,8</b>
<hr/>				
<b>Totale treni-km</b>	<b><i>migliaia</i></b>	<b>268.356</b>	<b>271.469</b>	<b>(1,1)</b>

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

La produzione del comparto viaggiatori, misurata in volumi di treni-km, ha mostrato nel complesso una leggera riduzione, pari al -1,1%, conseguente al recupero di produttività mediante il miglioramento dei processi interni. I treni-km passeggeri sono stati circa 268 milioni, di cui quasi 79 milioni relativi alla media e lunga percorrenza (-0,6%) e circa 190 milioni ai servizi regionali (-1,4%).

Il coefficiente di riempimento del trasporto di media e lunga percorrenza è nei fatti aumentato di circa due punti percentuali (52,4%) rispetto all'esercizio precedente, con valori superiori per i servizi a mercato trainati, anche in questo caso, dal positivo andamento dei prodotti *Frecce* (60%). Sostanzialmente invariato rispetto all'anno precedente il coefficiente medio di riempimento del trasporto regionale (34%) che risente, tuttavia, delle forti variazioni tra le fasce orarie di "punta" e di "morbida".

In crescita anche il livello di soddisfazione del viaggio nel complesso, con riferimento ai soli servizi effettuati sul territorio nazionale, sia per la media e lunga percorrenza (91,4%) che per quelli regionali (74,1%).

Per quanto riguarda il trasporto su gomma, il Gruppo FS Italiane ha da tempo avviato un percorso di integrazione ferro-gomma mediante nuovi modelli di offerta più aderenti alle caratteristiche della domanda. Nel corso del 2014 ha consolidato la propria presenza nel mercato del trasporto pubblico locale attraverso l'acquisizione di una quota di controllo (con effetto dal 1° marzo 2014) e, successivamente, l'intera partecipazione (agosto 2014) della società Umbria Mobilità Esercizio Srl, che offre servizi su gomma, servizi ferroviari e di navigazione interna nella regione Umbria.

In forza di questo rafforzamento societario, la produzione, in ambito nazionale, è passata dai circa 59 milioni (compresa quella relativa al trasporto urbano della città di Firenze) agli 80 milioni di bus-km. A parità di perimetro, rispetto all'anno precedente i volumi di produzione si sono incrementati del 4,2%. Anche al di fuori del territorio nazionale (segnatamente in Germania) la produzione di bus-km è aumentata del 6,5% rispetto all'anno precedente.

Per quanto riguarda il traffico merci del Gruppo, è proseguita nel 2014 la dinamica positiva dell'ultimo triennio, pur nel citato contesto di tendenziale debolezza economica e grazie anche al nuovo modello organizzativo orientato alla specializzazione per corridoi verso il Nord e l'Est Europa.

Considerando sia i volumi nazionali che internazionali, si è infatti registrato un incremento dell'1,5% rispetto all'esercizio precedente, con un traffico complessivo che ha superato i 23 miliardi di tonnellate-km. Un forte impulso in tal senso è stato prodotto dallo sviluppo dei mercati esteri (+6,7%), in particolare nell'area compresa tra il Sud della Germania, la Svizzera e l'Austria.

La produzione complessiva dell'offerta merci si è attestata a un livello pari a circa 47,5 milioni di treni-km con un incremento del 2,9% rispetto all'anno precedente, mentre la quota di offerta nei mercati esteri è cresciuta dell'11,4%. Sostanzialmente in linea con l'anno precedente è risultato il carico medio, intorno alle 500 tonnellate per treno.

## » DATI DEL TRAFFICO MERCI GRUPPO CARGO

		2014	2013	Variazione %
Tonnellate-km	<i>milioni</i>	23.188	22.854	1,5
di cui su territorio estero	<i>milioni</i>	10.999	10.312	6,7
Treni-km	<i>migliaia</i>	47.470	46.121	2,9
di cui su territorio estero	<i>migliaia</i>	19.025	17.083	11,4



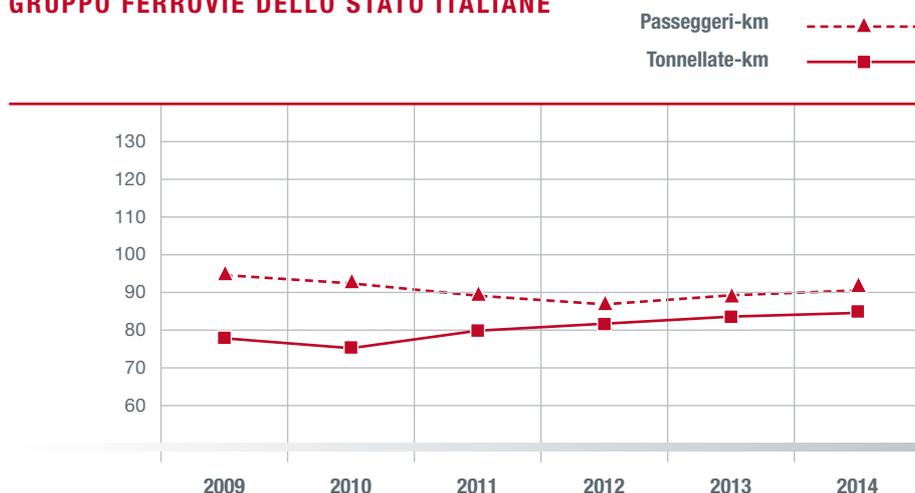
# I risultati del traffico delle principali imprese ferroviarie europee

La debole crescita economica nei Paesi dell'Unione Europea ha complessivamente influenzato la domanda di mobilità soddisfatta dalle imprese ferroviarie: secondo i dati provvisori della International Union of Railways (UIC), si è verificata una leggera flessione dei volumi di passeggeri (-0,3% in termini di passeggeri-km) e un aumento dei volumi di merci (+0,9% in termini di tonnellate-km).

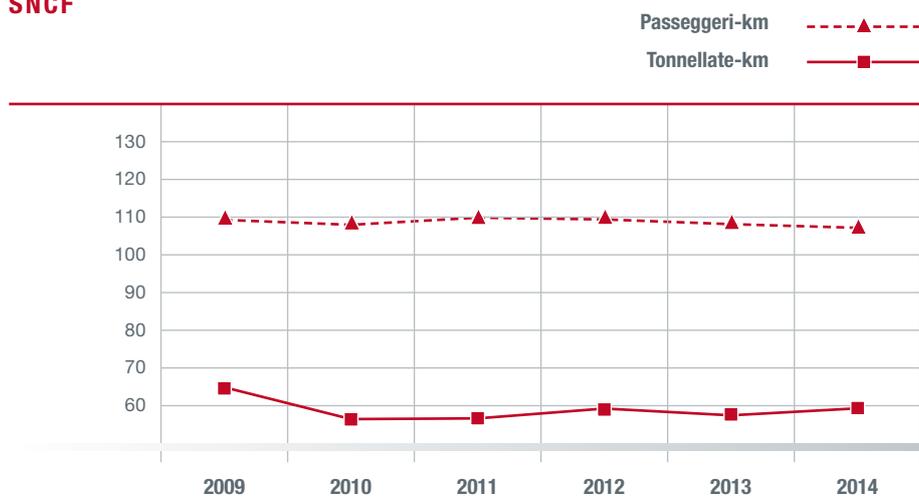
Nel trasporto passeggeri, fatta eccezione per la RENFE (Spagna), che ha registrato una certa vivacità della domanda con una variazione positiva di circa cinque punti percentuali, le altre imprese ferroviarie hanno mostrato variazioni intorno allo zero. Da segnalare la crescita dei servizi ad Alta Velocità soprattutto in Francia, Germania, Italia e Spagna.

Nell'ambito del trasporto ferroviario merci, maggiormente legato all'andamento della congiuntura e collocato in un contesto più competitivo, spiccano i risultati ottenuti da SNCF (Francia), che ha conseguito un incremento dei propri traffici di circa due punti percentuali, a fronte di variazioni dei volumi intorno allo zero registrate dalle altre maggiori imprese ferroviarie europee. Considerando l'intero traffico nazionale e internazionale, la DB AG (Germania) si è confermata al primo posto per volumi merci trasportati, con circa il 38% delle tonnellate-km complessive di tutti i membri UIC europei. Molto minore è invece stata la quota (9%) di SNCF (Francia); tra i Paesi dell'Est Europa si è distinta la PKP (Polonia) con circa l'11% del traffico.

## » GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE



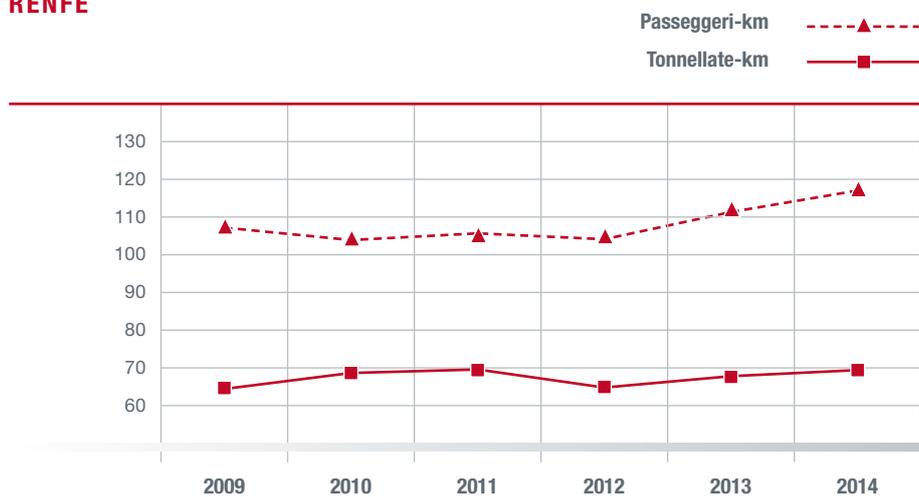
»» SNCF



»» DB AG



»» RENFE





# Sicurezza dell'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 le omologhe autorità nazionali e gli organismi d'inchiesta per favorire gli scambi di esperienza e lo sviluppo di una cultura comune in materia di sicurezza del sistema ferroviario è l'ERA (European Railway Agency), mentre il corrispondente di questo organismo è, in Italia, l'ANSF (Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie), istituita con D.Lgs. 162/2007 di recepimento della Direttiva Comunitaria sopra richiamata.

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 se ha prodotto un'interruzione del traffico di 6 o più ore. Sono esclusi gli incidenti che si verificano nell'ambito dei binari interrotti o momentaneamente interrotti, alla circolazione (depositi, officine) e comunque quelli causati da atti volontari (suicidi o atti vandalici).

Nel 2014 il numero degli incidenti classificati come "gravi" è stato pari a 115, in leggero aumento rispetto all'esercizio precedente, quando erano stati 98, ma comunque al di sotto della media dell'ultimo decennio. Secondo i criteri stabiliti dalla citata normativa di riferimento si sono avuti:

- 9 collisioni di treni, contro le 4 del 2013, di cui 4 causate da dissesto idrogeologico (frane, massi e alberi ingombranti sulla sede ferroviaria);
- 4 deragliamenti, contro i 6 del 2013, di cui uno dovuto a dissesto idrogeologico;
- 16 investimenti ai passaggi a livello in complesso, ovvero considerando anche gli investimenti di pedoni a passaggio a livello chiuso, contro i 14 dello scorso anno;
- 82 incidenti gravi alle persone causati dal materiale rotabile in movimento contro i 73 dell'esercizio precedente. In questa tipologia di incidenti rientrano: le cadute di persone da veicoli ferroviari in movimento (sia passeggeri che personale ferroviario) e gli investimenti di persone (sia estranei che personale ferroviario);
- 4 incidenti che, non rientrando in nessuna delle altre categorie, vengono classificati come "altri" contro uno del 2013.

Per quanto riguarda le conseguenze alle persone, il numero dei morti e feriti gravi è salito a 102 (61 morti e 41 feriti) rispetto ai 96 del 2013. La causa maggiore del numero di vittime in incidenti (82%) è legata all'indebita presenza e all'attraversamento dei binari in ambito ferroviario: 54 i morti e 30 i feriti gravi concentrati nei nodi principali di Milano, Roma, Bologna e Genova. Tra le altre cause di decesso si segnalano quelle collegate ai passaggi a livello (7 morti e 9 feriti), nonostante l'impegno di Rete Ferroviaria Italiana SpA nella soppressione di circa il 23% dei passaggi a livello negli ultimi dieci anni.





## Sostenibilità

# Sostenibilità

Il 30 settembre 2014 si è svolto a Roma il secondo *panel* con gli *stakeholder* del Gruppo FS Italiane. Al *panel* hanno partecipato circa 50 rappresentanti dei principali interlocutori del Gruppo – 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 durante la giornata di lavori:

1. Ambiente: rumore e impatto ambientale delle infrastrutture;
2. Sicurezza: in stazione e a bordo treno;
3. Mobilità passeggeri: integrazione modale nelle aree urbane (trasporto pubblico locale) e integrazione modale nella lunga percorrenza;
4. Qualità dei servizi: accessibilità e *customer satisfaction*;
5. Organizzazione interna: *diversity management* e sviluppo professionale.

L’incontro si è concluso con la formulazione di una lista di proposte di miglioramento alle quali il Gruppo FS Italiane ha risposto, in maniera trasparente sul sito di Gruppo, all’inizio del 2015.

Prosegue il progetto per lo sviluppo di una soluzione informatica (SuPM – *Sustainability Performance Management*) per la pianificazione, il monitoraggio e il *reporting* della sostenibilità, con l’estensione del perimetro di rendicontazione – rispetto a quello dell’anno precedente – ad altre società del Gruppo (Blu-ferries Srl, Ataf Gestioni Srl e Umbria Mobilità Esercizio Srl). Il Rapporto di sostenibilità del Gruppo FS Italiane, anche nell’edizione 2013, ha ottenuto il più alto livello di conformità rispetto allo *standard* internazionale G3.1 promosso dalla Global Reporting Initiative.

Di seguito sono riportate le principali attività del Gruppo FS Italiane per le risorse umane, i clienti e l’ambiente.



## Risorse umane

# Risorse umane



Il numero dei dipendenti del Gruppo è passato dalle 69.425 unità del 31 dicembre 2013 alle 69.115 unità del 31 dicembre 2014, scontando una diminuzione netta pari a 310 unità. Una diminuzione ben più rilevante si registra anche sulle consistenze medie (-1.544 unità).

### »» CONSISTENZA DEL PERSONALE

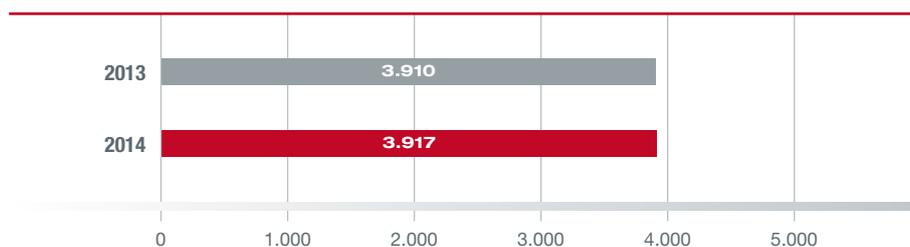
	Unità
Dipendenti al 31.12.2013	69.425
Entrate*	2.824
Uscite*	3.134
<b>Dipendenti al 31.12.2014**</b>	<b>69.115</b>
Consistenza media 2013	71.031
<b>Consistenza media 2014**</b>	<b>69.487</b>

\* Le entrate e le uscite includono quelle realizzate con contratti a tempo determinato del settore delle navi traghetto

\*\* 1.227 ingressi scaturiscono dall'acquisizione della società Umbria Mobilità Esercizio e della sua società controllata Savit a partire dal mese di marzo 2014



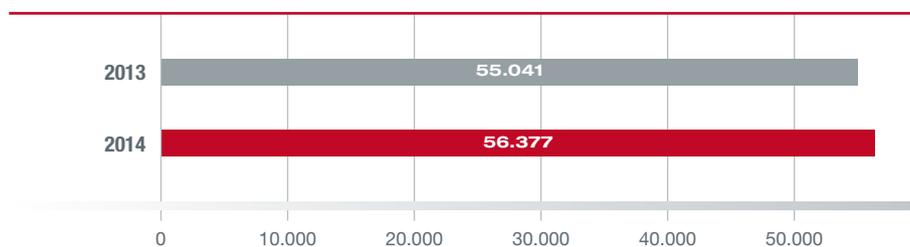
## »» COSTO DEL PERSONALE



Valori in milioni di euro

»» Costo del personale **+0,2%**

## »» COSTO MEDIO DEL PERSONALE PER ADDETTO



Valori in unità di euro/numero medio di dipendenti

»» Costo medio del personale **+2,4%**  
per addetto

## Le relazioni industriali

Nelle more dell'emanazione del decreto interministeriale di recepimento dell'Accordo del 30 luglio 2013 per l'adeguamento 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 (il cosiddetto Fondo di gestione bilaterale di sostegno al reddito), sulla base delle disposizioni contenute nell'art. 3 della Legge 92/2012 (la cosiddetta "Legge Fornero"), con nota del Ministero del Lavoro e delle Politiche Sociali n. 40 del 12 marzo 2014 è stata consentita l'ultrattività del Comitato Amministratore del Fondo per deliberare interventi sulla base di accordi sindacali sottoscritti a livello territoriale entro il 31 dicembre 2013. A tal fine, in data 23 maggio 2014, è stato sottoscritto un accordo sindacale con cui si è convenuto di richiedere al Comitato Amministratore del Fondo stesso la convocazione di una seduta straordinaria finalizzata a estendere al 2014 l'operatività degli accordi territoriali sottoscritti nell'anno 2013. A seguito di tale accordo, 389 dipendenti si sono aggiunti agli 875 che già avevano avuto accesso alle prestazioni straordinarie del Fondo.

A luglio 2014 Agens (Agenzia Confederale dei Trasporti e Servizi) ha avviato, su richiesta delle organizzazioni stipulanti e nel rispetto delle procedure contrattuali in materia, la trattativa per il rinnovo del Contratto collettivo nazionale di lavoro della Mobilità/Area contrattuale Attività ferroviarie del 2012, in scadenza al 31 dicembre 2014 e applicato al personale dipendente dalla maggior parte delle società del Gruppo FS Italiane.

Il 2014 è stato il secondo 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 alle società FS Logistica SpA e FS Jit Italia Srl, rispettivamente con gli Accordi del 10 febbraio 2014 e del 26 giugno 2014. Il 16 dicembre 2014 è stata poi rinnovata, per ulteriori due anni e alle medesime condizioni, la Convenzione tra il Gruppo FS e la S.N.M.S. Cesare Pozzo.

Per quanto attiene i rapporti associativi, in ragione delle riorganizzazioni che hanno interessato le società del Gruppo FS Italiane nel corso del 2014, si è proceduto ad adeguare la rappresentanza degli interessi del Gruppo FS stesso nel sistema confederale delle Associazioni Imprenditoriali, coordinando a livello di Capogruppo i rapporti con le stesse.

A livello internazionale, è proseguita in ambito CER l'attività connessa alla fase di revisione legislativa del Quarto pacchetto ferroviario per le materie di competenza, con particolare riferimento alla cosiddetta "clausola sociale" nell'ambito delle gare nel trasporto pubblico locale.

In materia di *privacy*, nel corso del 2014 sono state fornite indicazioni ai responsabili aziendali del Gruppo FS Italiane a seguito di specifici provvedimenti e orientamenti espressi dall'Autorità garante riguardanti:

- le autorizzazioni generali per il trattamento dei dati sensibili e giudiziari;
- le modalità semplificate per l'informativa e l'acquisizione del consenso per i gestori dei siti *web* che utilizzano *cookie* per finalità di profilazione e *marketing*;
- le modalità di trattamento dei dati relativi alle assenze dei dipendenti da parte dei datori di lavoro;
- la possibilità di richiedere, in casi eccezionali, all'Autorità garante l'allungamento dei tempi di conservazione delle immagini videoregistrate.

## Politiche di gestione e sviluppo del personale

Nel corso del 2014 sono proseguiti gli interventi finalizzati a incrementare l'efficienza e la produttività del lavoro. 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 per il personale delle società del Gruppo FS che, nell'anno, ha interessato 1.264 lavoratori.

Il difficile scenario economico in cui si trova a operare il Gruppo FS non ha, peraltro, impedito l'attuazione di politiche di sviluppo nei confronti del personale laddove le professionalità e le motivazioni continuano a essere variabili determinanti per affrontare il mercato e le sue sfide competitive.

Al fine di valorizzare le professionalità presenti nel nostro Gruppo e limitare il ricorso al mercato esterno, le società del Gruppo hanno messo in atto politiche attive di *job posting* interno e di mobilità infragruppo che accrescono il senso di appartenenza e contribuiscono allo sviluppo professionale delle risorse.

La ricerca sul mercato esterno si è focalizzata soprattutto su figure professionali specialistiche e su neo-laureati di eccellenza, per la maggioranza in ingegneria ma anche in giurisprudenza ed economia, individuati grazie a una fitta collaborazione con la comunità accademica e lo sviluppo di numerose iniziative come *master* di secondo livello, incontri di orientamento e presentazioni aziendali presso i principali atenei, organizzazione di *game* universitari, *stage*, tesi di laurea e *workshop* specialistici all'interno dei corsi di laurea. Tutte queste attività ci hanno permesso di raggiungere un risultato importante anche in termini di *employer branding* guadagnando il primo posto sul podio nella classifica *Best Employer of Choice* delle aziende nazionali e internazionali preferite dai giovani laureati.

Infine sono state svolte numerose iniziative di orientamento, formazione e alternanza scuola lavoro anche nelle scuole secondarie con l'obiettivo di formare un bacino di eccellenza a cui attingere per le selezioni degli operativi.

## La formazione

Le sfide che hanno caratterizzato il 2014, in linea con il Piano Strategico, hanno richiesto competenze a livello di Gruppo sempre più diversificate e complesse, rendendo fondamentale una cultura aziendale orientata:

- alla creazione di valore come condizione strutturale per ogni *business*;
- alla innovazione per lo sviluppo di modelli di *business* che pongono al centro il cliente;
- alla ricerca continua del miglioramento, dell'efficienza e della qualità operativa;
- allo sviluppo di una maggiore sinergia tra i diversi operatori del Gruppo.

Nel 2014 sono state erogate circa 320 mila giornate di formazione a livello di Gruppo per un costo complessivo pari a circa 8 milioni di euro.

Anche il 2014 ha visto un significativo ricorso alla formazione finanziata attraverso l'utilizzo dei Fondi messi a disposizione da Fondimpresa e Fondirigenti, che hanno generato un rimborso complessivo pari a circa 7,2 milioni di euro.

## La salute e la sicurezza sul lavoro

Nel 2014, in coerenza con gli obiettivi di riduzione degli infortuni e di miglioramento della prevenzione previsti dagli indirizzi di medio termine 2011-2015, sono state consolidate le attività di prevenzione da parte delle società del Gruppo, attraverso progetti mirati sia al miglioramento delle caratteristiche dei sistemi di gestione della salute e sicurezza sul lavoro, sia alla riduzione degli infortuni sul lavoro.

Le società del Gruppo stanno ampliando gli strumenti già posti in essere per l'analisi delle non conformità e delle cause degli infortuni con nuovi progetti di analisi del "ritorno di esperienza" focalizzati sulla statistica, sull'ingegneria dell'errore umano e sulla rappresentazione emozionale dei comportamenti di sicurezza. Questi progetti di apprendimento organizzativo sulla sicurezza sono stati presentati, da esperti dell'Inail e dell'Università La Sapienza di Roma, nel mese di aprile nel *workshop*: "Apprendere dagli eventi avversi e imprevedibili", al quale hanno partecipato oltre duecento responsabili della salute e sicurezza delle società del Gruppo.

Le società del Gruppo FS Italiane, in un processo di costante miglioramento, hanno adottato e certificato i sistemi di gestione integrati della sicurezza, dell'ambiente e della qualità, nonché specifici processi operativi rilevanti per il *risk management*. Le realtà industriali delle società sono caratterizzate da una forte innovazione tecnologica e organizzativa che ha indotto il Gruppo a scegliere la "Certificazione" da parte dei più qualificati e indipendenti enti di certificazione, quale migliore strumento per valutare e comunicare l'affidabilità e la qualità dei processi produttivi delle società. Le Certificazioni conseguite dalle società del Gruppo FS Italiane rappresentano, quindi, la garanzia del nostro costante impegno di miglioramento e consolidano la fiducia degli *stakeholder* sia nazionali sia internazionali nei nostri confronti.

Nel 2014, il *trend* degli infortuni sul lavoro nel Gruppo FS Italiane, sulla base dei dati forniti dall'ente assicuratore Inail, non ancora consolidati, evidenzia un'ulteriore riduzione di questi e della loro frequenza. Tali dati mostrano un deciso miglioramento rispetto agli obiettivi: la riduzione degli infortuni è di oltre il 10% rispetto al *target* prefissato del 3% e la diminuzione dell'indice d'incidenza è maggiore del 7%, a fronte di un obiettivo del 2%. I dati relativi agli infortuni *in itinere* indennizzati nel 2014 risultano pressoché invariati rispetto al 2013. Si conferma, quindi, il *trend* di continuo miglioramento già registrato nell'ultimo quinquennio.



## Ambiente

# Ambiente

Nel 2014 le società controllate FS Sistemi Urbani Srl e FS Logistica SpA hanno conseguito la certificazione ISO 14001 dei propri Sistemi di Gestione Ambientale (SGA), aggiungendosi alla lista delle società già certificate (FS SpA, che ha esteso l'ambito di certificazione a tutti i processi gestiti, Trenitalia SpA, RFI SpA, Italferr SpA, Centostazioni SpA, Ferservizi SpA e Busitalia - Sita Nord Srl). Grandi Stazioni SpA prosegue invece nel percorso di sviluppo del proprio SGA che prevede, entro il 2016, la certificazione delle prime tre stazioni (Roma Termini, Milano Centrale e Venezia Santa Lucia).

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, sono stati svolti a febbraio/marzo i primi *audit* documentali che hanno coinvolto cinque società certificate; una seconda *tranche*, iniziata a dicembre, terminerà agli inizi del 2015 e coinvolgerà altre quattro società.

### Energia

È stata avviata la realizzazione di sistemi d'illuminazione a Led nelle stazioni di Roma Termini e Milano Centrale ed è stato avviato lo studio di fattibilità per l'installazione di nuovi corpi illuminanti a Led presso le stazioni di Napoli Piazza Garibaldi, Napoli Centrale, Bologna Centrale e Roma Tiburtina.

Nell'ambito del "Progetto Impianto Verde", Trenitalia SpA, relativamente ai siti pilota individuati, ha elaborato i capitolati per l'installazione degli impianti fotovoltaici previsti dal progetto (il primo impianto fotovoltaico è entrato in esercizio nell'impianto "IMC ETR 500" di Milano Martesana) e sono stati pubblicati i bandi di gara per l'assegnazione degli appalti.

Continua la produzione di energia elettrica dell'impianto fotovoltaico, gestito da FS Logistica SpA, presso lo scalo ferroviario di Roma San Lorenzo: i dati relativi al 2014 confermano il buon andamento del progetto, registrando una produzione di 577,330 MWh. L'energia rinnovabile autoconsumata dall'azienda ammonta a circa 254,574 MWh, mentre l'energia immessa in rete è stata pari a 322,756 MWh.

Centostazioni SpA ha assegnato un appalto per la fornitura di energia elettrica che prevede che il 30% dell'elettricità provenga da fonti rinnovabili. Nel nuovo contratto, Trenitalia SpA ha invece richiesto garanzie d'origine da fonti rinnovabili per la totalità della fornitura di energia elettrica destinata agli impianti fissi.

Il gruppo tedesco Netinera Deutschland 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* dei treni, con l'obiettivo di migliorare lo stile di guida dei macchinisti riducendo così i consumi energetici. In particolare, a seguito della sperimentazione iniziata nel 2013, è iniziato l'attrezzaggio della flotta diesel che terminerà nel 2015.

Busitalia - Sita Nord Srl, infine, ha avviato, su tutto il parco autobus, l'utilizzo di un nuovo *software* per rendere più efficiente la gestione della manutenzione, consentendo anche riduzioni dei consumi energetici e degli impatti ambientali connessi all'utilizzo di materiali.



sel Euro 6 per le due sedi operative Toscana e Veneto; gli accordi prevedono una fornitura complessiva di 85 veicoli, di cui 33 immessi nel parco autobus entro i primi sei mesi del 2015.

Sono stati consegnati al gruppo Netinera Deutschland quasi 100 nuovi veicoli a trazione diesel e sono stati ordinati ulteriori 12 mezzi equipaggiati con motori conformi al più alto *standard* ferroviario in Europa in termini di emissioni dei gas di scarico.

Italferr SpA, al fine di promuovere la riduzione delle emissioni di gas a effetto serra durante la fase realizzativa delle infrastrutture, ha definito specifiche prescrizioni da inserire nei contratti d'appalto; l'appaltatore è così indotto a preferire fornitori che riducono le emissioni climateranti durante le fasi di produzione e trasporto di cemento e acciaio, materiali che maggiormente incidono sull'impronta climatica dell'infrastruttura.

Centostazioni SpA ha attuato il piano di ottimizzazione degli impianti termici con la dismissione di tre centrali termiche e la sostituzione di due centrali termiche con impianti a gas del tipo a condensazione. Come ogni anno, si è 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 sull'importanza del rispetto dell'ambiente.

In ambito *Mobility management*, oltre alla redazione dei Piani spostamento casa-lavoro, sono proseguite le attività per il miglioramento della mobilità urbana attraverso azioni di sensibilizzazione sulla mobilità sostenibile e di comunicazione delle iniziative a favore dei dipendenti del Gruppo. In particolare, a Milano è stato stipulato un accordo con ATM per uno sconto sugli abbonamenti annuali per i dipendenti del Gruppo.

## Emissioni in atmosfera

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

Il servizio di *car sharing* "Enjoy", gestito da Eni in *partnership* con Trenitalia SpA e Fiat, è stato esteso alle città di Roma, Firenze e, nei soli mesi estivi, Rimini, portando a oltre 1.000 il numero complessivo di auto in condivisione.

È stato rinnovato l'accordo per promuovere il *bike sharing* tra Trenitalia SpA e Clear Channel, la società che gestisce oltre 3.000 bici nelle città di Milano e Verona.

Nel parco veicolare di Busitalia - Sita Nord Srl sono stati introdotti 17 nuovi autobus motorizzati Euro 5/Euro 6, in sostituzione di veicoli di vecchia generazione (Euro 0/Euro 2). A fine anno sono stati stipulati due accordi quadro per la fornitura di ulteriori nuovi autobus die-



## Materie prime

Sono stati introdotti requisiti ambientali (risparmio energetico, utilizzo di materiali e imballaggi riciclabili e a basso impatto ambientale, certificazioni, ecc.) in numerosi contratti relativi, per esempio, a forniture di tecnologie informatiche, servizi per la gestione di eventi di comunicazione, cancelleria e arredi metallici. Centostazioni SpA ha informatizzato i processi di gestione del personale e di acquisti, con conseguente risparmio di *toner*, carta ed energia.

Italferr SpA, infine, sta implementando un progetto mirato alla riduzione del numero e della dimensione delle stampe degli elaborati di progetto.

## Rifiuti

Continua l'impegno nella raccolta differenziata presso le principali sedi operative del Gruppo.

In particolare, Centostazioni SpA ha siglato un protocollo con la società AMA per migliorare la raccolta differenziata presso la sede centrale ed è stato avviato un progetto pilota presso la stazione di Roma Ostiense. Ferservizi SpA ha invece rinnovato tale protocollo per la propria sede centrale. In entrambe le società sono state effettuate specifiche sessioni formative, rivolte a tutto il personale di sede, sulla raccolta differenziata.

Nelle principali stazioni, e in particolare in quelle riqualificate, proseguono le attività di mantenimento in efficienza del sistema di raccolta differenziata dei rifiuti provenienti dagli esercizi commerciali e dagli spazi aperti al pubblico, attraverso la manutenzione dei cestini, il miglioramento delle isole ecologiche esistenti e la realizzazione di nuovi punti di raccolta.

Relativamente al SISTRI (Sistema di controllo della tracciabilità dei rifiuti), le maggiori società operative del Gruppo si sono registrate e hanno pagato la quota annuale del contributo per i rifiuti pericolosi. L'entrata in vigore del SISTRI è stata comunque prorogata al 31 dicembre 2015 per i necessari aggiornamenti documentali e del *software* per le procedure di interoperabilità. Il Gruppo FS Italiane ha fornito, e continuerà a fornire, il proprio contributo per il miglioramento del sistema.

## Acqua

Nel corso dell'anno, Trenitalia SpA, Grandi Stazioni SpA e Centostazioni SpA hanno proseguito le attività di monitoraggio mirate all'ottimizzazione dei consumi di acqua attraverso la razionalizzazione delle reti fognarie e all'individuazione ed eliminazione delle perdite.

Busitalia - Sita Nord Srl, nella sede operativa del Veneto, ha installato un nuovo impianto di depurazione delle acque di scarico industriali per la riduzione del consumo di prodotti per il trattamento chimico/fisico e per il recupero, ai fini del loro riutilizzo per il lavaggio autobus, delle acque trattate. Analogo impianto sarà installato presso la sede operativa Toscana nei primi mesi del 2015.

## Rumore

Sono state completate da RFI SpA le attività propedeutiche per il prossimo aggiornamento del Piano 2015 di risanamento acustico<sup>6</sup> sulla base di osservazioni, pareri e richieste provenienti dagli enti pubblici e privati interessati dalle emissioni sonore generate dall'infrastruttura ferroviaria e a valle delle attività svolte ai sensi del D.Lgs. 194/2005 "Attuazione della direttiva 2002/49/CE relativa alla determinazione e alla gestione del rumore ambientale".

RFI SpA, inoltre, ha emanato la "Specifica tecnica per la progettazione delle barriere antirumore per impieghi ferroviari", che fornisce ai progettisti una metodologia per lo studio di impatto acustico e per il dimensionamento delle opere di mitigazione acustica<sup>7</sup>.

Infine, Italferr SpA ha condotto 12 Studi acustici e vibrazionali per diversi nodi e tratte ferroviarie.

## 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 2014, ha condotto:

- 6 studi di impatto ambientale;
- 39 progetti nell'ambito della progettazione ambientale cantieri;
- 5 progetti di monitoraggio ambientale;
- 10 piani di utilizzo ai sensi del D.M. 161/2012 per la gestione dei materiali di scavo;
- 18 studi e indagini archeologiche.

Oltre a quanto sopra, sono in corso attività di monitoraggio ambientale per 19 progetti in fase di realizzazione.

## Siti potenzialmente contaminati

Trenitalia SpA ha proseguito l'attività di bonifica e messa in sicurezza dei siti di proprietà contaminati. In particolare i siti coinvolti sono stati 17, 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. In particolare, sono stati svolti circa 120 sopralluoghi sull'intero patrimonio aziendale. Italferr SpA, infine, ha svolto attività specifiche di bonifica in 12 siti.

6. Di cui al D.M. 29/11/2000.

7. Da effettuare ai sensi dell'art. 2, comma 6, della Legge Quadro 447/1995.

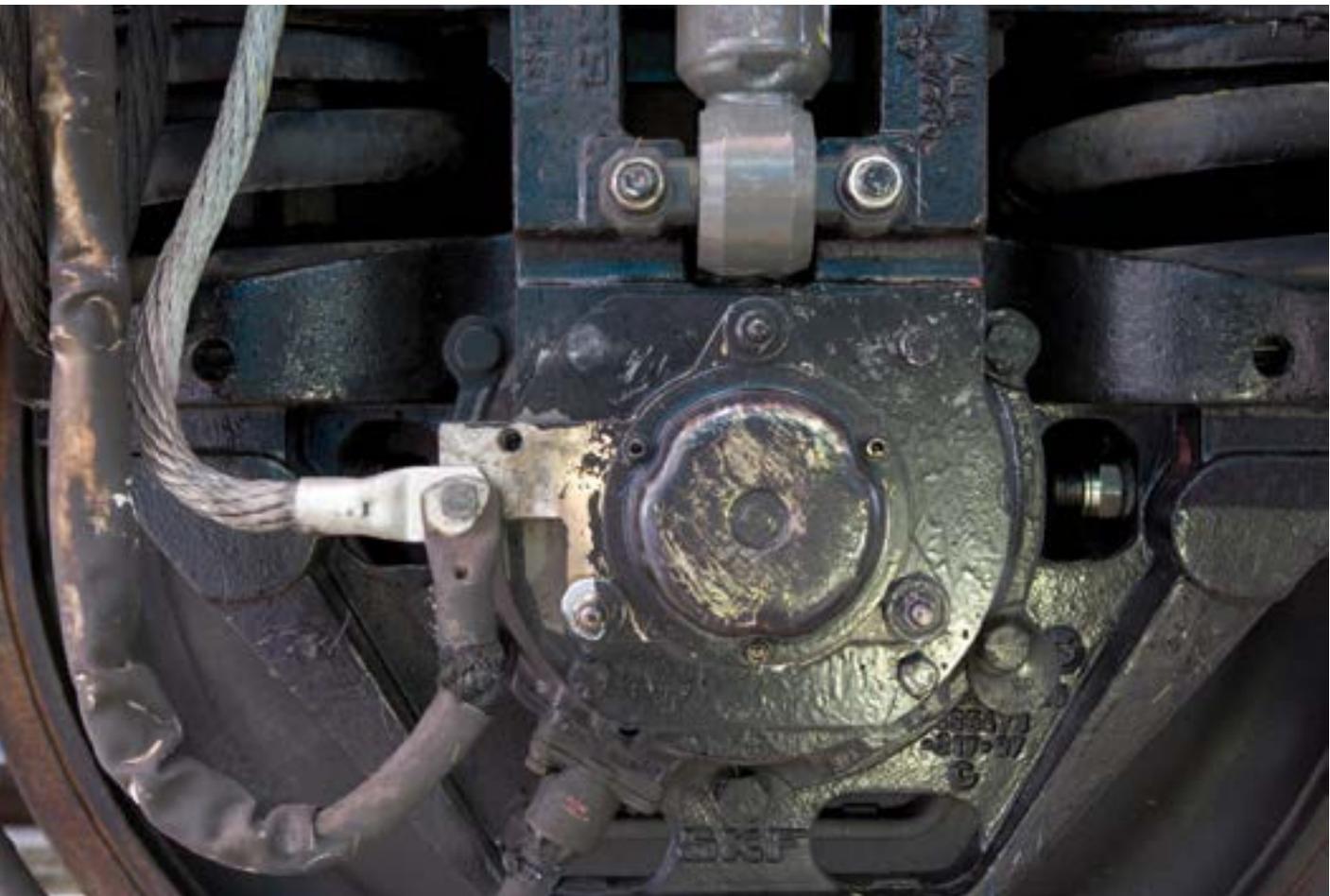


## Fattori di rischio

# 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 Capogruppo FS SpA 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 al Bilancio consolidato e 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*

I rischi operativi derivanti dall'ingresso del nuovo operatore sul settore dell'Alta Velocità sono stati valutati a suo tempo e aggiornati nel Piano industriale del Gruppo e, allo stato, non presentano profili particolari di rischio aggiuntivo. I rischi che sono stati inclusi nella valutazione complessiva sono funzione dell'andamento del mercato della mobilità e dei livelli dei prezzi dove gli stessi, se utilizzati al fine di consentire acquisizione di quote di mercato addizionali, potrebbero essere riflessi sul livello di redditività del settore. L'andamento del mercato della mobilità sulla media e lunga distanza è condizionato dall'andamento dei consumi interni, dai livelli di occupazione e dal complessivo sviluppo dei principali fattori economici. La competizione modale e la sua corretta regolazione sono inoltre un altro elemento determinante per il successo.

L'Alta Velocità e i relativi servizi accessori hanno permesso al settore ferroviario di avviare la competizione con le altre modalità di trasporto (aereo e auto) soprattutto attraverso la riduzione dei tempi di percorrenza, il *comfort* del viaggio e l'arrivo nei centri urbani delle grandi città. Su alcune tratte, dove il mezzo aereo si confronta con il treno, quest'ultimo ha sottratto importanti quote di mercato. Il fattore critico di successo, in questo segmento di mercato, sarà sempre più il mantenimento e il miglioramento della qualità del servizio offerto e il rapido adattamento all'evoluzione della domanda del mercato. Il progressivo rinnovo della flotta a partire dal 2015 con i nuovi treni AV costituirà, senza dubbio, un forte elemento di innovazione e di attrazione accompagnate da una velocizzazione progressiva delle tratte, tutto questo supportato dal processo di innovazione tecnologica sui canali di vendita.

Per quanto riguarda il trasporto pubblico locale, la contrazione delle risorse che continua a manifestarsi con particolare gravità sugli enti locali potrebbe far perdurare situazioni di incertezza sul rispetto delle scadenze contrattuali di incasso dei corrispettivi dei contratti di servizio. Il Gruppo, attraverso Trenitalia SpA, ha firmato contratti con le Regioni italiane che prescindono dalle modalità attraverso le quali le Regioni stesse potranno reperire le necessarie fonti di finanziamento per il servizio. L'incertezza che domina l'intero settore ha indotto le Regioni, negli ultimi anni, a riduzioni di offerta nei limiti che i contratti consentono. Tali processi, seppur compresi all'interno della capacità di adattamento del Gruppo, sono però in palese contrasto, da un lato, con le esigenze di mobilità che i territori manifestano, dall'altro, con i tempi che consentano una programmazione che il settore ferroviario impone in relazione ai tempi per la realizzazione dei piani di investimento. Molte Regioni italiane si stanno orientando verso procedure di gara che globalmente potrebbero comportare l'aggiudicazione delle stesse dal 2018 in avanti e, in attesa del loro avvio, stanno valutando con Trenitalia SpA l'ipotesi di contratti "ponte". Con alcune Regioni si sono già definiti accordi per contratti "ponte" la cui durata è prevista tra i 5 e i 6 anni, con altre sono in corso negoziati che dovrebbero portare entro l'anno alla definizione di proroghe, altre Regioni hanno avviato procedure di gara.

Tutti gli investimenti effettuati a valle dei Contratti di Servizio vigenti con le Regioni hanno clausole *put* a favore di Trenitalia SpA. La società sta, inoltre, valutando ipotesi alternative per la gestione del parco pregresso. I possibili effetti derivanti dal mancato rinnovo dei Contratti di Servizio con le Regioni, che avranno riflessi fra qualche anno, non sono al momento prevedibili e gli stessi vanno comunque considerati quali rischi attribuibili a una società che opera sul libero mercato. Lo scenario del trasporto pubblico locale potrebbe essere toccato (a esito delle gare e, quindi, nella gestione del passaggio tra un operatore e un altro) in alcune modalità che riguardano il trasferimento al subentrante di quelle che possono essere definite come *essential facility*. È in fase di studio un provvedimento su molteplici aspetti del trasporto pubblico locale i cui effetti sull'*incumbent* potrebbero essere significativi nella salvaguardia del valore implicito del settore.

Il perdurare della sfavorevole congiuntura economica, italiana e internazionale e la decisione dello Stato, in "Legge di Stabilità 2015", di cessare, a partire dall'anno corrente, il Contratto di Servizio Merci comporta, per la Divisione Cargo di Trenitalia SpA, una riduzione dei corrispettivi di circa 105 milioni di euro, solo parzialmente compensata dall'azzeramento dei costi di accesso alle infrastrutture del Sud Italia e dei costi di traghettamento. Tale evento ha reso necessaria una rivisitazione completa del piano della Divisione Cargo e una contestuale verifica del valore recuperabile dei relativi asset. Le variazioni occorse producono importanti ripercussioni sulla gestione della Divisione Cargo proprio nel momento in cui la stessa aveva avviato e portato quasi a compimento un processo di razionalizzazione verso un equilibrio complessivo dei suoi conti.

## Rischi operativi

Il Gruppo FS Italiane, come già evidenziato nel Bilancio 2013, 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 e anche della costruzione dei rotabili, è stata messa a dura prova dalla perdurante situazione di crisi finanziaria a cui ha fatto seguito la pesante restrizione del credito in conseguenza della loro intrinseca debolezza nella struttura delle loro fonti di finanziamento.

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 fidejussorie poste a garanzia dei contratti. È 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 eventualmente disposti accantonamenti di natura contabile dopo aver valutato, nel rispetto dei principi contabili di riferimento, 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, per la vendita dei biglietti ai passeggeri dei treni, per il monitoraggio delle consegne delle merci e per numerose altre funzioni, inclusa la gestione dei processi contabili. *Hardware* e *software*, utilizzati dal Gruppo, possono essere danneggiati da un errore umano, da disastri naturali, dalla perdita di potenza e da altri eventi. Al fine di assicurare continuità nella disponibilità dei dati informatici, il Gruppo si è dotato di molteplici metodi per le operazioni di *backup* nonché di una rete di abbinamento *fail-safe*. Queste misure di protezione delle operazioni fondamentali e dei processi *IT* aiutano a prevenire gravi guasti. Tuttavia, 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 a 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 per 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 *Internal 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 linee di *governance*.

Date la dimensione e la complessità aziendale delle società del Gruppo, la valutazione del SCI non può prescindere dal considerare un quadro più ampio, composto oltre che dagli elementi emersi a seguito delle verifiche di *audit*, anche dell'attività di *risk assessment* e da tutte le attività di controllo considerate nella più ampia accezione.

Tra le leve principali del SCI va citata la profonda cultura organizzativa del *management*, la formazione e la valorizzazione delle risorse umane, la sensibilità verso i temi della sicurezza e dell'ambiente, la diffusione dei sistemi informatici a supporto dei processi gestionali, la comunicazione.

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.



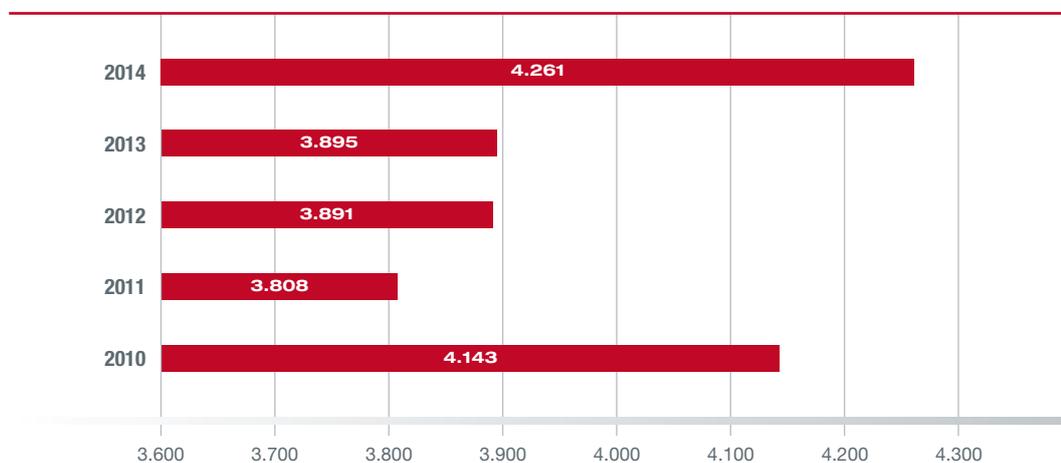
# Investimenti

## Investimenti

Il Gruppo FS Italiane è riuscito a dare continuità alle azioni programmate nel proprio Piano Investimenti e ha mantenuto, dal 2011 a oggi, un livello dell'indice Investimenti/Ammortamenti mediamente superiore a 1. Inoltre ha mostrato, anche per il 2014, un *trend* della spesa per investimenti in crescita, confermandosi il principale sostenitore dello sviluppo del settore trasporti e logistica.

La spesa per investimenti complessivi realizzati dal Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane nel corso del 2014 (4.261 milioni di euro, di cui 1.495 milioni di euro in autofinanziamento e 2.766 milioni di euro contribuiti da fonti pubbliche) prosegue il *trend* "mirato" degli ultimi anni, mostrando una significativa crescita (+9,4%) rispetto al volume di contabilizzazioni realizzato nell'anno precedente e riportando il livello di spesa annua a superare la quota del 2010 (4.143 milioni di euro).

### » INVESTIMENTI DEL GRUPPO FERROVIE DELLO STATO



Valori in milioni di euro

Ciò premesso, gli investimenti tecnici realizzati dal Gruppo FS Italiane nel corso del 2014, pari a 3.964 milioni di euro, mostrano un incremento (+10%) rispetto al volume di contabilizzazioni realizzato nel 2013 (3.598 milioni di euro) e sono lievemente più contenuti rispetto alle previsioni di *budget*.

Sono stati contabilizzati 2.853 milioni di euro per interventi sull'infrastruttura a cura di RFI SpA (di cui 2.726 milioni di euro per la Rete Convenzionale/AC e 127 milioni di euro per la rete AV/AC Torino-Milano-Napoli), 694 milioni di euro per interventi connessi ai servizi di trasporto ferroviario realizzati da Trenitalia SpA e 417 milioni di euro per investimenti da parte di altre società del Gruppo.



RFI SpA, in coerenza con le linee strategiche concordate a livello comunitario, agisce convogliando i finanziamenti pubblici su interventi, da avviare nel breve-medio periodo, che rispondono alle esigenze della domanda di mobilità e che – a seguito di valutazioni costi-benefici – dimostrano di essere maggiormente capaci di altri di stimolare la produttività e la competitività della modalità ferroviaria.

RFI SpA ha investito in maniera rilevante, oltre che in attività di mantenimento in efficienza della rete ferroviaria, nell'introduzione di tecnologie innovative per la sicurezza e la gestione della circolazione (SCMT, SCC, ERTMS, GSMR, ecc.), raggiungendo significative *performance* in termini di sicurezza, qualità ed efficienza gestionale. Unitamente all'evoluzione tecnologica, le azioni poste in essere hanno perseguito una strategia tesa ad aumentare e riconfigurare la capacità di offerta del sistema ferroviario attraverso lo sviluppo di nuove linee, l'ammmodernamento e il potenziamento delle principali direttrici e dei nodi.

Gli investimenti sulla Rete Convenzionale/AC sono pari a 2.726 milioni di euro e hanno riguardato:

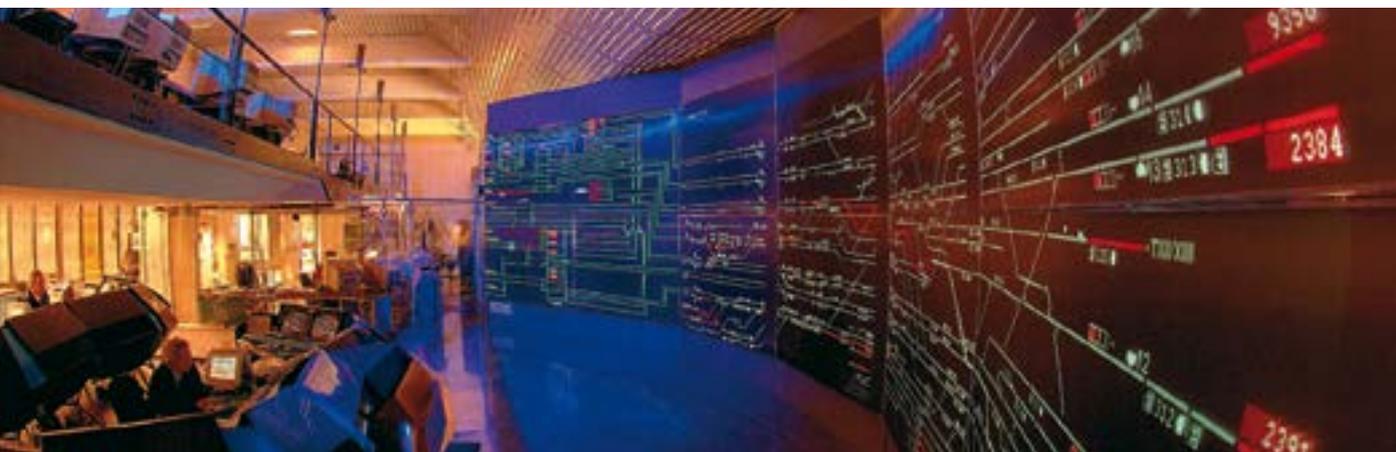
- per il 56% il mantenimento in efficienza dell'infrastruttura e le tecnologie;
- per il 44% la realizzazione di opere relative ai grandi progetti di sviluppo infrastrutturale (potenziamento di corridoi, aree metropolitane e bacini regionali).

Da sottolineare che circa un 10% del totale della spesa relativa alla Rete Convenzionale/AC è stato dedicato a interventi in tecnologie d'avanguardia.

Per la Rete AV/AC Torino-Milano-Napoli il volume di investimenti di 127 milioni di euro ha portato, a fine 2014, al raggiungimento di un avanzamento contabile complessivo del progetto di circa il 93%.

Nel corso del 2014 le attività progettuali hanno riguardato i seguenti interventi.

- Progettazioni preliminari:
  - Circonvallazione di Trento e Rovereto (rivisitazione e aggiornamento tecnico e normativo);
  - Raddoppio Palmanova-Udine, tratta Strassoldo-Bivio Cragnacco;
  - Quadruplicamento tratta Pieve Emanuele-Pavia;
  - Fermate di Erzelli/Aeroporto, Cornigliano Est e del Nuovo Piano Regolatore generale di Sestri Ponente;
  - Adeguamento a *standard* AV/AC della linea Direttissima Roma-Firenze;
  - Raddoppio Campoleone-Aprilia;
  - Velocizzazione Foggia-Bari.
- Progettazioni definitive:
  - Potenziamento tecnologico della tratta Venezia Mestre-Venezia Santa Lucia;
  - Piano Regolatore generale di Milano Lambrate;
  - Sottostazioni elettriche di Torino Bramante e Collevicchio;
  - Nuova fermata di Roma Pigneto sulla linea FL1 (rivisitazione progetto);
  - Variante Napoli-Cancello;
  - Raddoppio tratta Cancello-Frasso Telesino;
  - Completamento viabilità di accesso alla stazione AV/AC di Napoli Afragola.
- Progettazioni esecutive:
  - Opere di completamento del Raddoppio Cervaro-Bovino.



Nella tabella seguente vengono evidenziati i volumi delle attivazioni 2014, distinti per tipologia di opera e sono riportati, per confronto, anche gli analoghi dati riferiti ai due anni precedenti.



		2014	2013	2012
<b>Rete AV/AC</b>				
<b>Nuove linee</b>	<b>km</b>	-	3	28
<b>Rete convenzionale</b>				
<b>Nuove infrastrutture</b>	<b>km</b>	20	17	10
Nuove linee	km	20	17	10
Raddoppi	km	-	-	-
Varianti	km	-	-	-
<b>Ammodernamento linee</b>	<b>km</b>	103	70	74
Elettrificazioni	km	-	28	-
Blocchi	km	103	42	74
<b>Tecnologie di sicurezza</b>	<b>km</b>	552	343	157
SCMT	km	35	42	28
SSC	km	-	-	-
SCC/CTC	km	322	45	101
ERTMS	km	-	3	28
GSM-R	km	195	253	-
<b>Apparati di stazione</b>	<b>n.</b>	15	19	12
ACEI	n.	11	7	9
ACC/ACC-M	n.	4	12	3
<b>Soppressione di passaggi a livello</b>	<b>n.</b>	52	20	35
<b>Automazione di passaggi a livello</b>	<b>n.</b>	-	3	7

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

Nell'ambito delle stazioni gestite da Grandi Stazioni SpA, RFI SpA sviluppa un Piano Investimenti dedicato a garantire gli interventi di manutenzione straordinaria (escludendo le aree commerciali) e quelli rispondenti a obblighi di legge, entro i limiti di spesa previsti dal contratto stipulato nel 2000. L'avanzamento cumulato al 2014 della spesa per investimenti relativa ai suddetti interventi è di circa il 90% dell'importo complessivo di competenza RFI SpA.

Per quanto riguarda, invece, il *network* di Centostazioni SpA, l'attuale avanzamento degli investimenti è di circa il 73% dell'importo complessivo di competenza RFI SpA.

Sulle altre stazioni, gestite esclusivamente da RFI SpA, nel 2014 sono stati investiti circa 51 milioni di euro per interventi finalizzati alla sicurezza, al miglioramento dell'informazione al pubblico, all'adeguamento agli obblighi di legge delle aree con maggiore impatto sulla clientela (atrii, marciapiedi, pensiline, sottopassi, scale, rampe di accesso) e di quelle di interscambio e di accesso ai fabbricati viaggiatori.

Le nuove stazioni per l'Alta Velocità presentano il seguente stato di avanzamento lavori:

- Torino Porta Susa: entro giugno 2015 saranno fruibili i due piani del parcheggio sotterraneo e la pista taxi arrivi/partenze al livello -1;
- Reggio Emilia: è stata sottoscritta la convenzione con il Comune di Reggio Emilia per definire le modalità esecutive per la realizzazione del parcheggio e della viabilità di accesso alla stazione AV/AC e alla fermata di Mancasale, che consentirà il collegamento via ferro tra la nuova stazione e la città di Reggio Emilia, attivate nel 2013;
- Bologna Centrale: i lavori sulla stazione Alta Velocità sono sostanzialmente ultimati. Nel dicembre 2014 è stato aperto al traffico veicolare – limitatamente a taxi e Ncc – il piano *kiss & ride* che consente l'accesso alla stazione da via Fioravanti. Rimangono da completare:
  - i parcheggi sotterranei posti nelle due testate della stazione interrata;
  - parte della viabilità esterna lato via de' Carracci;
- 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 2020. Le criticità che investono il progetto sono principalmente di due ordini: le difficoltà economico-finanziarie del Contraente Generale (CG) nonché 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 a un forte rallentamento su quello per la stazione AV. A fine luglio 2014 le attività sono riprese sia nel cantiere della stazione AV sia nel cantiere di Bricchette, a seguito di una modifica delle quote societarie all'interno dell'ATI realizzatrice dell'appalto, che ha permesso di superare le criticità di natura finanziaria del CG. Resta al momento fermo il cantiere del Passante AV, in attesa di integrazioni documentali che il CG deve fornire al Ministero dell'Ambiente sulla classificazione della terre di scavo del Passante, come richieste a seguito delle ipotesi accusatorie avanzate dalla Procura della Repubblica di Firenze;
- Roma Tiburtina: dal 2014 è attivo l'intero parcheggio (denominato P7 di Tiburtina) posto sulla copertura della Nuova Circonvallazione Interna (NCI) per un totale di oltre 400 posti. È stata ultimata la viabilità locale lato Pietralata che consentirà l'accesso da Nord (via dei Monti di Pietralata) all'atrio Pietralata della stazione e al parcheggio P6 (circa 400 posti, ultimato ad aprile 2014), costituito da due livelli interrati. Sarà anche attivata la galleria che dalla NCI consentirà, ai veicoli che provengono da San Giovanni/via Tiburtina, di raggiungere l'atrio Pietralata e il parcheggio P6;
- Napoli Afragola: in data 27 novembre 2014 è avvenuta l'aggiudicazione definitiva dei lavori di completamento della stazione (appalto di sola costruzione) all'ATI Astaldi-NBI. Il 20 marzo 2015 sono stati consegnati i lavori. Per quanto attiene, invece, ai tempi di realizzazione e di apertura all'esercizio commerciale della stazione, resta confermata la precedente programmazione, che prevede il completamento dei lavori ad agosto 2016 e l'apertura della stazione al servizio commerciale AV in concomitanza con il cambio orario invernale 2016. La quota parte della stazione a servizio del traffico regionale sarà, invece, resa disponibile coerentemente con l'attivazione della tratta Variante Napoli-Cancello;
- Fabbricato Viaggiatori Stazione Vesuvio Est: la pianificazione temporale prevede l'avvio della progettazione definitiva a luglio 2019 con previsione di apertura al pubblico della stazione nel primo trimestre del 2024.

### **Progetto “500 stazioni”**

Dal 2014, con la centralità attribuita dalle strategie del Gruppo FS Italiane al trasporto pubblico locale, RFI SpA ha pianificato una serie di interventi che entro i prossimi quattro anni interesseranno le oltre 500 stazioni che, nelle aree urbane, accolgono ogni giorno i passeggeri dei servizi locali.

L'obiettivo è di migliorarne – secondo criteri omogenei e standardizzati, graduati in base ai flussi di traffico e alle potenzialità di sviluppo – l'accessibilità, il *comfort*, la sicurezza, l'informazione al pubblico e gli altri servizi ai viaggiatori.

Il progetto “500 stazioni”, avviato nel 2012, prevede interventi gestionali e strutturali che, nei grandi nodi urbani, verranno accompagnati da misure finalizzate a fluidificare il traffico ferroviario per consentire l'innalzamento della qualità e quantità dei servizi offerti dalle imprese ferroviarie ai viaggiatori, prevalentemente pendolari.

A tal proposito è stato sviluppato un progetto di dettaglio sulla stazione di Perugia Ponte San Giovanni (e a breve su quella di Falconara Marittima) che rappresenta un *test* preliminare allo sviluppo del progetto complessivo.

### **Progetto “Le piccole stazioni”**

Per le “piccole stazioni”, che rappresentano gli impianti minori in gestione diretta RFI SpA classificati come “*Bronze*” e “*Silver*”, è stata riformulata una strategia di gestione che coniuga sostenibilità economica con un servizio commisurato alle effettive esigenze della clientela. È prevista l'internalizzazione di alcune attività di piccola manutenzione, attraverso l'uso di personale specificatamente dedicato, e la concessione in comodato di locali e aree non funzionali all'esercizio ferroviario per lo sviluppo di iniziative di sostegno sociale.





Nel 2014 **Trenitalia SpA** ha investito 694 milioni di euro, di cui il 65% destinato all'acquisto di materiale rotabile, circa il 17% alla riqualificazione del materiale già in esercizio e il restante 18% all'adeguamento tecnologico dei mezzi, ai sistemi informativi e al mantenimento e sviluppo degli impianti di manutenzione. L'incremento delle contabilizzazioni rispetto al 2013, pari a 142 milioni di euro (+26%) si concentra sulla tipologia dell'acquisto rotabili, per effetto dei rilevanti progetti in corso nell'ambito del Trasporto passeggeri *long haul* e regionale.

Di seguito si segnalano i principali progetti di investimento, distinti per area di *business*:

- **Trasporto passeggeri *long haul***: in corso i *test* dinamici per l'omologazione dei primi tre convogli Alta Velocità *Frecciarossa 1000* (contabilizzazioni pari a 15,5 milioni di euro). Prosegue il progetto di ristrutturazione della carrozza *Bistrò* per i convogli *Frecciarossa* (contabilizzazioni per circa 15,6 milioni di euro) con la consegna all'esercizio di 30 carrozze. Sono stati inoltre effettuati interventi di *upgrading* sui sistemi di segnalamento e alimentazione (contabilizzazioni per circa 2,5 milioni di euro) e realizzati interventi di adeguamento dell'impianto antincendio delle locomotive E404 ed E414 (contabilizzazioni pari a circa 13,2 milioni di euro). L'ampliamento della flotta dovuto all'entrata in esercizio dei nuovi convogli *Frecciarossa 1000* a partire dal 2015, ha reso necessario l'avvio di interventi di riorganizzazione e potenziamento degli impianti di manutenzione. In particolare proseguono gli interventi sugli impianti di Napoli e Milano Martesana (contabilizzazioni rispettivamente per 3,5 e 2,5 milioni di euro). È stata assegnata la gara per la costruzione del nuovo impianto di manutenzione corrente IMC Torino Smistamento che accoglierà le attività manutentive delle Divisioni passeggeri *long haul* e regionale (contabilizzazioni per circa 7,7 milioni di euro);
- **Trasporto passeggeri servizio universale (SUP)**: gli interventi hanno riguardato principalmente la ristrutturazione delle carrozze *Intercity* (29 unità consegnate) e l'adeguamento della centralina di controllo porte delle locomotive e delle carrozze (contabilizzazioni per circa 9 milioni di euro);
- **Trasporto passeggeri regionale**: sono stati consegnati 29 nuovi complessi elettrici *Jazz* (contabilizzazioni per circa 182 milioni di euro). Assegnata la commessa relativa ai nuovi complessi diesel *Swing* (contabilizzazioni per circa 28,3 milioni di euro). Prosegue il progetto di acquisto di carrozze Doppio-Piano (contabilizzazioni pari a circa 200 milioni di euro), delle quali 167 già consegnate. A fine 2013 è stato esercitato il diritto di opzione per l'acquisto di ulteriori 29 locomotive elettriche E464 (contabilizzazioni per 16,9 milioni di euro). Completate le consegne dei convogli *Flirt* da destinare alla Provincia Autonoma di Bolzano (contabilizzazioni per 7,3 milioni di euro). È in corso il *face-lift*, finalizzato all'incremento del *comfort* e all'adeguamento a normative di sicurezza, delle carrozze Media Distanza (contabilizzazioni per circa 55,5 milioni di euro). Prosegue, inoltre, il completamento del Sistema tecnologico di bordo (STB) sugli ultimi 370 mezzi (contabilizzazioni pari a 11,3 milioni di euro). Infine sono state effettuate attività di adeguamento e razionalizzazione degli impianti di divisione (contabilizzazioni per circa 5 milioni di euro);
- **Trasporto merci**: sono stati realizzati interventi di adeguamento e manutenzione impianti, in particolare Marcanise, e di rinnovo delle attrezzature (contabilizzati circa 2,9 milioni di euro). Nell'ambito degli investimenti ICT si segnalano le attività inerenti la piattaforma integrata a supporto del ciclo attivo e del traffico della divisione (contabilizzazioni pari a circa 1,6 milioni di euro);
- nell'ambito degli investimenti informatici, trasversali ai *business*, sono in corso le attività relative all'implementazione della piattaforma commerciale integrata "PICO", attraverso l'integrazione dei diversi canali di vendita e lo sviluppo di Infomobilità (contabilizzazioni per 4,2 milioni di euro). È inoltre in fase di realizzazione la piattaforma di produzione che dovrebbe garantire l'integrazione tra le seguenti attività: modifica e aggiornamento dell'orario ferroviario, impiego del personale, programmazione della manutenzione negli impianti di manutenzione corrente e gestione del traffico ferroviario nell'ambito delle sale operative (contabilizzazioni per circa 6,1 milioni di euro).

Per quanto riguarda i nuovi rotabili, sono entrate in esercizio 2 locomotive per il Trasporto passeggeri regionale, 167 carrozze Doppio-Piano e 31 convogli per il Trasporto passeggeri regionale. Sono stati, inoltre, riconsegnati all'esercizio, dopo interventi di ristrutturazione, 27 locomotive e 543 tra carrozze e carri (vedi dettaglio nella tabella seguente).

## » MATERIALE ROTABILE NUOVO E RISTRUTTURATO NEL 2014

	Numero di mezzi	
	Nuovo materiale	Materiale ristrutturato
<b>Locomotive</b>	<b>2</b>	<b>27</b>
Passeggeri <i>Long Haul</i>	0	0
Regionale	2	27
<b>Carrozze/Carri</b>	<b>167</b>	<b>543</b>
Passeggeri <i>Long Haul</i>	0	
<i>ES City</i>		0
<i>Intercity</i> (Servizio Universale)		29
Carrozza <i>Bistrò Frecciarossa</i>		30
Regionale		
Doppio-Piano	167	88
Media distanza		332
UIC-X Semipilota		2
Cargo		
Carri		62
<b>Convogli</b>	<b>31</b>	<b>0</b>
Treni <i>Jazz</i>	29	0
Treni <i>Flirt</i>	2	0

Le altre società del Gruppo hanno realizzato complessivamente investimenti, in Italia e all'estero, per circa 417 milioni di euro, di cui:

- circa il 70% è riferibile al gruppo Netinera Deutschland, per l'acquisto di mezzi di trasporto passeggeri su ferro e gomma e impianti industriali in Germania;
- circa il 12% è attribuibile alle società Grandi Stazioni SpA e Centostazioni SpA, per la riqualifica, rilancio e valorizzazione delle principali stazioni;
- circa il 6% è realizzato dalle società TX Logistik AG, Cemat SpA e Serfer Srl che operano nel settore dei servizi alle merci;
- circa il 6% è sviluppato dalle società del trasporto su gomma in Italia.

La restante spesa per investimenti è stata prevalentemente destinata alla valorizzazione/riqualificazione del patrimonio immobiliare 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 4/2012, il Gestore dell'infrastruttura ferroviaria sottoscrive con il MIT (Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti) due distinti atti contrattuali, così articolati:

- Contratto di Programma – Parte Servizi (CdP-S), finalizzato a disciplinare in maniera unitaria il finanziamento delle attività di manutenzione, ordinaria e straordinaria, della rete e delle attività di *safety*, *security* e navigazione ferroviaria;
- Contratto di Programma – Parte Investimenti (CdP-I), finalizzato a regolare la programmazione degli investimenti di sviluppo infrastrutturale, nonché di quelli legati a sicurezza, obblighi di legge e tecnologie, in coerenza con gli indirizzi strategici della programmazione economico-finanziaria nazionale e comunitaria.

### Il Contratto di Programma – Parte Servizi (CdP-S)

In data 9 giugno 2014 è stato registrato alla Corte dei Conti il D.M. 203/2014 con il quale il MIT ha approvato il CdP-S 2012-2014 per la gestione delle attività manutentive di tipo ordinario e straordinario dell'infrastruttura ferroviaria nazionale, nonché delle attività di navigazione, *safety* e *security*. Con tale ultimo atto si è quindi perfezionato l'iter autorizzativo previsto dall'art. 1 della Legge 238/1993, recante disposizioni in materia di trasmissione al Parlamento dei Contratti di Programma e dei Contratti di Servizio con il Gestore dell'infrastruttura ferroviaria.

Con riferimento alle risorse disponibili, nel corso del 2014, con la Legge 164/2014 (legge di conversione del Decreto Legge n. 133, il cosiddetto "Sblocca Italia"), è stata definita l'integrale copertura dei fabbisogni contrattuali, finalizzando a beneficio degli interventi di manutenzione straordinaria parte delle risorse previste dalla "Legge di Stabilità 2014" prevedendo, all'art. 1, comma 10, che «una quota pari a 220 milioni di euro delle risorse stanziata dalla Legge 27 dicembre 2013, n.147, quale contributo in conto impianti a favore di RFI SpA è finalizzata agli interventi di manutenzione straordinaria previsti nel Contratto di Programma – Parte Servizi 2012-2014 con conseguente automatico aggiornamento delle relative tabelle contrattuali».

Il vigente CdP-S 2012-2014 è giunto a scadenza a dicembre 2014; tuttavia, ai sensi dell'art.4 del medesimo atto, si può proseguire nell'applicazione della disciplina contrattuale ai medesimi patti e condizioni, nelle more del suo rinnovo e per un termine massimo di un ulteriore anno.

Sono già stati avviati i tavoli di lavoro per la definizione del nuovo contratto, considerato che, a seguito dell'approvazione in data 23 dicembre 2014 della Legge 190/2014, "Legge di Stabilità 2015", e della Legge 191/2014 "Bilancio di previsione dello Stato", si è delineato il quadro delle risorse disponibili per il prossimo orizzonte di programmazione pluriennale.

In particolare sono di seguito riepilogate le risorse stanziata dalle suddette leggi:

- Risorse in conto impianti (capitolo 7122/PG5), recate dalla Legge 190/2014, da destinare alle attività di manutenzione straordinaria della rete: 4.250 milioni di euro complessivi per il periodo 2015-2020 (500 per l'anno 2015, 750 per gli anni 2016 e 2017, 2.250 per gli anni successivi fino al 2020);
- Risorse in conto esercizio (capitolo 1541), recate dalla Legge 191/2014, da destinare alle attività di manutenzione ordinaria, *safety*, *security* e navigazione: 2.927 milioni di euro complessivi per il periodo 2015-2017 (circa 976 per ciascun anno).

L'art. 1, comma 294, della "Legge di Stabilità 2015" prevede, inoltre, risorse da destinare alle imprese ferroviarie, per il tramite del Gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale, finalizzate «alla compensazione degli oneri per il traghettamento ferroviario delle merci, dei servizi ad esso connessi e del canone di utilizzo dell'infrastruttura dovuto dalle imprese ferroviarie per l'effettuazione di trasporti delle merci, compresi quelli transfrontalieri, aventi origine o destinazione nelle regioni Abruzzo, Molise, Lazio, Campania, Puglia, Basilicata, Calabria, Sardegna e Sicilia (...)». L'ammontare di tali risorse è pari a 100 milioni annui per ciascuno degli esercizi 2015, 2016 e 2017.

## Il Contratto di Programma – Parte Investimenti (CdP-I)

---

Il Contratto di Programma 2012-2016 è stato sottoscritto tra le parti, RFI SpA e Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, l'8 agosto 2014; per la conclusione dell'*iter* di approvazione e, quindi, per consentire la prosecuzione degli interventi sulla rete ferroviaria nazionale, con il Decreto Legge 133/2014, il cosiddetto "Sblocca Italia" (convertito in Legge 164/2014 dell'11 novembre 2014) all'art. 1, comma 10, è stato disposto che l'Atto «(...) è approvato con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto. Lo schema di decreto di cui al primo periodo è trasmesso alle Camere entro trenta giorni dalla predetta data, per l'espressione del parere delle Commissioni parlamentari competenti per materia. I pareri sono espressi entro trenta giorni dalla data di assegnazione. Decorso tale termine, il decreto può comunque essere emanato».

Lo schema di Decreto ministeriale è stato emanato e inviato all'VIII Commissione del Senato e alla IX Commissione della Camera che hanno espresso parere favorevole, rispettivamente, in data 25 febbraio e 18 marzo 2015.

Nel nuovo atto contrattuale sono stati recepiti gli effetti delle disposizioni emanate nel corso degli anni dal 2012 al 2014. Il quadro delle risorse prevede in dettaglio:

- risorse finanziarie aggiuntive di competenza per 9.994 milioni di euro generate dalle seguenti fonti:
  - 300 milioni di euro a valere sul Fondo interventi urgenti e indifferibili di cui all'art. 33, comma 1, della Legge 183/2011, "Legge di Stabilità 2012", assegnati con il DPCM del 1° marzo 2012 a RFI SpA, per interventi previsti dal Contratto di Programma;
  - 3.302 milioni di euro recati dalla Legge 228/2012 ("Legge di Stabilità 2013");
  - 1.200 milioni di euro, assegnati dall'art. 7 *ter*, comma 2, del Decreto Legge 43/2013, convertito con Legge 71/2013, prioritariamente per la prosecuzione dei lavori relativi al Terzo Valico dei Giovi e per il quadruplicamento della linea Fortezza-Verona di accesso Sud alla galleria di base del Brennero;
  - 361 milioni di euro, assegnati per il finanziamento di un programma di interventi per il miglioramento della rete ferroviaria individuati dal Decreto interministeriale MIT/MEF 268/2013, a seguito della costituzione, nello stato di previsione del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, di un Fondo ai sensi dell'art. 18, commi 1 e 2, del Decreto Legge 69/2013, convertito con la Legge 98/2013;
  - 3.599,2 milioni di euro, recati dalla Legge 147/2013 ("Legge di Stabilità 2014");
  - 12 milioni di euro assegnati dalla Delibera Cipe 86/2010 per il finanziamento del cunicolo della Madalena del nuovo collegamento internazionale Torino-Lione;
  - 456,3 milioni di euro derivanti dalla riduzione del tasso di cofinanziamento nazionale;
  - 146,9 milioni di euro derivanti dalla rimodulazione del Programma PON-FESR 2007-2013 recepita nel XII Decreto Dirigenziale n. 6903 del 6 agosto 2014;
  - 72 milioni di euro derivanti dall'eccedenza di fondi di "Legge Obiettivo" destinati al pagamento degli oneri finanziari;
  - 217,2 milioni di euro di risorse TEN per il ciclo di programmazione 2007-2013;
  - 207,4 milioni di euro recati da enti terzi e altro;
  - 120 milioni di euro quali contributo a fondo perduto, derivanti dall'accordo Italia-Svizzera siglato in data 28 gennaio 2014 tra il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti e la Consigliera Federale ai Trasporti, per il finanziamento delle opere di ampliamento previste in Italia per il corridoio ferroviario sull'asse ferroviario del San Gottardo;
- definanze per un importo complessivo pari a 5.335 milioni di euro, ripartiti come di seguito specificato:
  - 639,8 milioni di euro per effetto delle riduzioni disposte sui capitoli di bilancio MEF 7122 e 7123 in attuazione di diverse disposizioni legislative;
  - 300 milioni di euro a seguito del definanziamento operato dal Decreto Legge 102/2013 (il cosiddetto "Decreto Imu"), convertito con la Legge 124/2013, sulle risorse precedentemente assegnate al capitolo MEF 7122;
  - 100 milioni di euro a seguito del definanziamento operato dal Decreto Legge 102/2013 (il cosiddetto "Decreto Imu"), convertito con la Legge 124/2013, sulle risorse assegnate per l'anno 2015 dall'art. 7 *ter*, comma 2, del Decreto Legge 43/2013;
  - 913 milioni di euro a seguito del definanziamento degli stanziamenti recati dalla "Legge di Stabilità 2013" per la nuova linea Torino Lione (capitolo MIT 7532), di cui 639 milioni di euro ai sensi dell'art. 18, comma 13, del Decreto Legge 69/2013, 124 milioni di euro a seguito di ulteriori provvedimenti legislativi e 150 milioni di euro (stanziati per l'anno 2015) ai sensi dell'art. 1, comma 68, della "Legge di Stabilità 2014";



- 1.058,5 milioni di euro su assegnazioni disposte dal Cipe a valere sul Fondo infrastrutture ferroviarie e stradali;
- 30,7 milioni di euro sul capitolo MIT 7540 – Interventi per il miglioramento della rete ferroviaria – per effetto delle riduzioni disposte ai sensi del D.L. 4/2014;
- 445,3 milioni di euro a valere sul capitolo MIT 7060, di cui 63 milioni a seguito del Decreto interministeriale MIT/MEF 405/2012 che ha revocato i fondi assegnati dal precedente Decreto MIT/MF 22589/2004 e 382 milioni di euro destinati al Potenziamento della linea ferroviaria Rho-Arona, Tratta Rho-Gallarate – Primo lotto funzionale Rho-Parabiago, a seguito della conversione in legge del D.L. 145/2013 (recante disposizioni urgenti per l’attuazione del “Piano Destinazione Italia”) che, all’art. 13, prevede la revoca di assegnazioni di risorse di “Legge Obiettivo” previste dalla Delibera Cipe 33/2010 per interventi non ancora attivati;
- 370,2 milioni di euro, a valere sul capitolo MISE 8425, a seguito della delibera Cipe 6/2012 che ha effettuato una revisione delle assegnazioni del Fondo sviluppo e coesione;
- 534,2 milioni di euro, di cui 531,3 milioni per la riprogrammazione, come comunicato dal Capo di Gabinetto del MIT con Nota n. 21206 del 4 luglio 2013, dovuta alla variazione del paniere dei progetti ammessi al finanziamento del PON – Reti e Mobilità 2007-2013 e 2,9 milioni di euro a seguito dell’emanazione del XI Decreto Dirigenziale MIT - Autorità di Gestione PON Reti e Mobilità 4100/2014;
- 510,5 milioni di euro di riduzione di risorse TEN del ciclo di programmazione 2007-2013;
- 182,3 milioni di euro per una riduzione di risorse derivanti da enti terzi;
- 79,3 milioni di euro per la riduzione delle risorse del fondo di rotazione a seguito di riprogrammazione degli interventi del Piano di azione e coesione della Regione Sardegna;
- 171,2 milioni di euro nel triennio 2014-2016 per accantonamenti ai sensi dei Decreti Legge 35/2013 e 66/2014 e dell’art.1, comma 428, della Legge 147/2013 e successive modifiche.

Si segnala, inoltre, che in data 5 e 9 dicembre 2014 sono stati sottoscritti tra RFI SpA e MIT due specifici accordi per l’aggiornamento del Contratto di Programma 2012-2016, rispettivamente relativi alle stime dei costi previsti per la nuova linea Torino-Lione (quota Italia) e alla tratta AV/AC Verona-Padova.

## **EVENTI DI RILIEVO INTERVENUTI SUCCESSIVAMENTE ALLA SOTTOSCRIZIONE DEL CONTRATTO DI PROGRAMMA - PARTE INVESTIMENTI 2012-2016**

Successivamente alla sottoscrizione del Contratto di Programma 2012-2016 sono state emanate ulteriori disposizioni normative, con impatti sui contenuti contrattuali, che verranno recepite nel primo aggiornamento utile del contratto. Di seguito sono elencate le principali disposizioni e brevemente descritti i relativi contenuti di interesse.

- Il 12 settembre 2014 è stato emanato il Decreto Legge n. 133, il cosiddetto “Sblocca Italia”, recante «Misure urgenti per l’apertura dei cantieri, la realizzazione delle opere pubbliche, la digitalizzazione del Paese, la semplificazione burocratica, l’emergenza del dissesto idrogeologico e per la ripresa delle attività produttive» (convertito con la Legge 164/2014). Gli articoli da segnalare sono:
  - l’art. 1, commi 1-9, contiene disposizioni urgenti per sbloccare gli interventi sugli assi ferroviari Napoli-Bari e Palermo-Messina-Catania;
  - l’art.1, comma 10, prevede l’approvazione del Contratto di Programma 2012-2016 come descritto nel precedente paragrafo;
  - l’art. 3, commi 1 e 1 *bis*, dispone lo stanziamento di 3.890 milioni di euro di nuove risorse per rifinanziare il “Fondo Infrastrutture” di cui all’art. 18, comma 1, del Decreto Legge 69/2013 (il cosiddetto “Decreto del Fare”, convertito con modificazioni dalla Legge 98/2013), favorendo il finanziamento di una serie di cantieri grandi e piccoli, elencati in dettaglio al comma 2 del decreto;
  - l’art. 3, comma 2, prevede l’emanazione di uno o più decreti interministeriali MIT/MEF per il finanziamento, a valere sulle risorse di cui ai commi 1 e 1 *bis*, delle opere come suddivise nelle successive lettere a), b) e c) secondo vincoli temporali di cantierabilità e appaltabilità:
    - lettera a), individua gli interventi cantierabili entro il 31 dicembre 2014, tra i quali si segnalano quelli di soppressione e automazione di passaggi a livello sulla rete ferroviaria, con priorità per la tratta terminale pugliese del corridoio ferroviario adriatico da Bologna a Lecce;
    - lettera b), individua gli interventi appaltabili entro il 31 dicembre 2014 e cantierabili entro il 30 giugno 2015, tra i quali si menzionano l’ulteriore lotto costruttivo asse AV/AC Verona Padova, la messa in sicurezza dell’asse ferroviario Cuneo-Ventimiglia, la linea AV/AC Terzo Valico dei Giovi;
    - lettera c), individua gli interventi appaltabili entro il 30 aprile 2015 e cantierabili entro il 31 agosto 2015, tra i quali si segnala il raddoppio della linea ferroviaria Lucca-Pistoia e il Tunnel di base del Brennero.

Il 13 novembre 2014 è stato emanato il Decreto Interministeriale MIT/MEF n. 23290 che, ai sensi dell’art. 3, comma 2, della legge di conversione del Decreto cosiddetto “Sblocca Italia”, ha definito le risorse stanziare e le modalità di revoca del finanziamento relativamente alle opere di cui all’art. 3, comma 2, lettere a) e b): per RFI SpA esse ammontano a complessivi 379 milioni di euro. Per gli interventi elencati nella lettera c) è ancora in corso di emanazione il relativo Decreto interministeriale MIT/MEF.

- Il 23 dicembre 2014 sono state emanate la Legge n. 190, la cosiddetta “Legge di Stabilità 2015”, e la Legge n. 191 “Bilancio di previsione dello Stato per l’anno finanziario 2015 e bilancio pluriennale per il triennio 2015-2017”, delle quali si segnala quanto segue:
  - l’art. 1, comma 240, ha autorizzato, a decorrere dal 2016, un contributo quindicennale in erogazione diretta di 15 milioni di euro annui, quindi per un importo complessivo di 225 milioni di euro, al fine di avviare i lavori sulla tratta Andora-Finale Ligure;
  - la Tabella E ha previsto:
    - sotto la voce Rifinanziamento importi che complessivamente ammontano a 8.425 milioni di euro, così ripartiti:
      - 570 milioni di euro, quale rifinanziamento del capitolo MEF 7122/PG1 destinato allo sviluppo e ammodernamento delle infrastrutture ferroviarie principalmente riferite al Nuovo Valico del Brennero;
      - 4.455 milioni di euro, quale rifinanziamento del capitolo di bilancio MEF 7122/PG2 destinato agli investimenti ferroviari;
      - 3.000 milioni di euro, quale rifinanziamento del capitolo MEF 7122/PG7 destinato ai progetti da realizzare per Lotti costruttivi (Brescia-Verona-Padova, Frasso Telesino- Vitulano, Apice-Orsara);
      - 400 milioni di euro, quale incremento del finanziamento a valere sul capitolo di bilancio MIT 7518, destinato al progetto Terzo Valico dei Giovi;
    - e sotto la voce Riduzione un importo complessivo di 550 milioni di euro, così ripartito:
      - 300 milioni di euro sul capitolo MEF 7122/PG2;

- 25 milioni di euro, operati sul capitolo MEF 7122/PG6, assegnati dalla “Legge di Stabilità 2014” alla linea AV Napoli-Bari – tratta Cancellò-Frasso Telesino;
- 90 milioni di euro, operati sul capitolo MEF 7122/PG7, assegnati dalla “Legge di Stabilità 2014” ai progetti da realizzare per Lotti costruttivi (Brescia-Verona-Padova, Frasso Telesino-Vitulano, Apice-Orsara);
- 135 milioni di euro, operati sul capitolo MEF 7122/PG8, assegnati dalla “Legge di Stabilità 2014” all’adeguamento del tracciato e velocizzazione asse ferroviario adriatico Bologna-Lecce.

Per completezza di informazione si riportano anche gli stanziamenti di cassa previsti per l’anno 2015 dalla “Legge di Stabilità 2015” e dalla relativa “Legge di Bilancio”, che sono così suddivisi:

- 252 milioni di euro, sul capitolo MEF 7122, quale contributo in conto impianti per la prosecuzione degli investimenti ferroviari;
- 1,5 milioni di euro, sul capitolo MEF 7123, quale contributo in conto impianti per la realizzazione di opere specifiche;
- 400 milioni di euro, sul capitolo MEF 7124, quale quota dei complessivi 8.100 milioni di euro stanziati dalla *Legge Finanziaria 2007* per la realizzazione del sistema AV/AC Torino-Milano-Napoli;
- 100 milioni di euro, sul capitolo MEF 7124, per la rete AV/AC e 100 milioni di euro per la rete convenzionale, quale rata dei contributi quindicennali stanziati dalla *Legge Finanziaria 2006*, a partire rispettivamente dagli anni 2006 e 2007;
- 243 milioni di euro, sul capitolo MIT 7532, per la nuova linea ferroviaria Torino-Lione;
- 185 milioni di euro, sul capitolo MIT 7515, per la tratta Treviglio-Brescia;
- 0,4 milioni di euro, sul capitolo MIT 7518, per il Terzo Valico dei Giovi;
- 273 milioni di euro, sul capitolo MIT 7540, per gli interventi di miglioramento della rete ferroviaria nazionale.

Il 31 dicembre 2014 è stato infine emanato il Decreto Legge n. 192, il cosiddetto “Milleproroghe”, recante la proroga di termini previsti da disposizioni legislative. In particolare si segnala che, all’art. 8 (“Proroghe in materia di infrastrutture e trasporti”), comma 2, vengono modificati, come di seguito descritto, i termini di cui al Decreto “Sblocca Italia”, art. 3 comma 2, in materia di opere pubbliche finanziabili:

- per gli interventi di soppressione e automazione dei passaggi a livello sulla tratta terminale pugliese del corridoio ferroviario adriatico Bologna-Lecce, il termine per la cantierabilità è prorogato al 28 febbraio 2015;
- per l’ulteriore lotto costruttivo AV/AC Verona-Padova, la messa in sicurezza dell’asse ferroviario Cuneo-Ventimiglia e il Terzo Valico di Giovi, l’appaltabilità è prorogata al 28 febbraio 2015 e la cantierabilità al 31 luglio 2015.

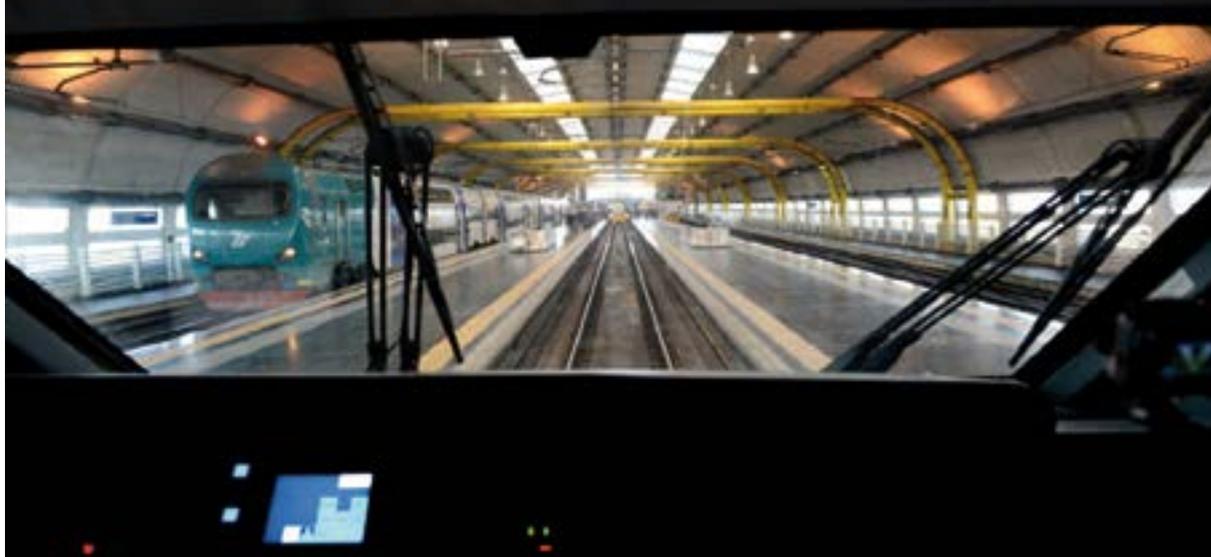
## Il Contratto Istituzionale di Sviluppo (CIS)

Il Contratto Istituzionale di Sviluppo (CIS), istituito dall’art. 6 del D.Lgs. 88/2011, disciplina le risorse aggiuntive e gli interventi speciali per la rimozione di squilibri socio-economici ed è finalizzato ad accelerare la realizzazione degli interventi sulle principali direttrici del Sud in Contratto di Programma – Parte Investimenti.

Per memoria si ricorda che nel corso del 2012 sono stati sottoscritti il CIS per la realizzazione della direttrice ferroviaria Napoli-Bari-Lecce-Taranto (inclusa la linea Potenza-Foggia) e il CIS per il completamento della direttrice ferroviaria Salerno-Reggio Calabria.

In data 28 febbraio 2013 è stato sottoscritto il terzo CIS, relativo alla realizzazione della direttrice ferroviaria Messina-Catania-Palermo.

Gli interventi previsti nell’ambito dei contratti istituzionali sottoscritti sono regolarmente in corso. In data 17 aprile 2014, presso il Dipartimento per lo Sviluppo e la Coesione Economica (DPS), si sono tenute, come previsto all’art. 7 dei Contratti medesimi, le riunioni semestrali del CAS (Comitato di Attuazione e Sorveglianza) dei CIS. In tale occasione sono state presentate le bozze delle Relazioni annuali 2013 che, successivamente, sono state approvate e inviate ufficialmente a ciascuno dei referenti delle parti del CIS.



## La “Legge Obiettivo”

Nell’ambito del Programma delle infrastrutture strategiche previsto dalla “Legge Obiettivo” (L. 443/2001) si evidenziano di seguito i principali eventi del 2014:

- in data 18 ottobre 2014 è stata pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale n. 243 la Delibera 19/2014 con cui il Cipe ha approvato il progetto definitivo del 1° Lotto funzionale Bicocca-Augusta dell’intervento “Velocizzazione della linea Catania-Siracusa, tratta Bicocca-Targia”;
- nella seduta Cipe del 10 novembre 2014 è stata approvata la reiterazione del vincolo preordinato all’esproprio sugli immobili interessati dalla realizzazione dell’intervento “Collegamento ferroviario AV/AC Verona–Padova”, limitatamente alle tratte di prima fase tra Verona e Montebello Vicentino e tra Grisignano di Zocco e Padova.

## Interventi/Trasferimenti per il Gruppo di risorse pubbliche di competenza del 2014



	RFI	Trenitalia	Grandi Stazioni	Busitalia Ataf	FS Logistica	Cemat	Totale
<b>In conto esercizio</b>							
Contratto di Programma	976						976
Altri dallo Stato		5					5
Da enti pubblici territoriali				15		4	19
In attesa di destinazione							
<b>In conto investimento</b>							
Da Stato	3.509		22				3.531
Da enti pubblici territoriali		16		11			27
Trasferimenti Unione Europea	145	1					146
<b>Totale</b>	<b>4.630</b>	<b>22</b>	<b>22</b>	<b>26</b>		<b>4</b>	<b>4.704</b>

Valori in milioni di euro



# Attività di ricerca e sviluppo



Il volume di spesa del Gruppo per investimenti in ricerca e sviluppo nel 2014 è stato pari a 10,4 milioni di euro, quasi interamente effettuati da RFI SpA.

L'ammontare della spesa 2014 è ripartita tra le principali aree di investimento ed evidenzia che circa il 67% è destinato a tecnologie per la sicurezza della circolazione, l'8% alla diagnostica innovativa, mentre il restante 25% è riservato agli studi e sperimentazioni su nuovi componenti e sistemi.

Si indicano di seguito le principali attività svolte nel corso del 2014:

- Linee AV/AC oltre i 300 km/h: sono proseguite le attività connesse alla sperimentazione per l'innalzamento della velocità di esercizio delle tratte AV/AC Roma-Napoli e Torino-Milano a 360 km/h e della direttissima (DD) Roma-Firenze a 300 km/h, mediante l'allestimento di tre 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 proseguita la sperimentazione sulla linea a semplice binario Porrettana, dove la circolazione notturna viene interrotta in tempi separati per ciascun binario;
- Sistemi di misura dei carichi verticali o "pese dinamiche": è stata portata avanti la realizzazione di 10 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;
- Dispositivi di sicurezza: è stata completata la costruzione di un campo prova per la misura della stabilità laterale del binario costruito con traverse dotate di tappetini sottotraversa (*under sleeper pad*);
- Sistemi oleodinamici: è in corso la sperimentazione del nuovo primo punto in traversa per sistemi oleodinamici realizzato con Manovra oleodinamica in traversa (MOT). Sono stati attivati i primi due impianti ad Anagni e Anzola;
- Apparati Centrali Computerizzati (ACC): sono state avviate o consolidate le attività di sviluppo per l'ACC Alstom SML 400 ad Arcoveggio e Borgo Panigale, relativamente all'attuazione degli enti di piazzale (CdB, dev/FD, segnali, elettromagneti/chiaavi, diagnostica) e delle apparecchiature del Posto periferico;
- Trasmissione radio: è stata avviata una sperimentazione, basata su tecniche di trasmissione radio a spettro espanso (*Ultra WideBand - UWB*), finalizzata alla possibile migrazione, limitatamente alla rete dati a supporto di sistemi tecnologici in ambito ferroviario, da rete fissa (tipicamente con trasporto su cavi in rame) a rete *wireless*.



# Principali eventi dell'esercizio

## Principali eventi dell'esercizio

### Interventi normativi

#### “Quarto pacchetto ferroviario”

---

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 a 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 e 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, che dovrebbe portare nei prossimi anni a una riduzione dei tempi e costi burocratici per l'industria e gli operatori ferroviari.

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 e 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, che dovrebbe portare nei prossimi anni a una riduzione dei tempi e costi burocratici per l'industria e gli operatori ferroviari.





#### **D.Lgs. n. 43 “Attuazione della Direttiva 2011/76/UE”**

---

Il 4 marzo 2014 è stato emanato il Decreto Legislativo n. 43 “Attuazione della Direttiva 2011/76/UE, che modifica la Direttiva 1999/62/CE relativa alla tassazione a carico di autoveicoli pesanti adibiti al trasporto di merci su strada per l’uso di alcune infrastrutture”, diretto a recepire, all’interno dell’ordinamento nazionale, la Direttiva 2011/76/UE, che ha aggiornato il quadro di tariffazione del trasporto pesante di merci su strada, consentendo agli Stati membri di calcolare e differenziare i pedaggi in funzione dei costi esterni causati dal trasporto (in termini di inquinamento atmosferico, acustico e di congestione), in applicazione del principio “chi inquina paga”.

#### **DPR n. 85 del 25 marzo 2014 “Regolamento per l’individuazione degli atti di rilevanza strategica nei settori dell’energia, dei trasporti e delle comunicazioni”**

---

Il Decreto del Presidente della Repubblica n. 85 del 25 marzo 2014 “Regolamento per l’individuazione degli atti di rilevanza strategica nei settori dell’energia, dei trasporti e delle comunicazioni, a norma dell’articolo 2, comma 1, del Decreto Legge n. 21 del 15 marzo 2012,” prevede quanto segue:

- inclusione della rete ferroviaria nazionale di rilevanza per le reti trans-europee tra gli asset strategici nazionali;
- individuazione delle operazioni infragruppo alle quali non si applicano i poteri speciali: fusioni, scissioni, incorporazioni, cessioni, anche di quote di partecipazioni, trasferimento della sede sociale, mutamento dell’oggetto sociale, scioglimento della società, per le quali resta un obbligo di notifica, salvo che si configuri la minaccia di un grave pregiudizio per gli interessi pubblici relativi alla sicurezza e al funzionamento delle reti e degli impianti e alla continuità degli approvvigionamenti;
- i poteri speciali si applicano quando la tutela degli interessi essenziali dello Stato non sia adeguatamente garantita da una specifica regolamentazione di settore.

#### **Pubblicata sulla G.U. dell’Unione Europea la Comunicazione sugli orientamenti interpretativi concernenti il Regolamento (CE) 1370/2007**

---

In data 29 marzo 2014 è stata pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale dell’Unione Europea la Comunicazione della Commissione Europea sugli orientamenti interpretativi concernenti il Regolamento (CE) 1370/2007 relativo ai servizi pubblici di trasporto di passeggeri su strada e per ferrovia (2014/C 92/01). In tale atto la Commissione fornisce la propria interpretazione in merito ad alcune disposizioni del predetto regolamento, relative – tra l’altro – alla definizione di obblighi di servizio pubblico, all’ambito di applicazione dei contratti di servizio pubblico, alla aggiudicazione di tali contratti e alla compensazione degli obblighi di servizio pubblico.



### **Anticipazione del 60% del Fondo nazionale per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale**

---

In data 3 aprile 2014 il Ministro dell'Economia e delle Finanze – con decreto emanato di concerto con il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti – ha disposto, per l'anno 2014 e in favore delle Regioni a Statuto ordinario, una anticipazione del 60% del Fondo nazionale per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale, anche ferroviario, per un importo complessivo pari a 2.950 milioni di euro.

### **Pacchetto per la modernizzazione degli appalti pubblici**

---

Il 17 aprile 2014 sono entrate in vigore le tre nuove direttive europee sugli appalti pubblici nei settori ordinari e speciali e nel settore delle concessioni pubblicate nella Gazzetta Ufficiale dell'Unione Europea il 28 marzo 2014.

Gli Stati membri avranno due anni per conformarsi a tale nuovo quadro normativo.

Tra le maggiori novità di interesse generale delle due direttive appalti si segnalano la semplificazione delle procedure, in particolare dal punto di vista di una riduzione dei tempi di aggiudicazione dei contratti, l'introduzione di nuove procedure allo scopo di utilizzare gli appalti pubblici come strumento di supporto di politiche di innovazione e ricerca e la rivisitazione del criterio di aggiudicazione degli appalti sulla base dell'offerta economicamente più vantaggiosa con maggiore attenzione alla qualità, agli aspetti ambientali, sociali e di innovazione, tenendo conto del *life-cycle cost* dei beni/lavori/servizi offerti dall'operatore economico.

Per quanto riguarda la direttiva settori speciali, il nuovo testo rafforza l'esclusione delle attività direttamente esposte alla concorrenza, quest'ultima da considerare anche per singoli segmenti di attività e aree geografiche di interesse dell'attività in gestione; il trasporto internazionale passeggeri viene considerato, assieme al trasporto merci, come attività direttamente esposta alla concorrenza; inoltre è prevista una maggiore flessibilità per la possibilità di modifiche dei contratti in corso senza l'obbligo di ricorrere a nuove procedure di appalto.

### **D.Lgs. n. 70 del 17 aprile 2014 “Disciplina sanzionatoria per le violazioni delle disposizioni del Regolamento (CE) 1371/2007, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario”**

---

Il 17 aprile 2014 è stato emanato il Decreto Legislativo n. 70 che definisce le sanzioni, per violazioni degli obblighi previsti dal Regolamento CE 1371/2007, a carico delle imprese di trasporto e dei gestori delle infrastrutture a tutela dei diritti dei passeggeri nel trasporto ferroviario, con particolare attenzione alla sicurezza, puntualità, pulizia, servizi a bordo per i viaggiatori disabili o a mobilità ridotta. Inoltre, l'Autorità di Regolazione dei Trasporti è stata individuata quale organismo responsabile dell'applicazione del citato regolamento comunitario.

## **Legge n. 71 “Ratifica ed esecuzione dell’Accordo per la realizzazione e l’esercizio di una nuova linea ferroviaria Torino-Lione”**

Il 23 aprile 2014 è stata emanata la Legge n. 71 “Ratifica ed esecuzione dell’Accordo tra il Governo della Repubblica Italiana e il Governo della Repubblica Francese per la realizzazione e l’esercizio di una nuova linea ferroviaria Torino-Lione” che disciplina le condizioni di realizzazione del progetto di collegamento ferroviario di merci e viaggiatori tra Torino e Lione, nonché le condizioni di esercizio dell’opera. Oggetto particolare dell’accordo sono la sezione transfrontaliera della parte comune italo-francese dell’opera, nonché i raccordi alle linee esistenti. Si prevede, inoltre, la disciplina della costituzione e del funzionamento del promotore pubblico, che avrà la qualifica di gestore della sezione transfrontaliera della parte comune italo-francese.

## **Legge n. 68 del 2 maggio 2014 recante disposizioni urgenti in materia di finanza locale**

La Legge n. 68 del 2 maggio 2014 “Conversione in legge, con modificazioni, del Decreto Legge n. 16 del 6 marzo 2014, recante disposizioni urgenti in materia di finanza locale, nonché misure volte a garantire la funzionalità dei servizi svolti nelle istituzioni scolastiche”, prevede che, per quanto d’interesse, in attesa dell’approvazione del Contratto di Programma RFI SpA – Parte investimenti 2012-2016, da concludersi entro il 30 giugno 2014, i rapporti tra lo Stato e RFI SpA siano regolati sulla base di quanto previsto nel Contratto di Programma 2007-2011. Il provvedimento stabilisce, inoltre, che nelle more del trasferimento alla Regione Valle d’Aosta delle competenze e delle funzioni in materia di trasporto ferroviario, lo Stato corrisponda a Trenitalia SpA 13,4 milioni di euro per i servizi resi nel periodo gennaio-luglio 2014. Infine, in attesa del trasferimento completo delle competenze alle Regioni a statuto speciale e dei servizi indivisi, il MEF è autorizzato a corrispondere a Trenitalia SpA le somme impegnate per il 2013 per le prestazioni rese.

## **Shift2Rail**

Il 16 giugno 2014 il Consiglio dell’Unione Europea ha adottato il Regolamento (UE) 642/2014 che istituisce *Shift2Rail* (S2R), una *partnership* pubblico-privata, una cosiddetta *joint undertaking* (impresa comune), che investirà 920 milioni di euro, di cui 450 milioni di euro finanziati dalla Commissione Europea, per sviluppare nei prossimi anni programmi di ricerca e innovazione in ambito ferroviario.

L’impresa comune mira, infatti, a sostenere programmi volti allo sviluppo di migliori servizi ferroviari in Europa, concentrando in questo strumento la fonte e le procedure di finanziamento, e vuole rappresentare uno stimolo per l’immissione sul mercato di innovazioni tecnologiche.

Il programma di ricerca si sviluppa sui seguenti cinque *Innovation programs*:

- Materiale rotabile (IP1): *Cost-efficient and Reliable High Capacity Trains*;
- Segnalamento (IP2): *Advanced Traffic Management & Control Systems*;
- Infrastruttura (IP3): *Cost-efficient and Reliable High Capacity Infrastructure*;
- Applicazioni telematiche vendita e distribuzione (IP4): *IT Solutions for Attractive Railway Services*;
- Merci (IP5): *Technologies for Sustainable & Attractive European Freight*.

I membri fondatori dell’impresa comune S2R sono l’Unione Europea (rappresentata dalla Commissione), imprese costruttrici di rotabile (i.e. Alstom Transport, Ansaldo STS, Bombardier Transportation, Construcciones y Auxiliar de Ferrocarriles, Siemens, Thales) e due gestori dell’infrastruttura (Network Rail, Trafikverket).

Il 6 ottobre 2014 è stata pubblicata la *Call for expressions of interest to become associated member of the Shift2Rail Joint Undertaking*.

Il Gruppo FS Italiane insieme a Trenitalia SpA, RFI SpA e Italcertifer SpA ha presentato a novembre 2014 la sua candidatura per divenire membro dell’impresa comune *Shift2Rail*. È in corso la fase di selezione dei membri associati. Inoltre, attraverso Trenitalia SpA e RFI SpA, consorziate con altri membri aderenti all’iniziativa, il Gruppo FS Italiane ha presentato tre proposte di progetto che hanno superato la prima fase di valutazione da parte della Commissione, accedendo alla fase finale di approvazione del finanziamento prevista per l’autunno del 2015.

## **Conversione in legge del Decreto Legge n. 66 del 24 aprile 2014, recante “Misure urgenti per la competitività e la giustizia sociale”**

---

La Legge n. 89 del 23 giugno 2014, conversione in legge del Decreto Legge n. 66 del 24 aprile 2014, recante “Misure urgenti per la competitività e la giustizia sociale” prevede le seguenti disposizioni di maggiore interesse:

- vengono introdotte, per il 2014, in attesa di un intervento strutturale da attuare con la “Legge di Stabilità 2015”, norme volte alla riduzione del cuneo fiscale per i lavoratori dipendenti e assimilati, attraverso il riconoscimento di un credito d’imposta in busta paga;
- si prevede, a decorrere dal periodo d’imposta successivo a quello in corso al 31 dicembre 2013, una riduzione delle aliquote Irap; mentre si stabilisce che, per gli acconti relativi al periodo successivo, si applichino riduzioni più contenute;
- si introducono modifiche alla “Legge di Stabilità 2014” in materia di versamenti delle imposte sui redditi di società;
- si stabilisce all’art. 20 l’obbligo per le società non quotate a totale partecipazione pubblica diretta o indiretta dello Stato, e le società direttamente o indirettamente controllate dallo Stato i cui soci di minoranza sono pubbliche amministrazioni ed enti pubblici economici, a esclusione di quelle emittenti strumenti finanziari quotati nei mercati regolamentati, di conseguire un contenimento dei costi operativi non inferiore al 2,5% nel 2014 e del 4% nel 2015. Il predetto risparmio viene calcolato rispetto ai bilanci di esercizio per il 2013. Le predette società entro il 30 settembre di ciascun esercizio distribuiscono all’azionista riserve disponibili, ove presenti, per un importo pari al 90% dei predetti risparmi di spesa e in sede di approvazione dei bilanci 2014 e 2015 distribuiscono all’azionista un dividendo almeno pari ai predetti risparmi, al netto dell’eventuale acconto erogato. Per il biennio 2014-2015 i compensi variabili degli Amministratori Delegati e dei dirigenti per i quali è contrattualmente prevista una componente variabile della retribuzione, sono collegati in misura non inferiore al 30% agli obiettivi di ulteriore riduzione dei costi rispetto a quanto previsto nel medesimo articolo. Il Collegio Sindacale dovrà verificare il corretto adempimento di quanto precede.

Successivamente, con il Decreto Legge 192/2014 (il cosiddetto “Millepoghe”) convertito in Legge n. 11 del 27 febbraio 2015, è stato introdotto dall’art. 10, comma 12, il comma 7 *ter* dell’art. 20 in parola che recita: «Per il perseguimento degli obiettivi di efficientamento e finanziari previsti dal Decreto Legge n. 66 del 24 aprile 2014, convertito, con modificazioni, dalla Legge 23 giugno 2014 n. 89, riguardo alle società partecipate dallo Stato, le società controllate da Ferrovie dello Stato Italiane SpA concorrono, nell’ambito del bilancio consolidato della capogruppo, per l’importo di 40 milioni di euro per l’anno 2014, da versare all’entrata del bilancio dello Stato entro il 10 gennaio 2015, e 60 milioni di euro per l’anno 2015, da versare entro il 30 settembre 2015». Il nuovo comma ha così identificato per le società controllate da FS SpA un quadro di applicazione “speciale” rispetto alla disciplina generale dettata dall’originario art. 20;

- per i contratti pubblici si prevede la pubblicazione di avvisi e bandi sulla Gazzetta Ufficiale, serie speciale relativa ai contratti pubblici, sul “profilo del committente” della stazione appaltante, ed entro i due giorni successivi lavorativi sul sito del MIT. Le spese per la pubblicazione sulla Gazzetta Ufficiale vengono rimborsate alla stazione appaltante dall’aggiudicatario entro 60 giorni dall’aggiudicazione.

## **Decreto Legge n. 91 del 24 giugno 2014**

---

In data 11 agosto è stato convertito in legge (Legge n. 116/14 pubblicata sulla G.U. n. 192 del 20 agosto 2014), con modificazioni, il Decreto Legge n. 91 del 24 giugno 2014, recante “Disposizioni urgenti per il settore agricolo, la tutela ambientale e l’efficientamento energetico dell’edilizia scolastica e universitaria, il rilancio e lo sviluppo delle imprese, il contenimento dei costi gravanti sulle tariffe elettriche, nonché per la definizione immediata di adempimenti derivanti dalla normativa europea”. Il provvedimento, come modificato dal Senato, reca, tra l’altro, le seguenti disposizioni di particolare interesse per il Gruppo FS Italiane:

- soppressione della Commissione per la valutazione degli interventi diretti sui ricettori in materia di inquinamento acustico derivante da traffico ferroviario di cui al DPR 459/1998 e trasferimento dei relativi compiti al Ministero dell’Ambiente;
- rimodulazione del sistema tariffario elettrico delle Ferrovie dello Stato Italiane, con l’applicazione, a decorrere dal 1° gennaio 2015, del regime tariffario speciale al consumo di RFI SpA di cui al DPR n. 730



del 22 maggio 1963, ai consumi di energia elettrica impiegati per i trasporti rientranti nel servizio universale e nel trasporto ferroviario delle merci. Nelle more dell'emanazione del decreto del Ministero dello Sviluppo Economico che dovrà definire le modalità di individuazione dei consumi rilevanti ai fini dell'applicazione della norma, la componente tariffaria compensativa annua è ridotta della parte eccedente 3300 Gwh per un importo di 80 milioni di euro. Si prevede un'applicazione graduale della nuova regolamentazione tariffaria per il primo triennio, attraverso l'applicazione in misura non superiore al 50% nell'anno 2015, al 70% nel 2016 e non superiore all'80% nel 2017.

#### **Regolamento (CE) 869/2014 dell'11 agosto 2014**

Con il Regolamento (CE) 869/2014 dell'11 agosto 2014 "Regolamento di esecuzione della Commissione relativo a nuovi servizi di trasporto ferroviario passeggeri", la Commissione Europea ha definito la procedura e i criteri da seguire per determinare se la finalità principale di un servizio ferroviario sia il trasporto di passeggeri fra stazioni situate in Stati membri diversi nonché se l'equilibrio economico di un Contratto di Servizio pubblico per il trasporto ferroviario risulti compromesso da un servizio di trasporto internazionale di passeggeri.

#### **Legge n. 164 Conversione in legge del D.L. n. 133 del 12 settembre 2014, cosiddetto "Sblocca Italia"**

In particolare il provvedimento prevede, per quanto di interesse:

- la nomina per due anni, rinnovabile, dell'AD di FS SpA quale Commissario per la realizzazione delle opere relative alla tratta ferroviaria Napoli-Bari. Al Commissario non saranno corrisposti gettoni, compensi, rimborsi spese o altri emolumenti, comunque denominati, in relazione allo svolgimento dell'attività

commissariale. Gli interventi per la realizzazione dell'opera sono dichiarati indifferibili, urgenti e di pubblica utilità. Vengono fissati tempi serrati per lo svolgimento delle conferenze dei servizi, e in caso di motivato dissenso da parte di un'amministrazione preposta alla tutela ambientale, paesaggistico-territoriale o del patrimonio storico-artistico o alla tutela della salute è prevista una deliberazione del Consiglio dei Ministri, nonché il dimezzamento dei tempi previsti. Le risorse necessarie alla realizzazione dell'opera sono previste nell'ambito del Contratto di Programma. Per non incorrere nelle limitazioni del patto di stabilità interno, il Commissario viene autorizzato a richiedere i trasferimenti di cassa, in via prioritaria, a valere sulle risorse nazionali e in via successiva sulle previste risorse di competenza regionale. Le stesse disposizioni si applicano anche alla realizzazione dell'asse ferroviario AV/AC Palermo-Catania-Messina;

- che il Contratto di Programma 2012-2016 – Parte Investimenti di RFI SpA sia stipulato entro 60 giorni dall'entrata in vigore della legge di conversione, previo parere delle competenti Commissioni parlamentari. Una quota pari a 220 milioni di euro delle risorse stanziata quale contributo in conto impianti a favore di RFI SpA è utilizzata per gli interventi di manutenzione straordinaria previsti dal Contratto di Programma 2012-2014, parte Servizi;
- che con decreti del MIT, da adottare entro 30 giorni dall'entrata in vigore del Decreto Legge, siano assegnati i finanziamenti per la realizzazione delle opere cantierabili entro il 31 dicembre 2014 e per quelle cantierabili entro il 30 giugno 2015, mentre i decreti per le opere cantierabili entro il 31 agosto 2015 dovranno essere emanati entro 30 giorni dall'entrata in vigore della legge di conversione;
- lo stanziamento di 3.890 milioni di euro, nel periodo 2013-2020, per la continuità dei cantieri o per il perfezionamento degli atti contrattuali relativi alla realizzazione di numerose opere, tra le quali: soppressione e automazione di passaggi a livello della tratta terminale pugliese del corridoio ferroviario adriatico Bologna-Lecce (cantierabile entro il 31 dicembre 2014); ulteriore Lotto costruttivo AV/AC Verona-Padova, messa in sicurezza dell'asse ferroviario Cuneo-Ventimiglia, Terzo Valico di Giovi della linea AV Milano-Genova (appaltabili entro il 31 dicembre 2014 e cantierabili entro il 30 giugno 2015); interventi nuovo tunnel del Brennero e quadruplicamento della linea ferroviaria Lucca-Pistoia (appaltabile entro il 30 aprile 2015 e cantierabile entro 31 agosto 2015). Tra le opere finanziate con il Fondo revoche è inserito l'ammodernamento della tratta Salerno-Potenza-Taranto;
- che non potranno essere richieste modifiche dei progetti di opere pubbliche rispondenti a *standard* tecnici più stringenti rispetto a quelli definiti a livello europeo, senza una stima dei sovraccosti e un'analisi di sostenibilità economica e finanziaria per il gestore dell'infrastruttura o per il gestore dell'opera, corredata da una valutazione dei tempi di attuazione;
- che al fine di rimuovere lo squilibrio finanziario derivante dagli oneri relativi al 2013 per i servizi di trasporto pubblico regionale e locale, si autorizza la Regione Calabria a utilizzare le risorse ad essa assegnate a valere sul Fondo per lo sviluppo e la coesione per il periodo 2007-2013, nel limite massimo di 40 milioni di euro per il 2014, di cui 20 milioni a copertura degli oneri relativi all'esercizio 2013, e di 20 milioni di euro per il 2015.

### **Approvate alcune misure di regolazione in materia di accesso equo e non discriminatorio alle infrastrutture ferroviarie**

---

L'Autorità di Regolazione dei Trasporti – con Delibera n. 70 del 31 ottobre 2014 – ha approvato alcune misure di regolazione in materia di accesso equo e non discriminatorio alle infrastrutture ferroviarie, nonché dato avvio al procedimento per la definizione di criteri per la determinazione del pedaggio per l'utilizzo delle infrastrutture ferroviarie (da concludersi entro il 30 settembre 2015), fatta salva l'immediata efficacia delle misure previste nella delibera relativamente al pedaggio della rete AV/AC.

### **Legge n. 174 del 21 novembre 2014 “Ratifica ed esecuzione del protocollo di modifica della Convenzione relativa ai trasporti internazionali ferroviari (COTIF) del 9 maggio 1980”**

---

La legge ratifica la revisione della Convenzione, finalizzata ad assicurare l'uniformità del diritto di trasporto internazionale, alla luce del nuovo quadro legislativo comunitario in materia ferroviaria. Per maggiori informazioni sui contenuti della delibera si rinvia alla successiva sezione *Altri eventi*.

## “Legge di Stabilità 2015”

La Legge n. 190 del 23 dicembre 2014 (“Legge di Stabilità 2015”) ha – tra l’altro – disposto quanto segue:

- per favorire le imprese e l’aumento dell’occupazione si stabilisce il taglio del costo complessivo per il personale dipendente con contratto a tempo indeterminato dall’imponibile su cui viene calcolata l’Irap;
- la possibilità per i lavoratori dipendenti del settore privato, assunti da almeno sei mesi, di chiedere al datore di lavoro, in via sperimentale per il triennio 2015-2018, la corresponsione in busta paga della quota di Tfr spettante, compresa quella eventualmente destinata a una forma pensionistica complementare;
- è riconosciuto alle imprese che investono in attività di ricerca e sviluppo un credito d’imposta pari al 25% delle spese sostenute in eccedenza rispetto alla media dei medesimi investimenti realizzati nel triennio precedente al periodo d’imposta in corso al 31 dicembre 2015;
- le reti elettriche in alta e altissima tensione e le relative porzioni di stazioni di proprietà di Ferrovie dello Stato Italiane SpA o di società dalla stessa controllate sono inserite nella rete di trasmissione nazionale di energia elettrica; l’efficacia di tale inserimento è subordinata al perfezionamento dell’acquisizione dei suddetti beni da parte del gestore del sistema di trasmissione nazionale o di una società da quest’ultimo controllata. L’Autorità per l’energia elettrica, il gas e il sistema idrico, sulla base dei dati forniti da Ferrovie dello Stato Italiane SpA, definisce gli aspetti finanziari dell’operazione, tenendo conto dei benefici potenziali per il sistema elettrico nazionale e informando il Ministero dello Sviluppo Economico. Le risorse finanziarie derivanti dalla cessione, limitatamente al valore dei contributi pubblici già erogati dallo Stato e utilizzati negli anni per investimenti nella rete elettrica di Ferrovie dello Stato Italiane SpA, devono essere destinate alla copertura di investimenti sulla rete ferroviaria nazionale previsti dal contratto stipulato tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e Rete Ferroviaria Italiana SpA;
- dal 2015 le risorse destinate agli obblighi di servizio pubblico nel settore del trasporto di merci su ferro non possono essere superiori a 100 milioni di euro annui; tali risorse sono attribuite al Gestore dell’infrastruttura ferroviaria nazionale che provvede a destinarle alla compensazione degli oneri per il traghettamento ferroviario delle merci, dei servizi ad esso connessi e del canone di utilizzo dell’infrastruttura dovuto dalle imprese ferroviarie per l’effettuazione di trasporti delle merci, compresi quelli transfrontalieri, aventi origine o destinazione nelle regioni Abruzzo, Molise, Lazio, Campania, Puglia, Basilicata, Calabria, Sardegna e Sicilia;
- in coerenza con i Contratti di Programma – Parte Investimenti e Parte Servizi stipulati con RFI SpA e in attuazione dei medesimi contratti, nonché in ottemperanza a quanto disposto dalla Direttiva 2012/34/UE del Parlamento Europeo e del Consiglio, del 21 novembre 2012, la strategia di sviluppo della rete ferroviaria per il periodo 2015-2017 persegue i seguenti assi di intervento attraverso i connessi programmi di investimento: manutenzione straordinaria della rete ferroviaria nazionale e sviluppo degli investimenti per grandi infrastrutture;
- in ottemperanza all’articolo 4 del Contratto di Programma – Parte Investimenti e relativamente ai programmi di cui al precedente capoverso, entro il mese di giugno di ogni anno e a consuntivo sulle attività dell’anno precedente, RFI SpA presenta una relazione al Ministero vigilante, per la trasmissione al Cipe, nonché alle competenti Commissioni parlamentari, in ordine alle risorse finanziarie effettivamente contabilizzate per investimenti, all’avanzamento lavori e alla consegna in esercizio delle spese connesse agli investimenti completati per ciascun programma di investimento, nonché agli eventuali scostamenti registrati rispetto al programma;
- per la continuità dei lavori delle tratte Brescia-Verona-Padova della linea ferroviaria Alta Velocità/Alta Capacità (AV/AC) Milano-Venezia, della tratta Terzo Valico dei Giovi della linea AV/AC Milano-Genova, delle tratte del nuovo tunnel ferroviario del Brennero, autorizzate o in corso di autorizzazione, il Cipe può approvare i progetti preliminari delle opere anche nelle more del finanziamento della fase realizzativa e i relativi progetti definitivi, a condizione che sussistano disponibilità finanziarie sufficienti per il finanziamento di un primo lotto costruttivo di valore non inferiore al 10% del costo complessivo delle opere;
- contributo quindicennale di 15 milioni di euro dal 2016 per avviare i lavori sulla tratta ferroviaria Andora-Finale Ligure;
- vengono modificati l’ambito di applicazione e i criteri di utilizzo del fondo per l’acquisto di veicoli del trasporto pubblico locale (istituito dall’art. 1, comma 1031, della Legge n. 296 del 27 dicembre 2006); in particolare, le risorse (di cui all’art. 1, comma 83, della Legge n. 147 del 27 dicembre 2013) potranno essere destinate esclusivamente all’acquisto di materiale rotabile su gomma.

## Altri eventi

### **Aumento del costo dell'energia per la trazione in conseguenza della Delibera dell'Autorità dell'Energia Elettrica e Gas (AEEG) n. 641/2013/R/COM del 27 dicembre 2013**

---

Nel corso del mese di gennaio 2014 il costo dell'energia per la trazione ha subito un aumento in conseguenza della Delibera dell'Autorità dell'Energia Elettrica e Gas (AEEG) n. 641/2013/R/COM del 27 dicembre 2013. Nello specifico la delibera, nell'ambito di un processo di progressiva rivisitazione degli oneri gravanti sulle imprese a forte consumo di energia elettrica, ha sostanzialmente modificato l'applicazione delle componenti tariffarie aggiuntive (Oneri di sistema) che determina di fatto un significativo abbattimento delle agevolazioni tariffarie riservate, tra l'altro, alle imprese ferroviarie.

### **Depositata la sentenza che ha respinto la *class action* di alcuni utenti e Comuni calabresi**

---

Il 17 febbraio è stata depositata la sentenza che ha respinto 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 SpA «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 SpA effettua su richiesta dello Stato al quale compete, definendolo nello specifico Contratto di Servizio, la programmazione delle quantità e caratteristiche.



## **Credito vantato dalla società FS Logistica SpA verso il Commissario Straordinario per l'emergenza rifiuti in Campania**

In relazione alla nota vicenda dello storico credito vantato dalla società controllata FS Logistica SpA verso il Commissario Straordinario per l'emergenza rifiuti in Campania, in data 20 febbraio 2014 è stata emessa l'ordinanza con la quale è stata disposta l'assegnazione a FS Logistica SpA delle somme relative al secondo pignoramento presso la Banca d'Italia (procedimento n. 22107/2013) di 32.585.298,78 euro oltre gli interessi legali dalla data del precetto fino alla data del pagamento e le spese vive di registrazione. Successivamente, in data 22 aprile 2014, è stata emessa l'ordinanza con la quale è stata disposta l'assegnazione a FS Logistica SpA delle somme relative al primo pignoramento presso la Banca d'Italia (procedimento n. 6542/2013) di 39.219.056,06 euro oltre gli interessi legali dalla data del precetto fino alla data del pagamento e le spese vive di registrazione e, successivamente, in data 4 aprile 2014 la Banca d'Italia ha corrisposto a FS Logistica SpA l'importo di 33.210.600,79 euro in seguito alla notifica dell'ordinanza del Giudice della provvisoria esecuzione del 20 febbraio 2014 e in data 28 maggio 2014 la Banca d'Italia ha corrisposto a FS Logistica SpA l'importo di 40.470.441,30 euro in seguito alla notifica dell'ordinanza del Giudice della provvisoria esecuzione del 22 aprile 2014. La società ha utilizzato le somme incassate dai due pignoramenti per rimborsare, in via prioritaria, la linea di credito Intesa San Paolo di un ammontare pari, alla data del 25 aprile 2014, a 9.979.590 euro. La parte residua è stata impiegata per rimborsare integralmente la linea di credito con il Gruppo FS Italiane. È stata, tuttavia, mantenuta la linea di fido con la Capogruppo per un ammontare massimo di 75 milioni di euro per poter far fronte a eventuali diverse decisioni di merito del Tribunale di Roma.

## **Conclusa senza accertamento di infrazione l'istruttoria avviata dall'AGCM**

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 da alcune società del Gruppo FS Italiane, nella fase di avvio dell'apertura alla concorrenza del mercato del trasporto ferroviario passeggeri nel segmento Alta Velocità.

## **Deposito della sentenza del Consiglio di Stato in merito al ricorso "K2"**

In data 19 marzo 2014 il Gruppo FS Italiane ha avuto notizia dell'avenuto deposito della sentenza del Consiglio di Stato e del positivo esito del ricorso presentato nel 2007 da un gruppo di imprese ferroviarie – al quale Trenitalia SpA aveva aderito – concernente l'applicazione del criterio di computo del canone di accesso, denominato "K2", per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria. Allo stato si rimane in attesa di conoscere le modalità di determinazione del canone dovuto e la conseguente quantificazione dello sconto per gli esercizi oggetto del ricorso.

## **Nominato il nuovo Consiglio di Amministrazione del Gruppo FS Italiane**

In data 29 maggio l'Assemblea di Ferrovie dello Stato Italiane SpA ha nominato il nuovo Consiglio di Amministrazione, composto da Marcello Messori, Michele Mario Elia, Daniela Carosio, Vittorio Belingardi Clusoni, Giuliano Frosini, Gioia Maria Ghezzi, Simonetta Giordani, Federico Lovadina, Wanda Ternau. L'Assemblea ha quindi eletto il professor Marcello Messori Presidente della Società. Il 30 maggio, nella prima riunione, il nuovo CdA di Ferrovie dello Stato Italiane ha nominato all'unanimità Amministratore Delegato della Società l'ingegner Michele Mario Elia.

## **Avviata inchiesta sull'incidente del treno regionale 12852**

In data 17 luglio 2014 il treno regionale 12852 Gela-Caltanissetta ha investito mortalmente tre operai di RFI SpA che si trovavano sui binari per motivi ancora da accertare, tra le stazioni di Butera e Falconara. RFI SpA ha avviato un'inchiesta per verificare cause e dinamica dell'incidente.

### **Al via gli interventi per chiudere l'anello ferroviario cittadino palermitano**

In data 23 luglio 2014 sono stati consegnati i lavori per la realizzazione degli interventi di chiusura dell'anello ferroviario cittadino di Palermo. L'opera sarà finanziata con le risorse comunitarie previste dal PO FESR (Programma Operativo Fondo Europeo per lo Sviluppo Regionale) 2007-2013: circa 28 milioni di euro, rispetto a un costo complessivo dell'opera di 152 milioni.

### **Assegnata a Italferr SpA la direzione lavori di tutti gli appalti di Expo 2015**

Nel mese di luglio 2014 Italferr SpA è subentrata nella Alta sorveglianza e nella direzione lavori di tutti gli appalti di Expo 2015. La società è già al lavoro dal 14 luglio in affiancamento alla vecchia direzione lavori. Tra gli incarichi a Italferr ci sarà il coordinamento delle direzioni lavori presenti sul sito, ma anche l'istituzione di nuovi uffici di direzione lavori, anche con subentro a direzioni lavori già in essere. Nell'ambito del mandato Italferr dovrà supportare la stazione appaltante e il responsabile unico del procedimento individuato da Expo, sotto il profilo tecnico, giuridico e amministrativo, assicurando che le opere vengano realizzate entro i tempi e nel rispetto delle disposizioni di legge.

### **Al via la linea Ankara-Istanbul certificata da Italcertifer SpA**

In data 25 luglio 2014 è stata inaugurata in Turchia la linea ferroviaria ad alta velocità Ankara-Istanbul, certificata Italcertifer SpA. La linea, lunga 500 km, consente di ridurre la durata del viaggio tra le due città da 6 a 3 ore e 15 minuti ed è stata progettata e costruita in modo da renderla integrabile con la rete ferroviaria europea.

### **Accordo MIT e FS Italiane per la progettazione dei collegamenti AV con aeroporti**

In data 26 agosto 2014 è stato firmato l'Accordo che prevede che RFI SpA avvii entro il 2014 i primi studi per rafforzare la dotazione di infrastrutture ferroviarie legate agli aeroporti. L'Accordo firmato a Rimini dal Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti e dall'Amministratore Delegato del Gruppo FS Italiane, rappresenta il punto di partenza del progetto per gli interventi dedicati ai collegamenti veloci con Roma Fiumicino, Milano Malpensa e Venezia Tessera, da realizzare con attività articolate per fasi funzionali.

### **Respinto dal TAR del Lazio il ricorso di Arenaways contro l'URSF**

In data 2 ottobre il TAR del Lazio ha respinto il ricorso di Arenaways contro la decisione dell'URSF (Ufficio per la Regolazione dei Servizi Ferroviari) che impose alla società ferroviaria privata di limitare le fermate dei suoi treni ai soli capoluoghi di provincia, Torino e Milano. Il Tribunale Amministrativo spiega come l'URSF – organo regolatore del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti – abbia svolto una complessiva analisi economica, giungendo a ritenere non ammissibile la contrazione della domanda che Trenitalia SpA avrebbe dovuto subire «a fronte di un perdurante obbligo di offerta del servizio». Su quella rotta Trenitalia SpA offre, infatti, un servizio ferroviario universale i cui costi sono coperti in parte dai corrispettivi versati dalla Regione e in parte dagli introiti derivanti da biglietti e abbonamenti. I nuovi servizi di Arenaways avrebbero determinato una contrazione di quegli introiti, compromettendo l'equilibrio economico del Contratto di Servizio fra Regione e Trenitalia SpA. La Sentenza 9967 del TAR contiene un altro passaggio importante, laddove sancisce che la scelta del legislatore nazionale (art. 58, comma 2, della L. 99/2009) di estendere anche ai servizi nazionali (in questo caso quelli di Arenaways) la previsione comunitaria (limitata al trasporto internazionale) relativa alla tutela dell'equilibrio economico del Contratto di Servizio non realizza alcuna limitazione al processo di liberalizzazione.

## **Progetto Cargo “Green Express” premiato da Federmobilità**

In data 3 ottobre 2014 Trenitalia SpA ha ricevuto da Federmobilità la Medaglia di Rappresentanza per il progetto “Green Express” elaborato dalla Divisione Cargo per il trasporto merci combinato (treno/gomma) ecosostenibile. Il riconoscimento, *ex aequo* con la società Lotras, è stato ritirato da Michele Mario Elia, Amministratore Delegato del Gruppo FS Italiane, durante il convegno “Mercintreno 2014”.

## **Al via la prima fase dei lavori di ammodernamento della Potenza-Foggia**

In data 9 ottobre 2014 a soli due anni dalla firma Contratto Istituzionale di Sviluppo, siglato il 2 agosto 2012 a Roma dai Ministeri per la Coesione Territoriale e delle Infrastrutture e Trasporti con le Regioni Puglia, Campania e Basilicata e il Gruppo FS Italiane, prendono il via i lavori di ammodernamento della linea ferroviaria Potenza-Foggia. Gli interventi di ammodernamento sull'intera linea riguarderanno l'adeguamento di 51 km di binario allo *standard* delle attuali specifiche europee per un totale di 100 km di nuove rotaie, che si aggiungono alla restante tratta già idonea.

## **Dissesto idrogeologico Liguria:**

### **RFI SpA ha avviato 13 cantieri per la messa in sicurezza di 44 punti a rischio**

In data 15 ottobre 2014 per la messa in sicurezza del territorio nelle zone e nelle aree che interferiscono con i binari, RFI SpA ha già avviato e reso operativi 13 cantieri su 44 per la prevenzione del dissesto idrogeologico e per garantire gli *standard* di sicurezza della rete ferroviaria in Liguria. Altri 27 interventi saranno avviati nelle prossime settimane e quattro nei primi mesi del 2015.

## **Ferrovie dello Stato 13ª società italiana per fatturato**

In data 23 ottobre 2014 FS Italiane SpA si piazza al 13° posto nella Top 20 delle principali società italiane per fatturato nel 2013, con un balzo di tre posizioni. Questi i dati elaborati dal Centro Studi di Mediobanca che ha analizzato 3.533 bilanci societari del 2013. Alla guida della classifica, con 114,7 miliardi di euro (nonostante una flessione del 9,8% sul 2012), si conferma Eni, seguita dal gruppo Exor-Fiat (113,7 miliardi di cui 54,3 miliardi in capo a Chrysler). Il terzo posto sul podio è di Enel (78 miliardi).

## **Delibera ART n. 70 “Regolazione dell'accesso equo e non discriminatorio alle infrastrutture ferroviarie e avvio del procedimento per la definizione dei criteri per la determinazione del pedaggio per l'utilizzo delle infrastrutture ferroviarie”**

Il 5 novembre 2014 è stata pubblicata la Delibera n. 70 con cui l'ART ha assunto le proprie determinazioni in ordine alle tematiche sull'accesso all'infrastruttura ferroviaria nazionale. Nello specifico, l'ART ha prescritto misure regolatorie con riferimento alle seguenti undici questioni oggetto della citata Delibera n. 16/2014: *i)* accordo quadro; *ii)* assegnazione della capacità; *iii)* gestione della circolazione perturbata; *iv)* sgombero delle infrastrutture; *v)* effetti della mancata contrattualizzazione e/o utilizzazione delle tracce; *vi)* pedaggio per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria; *vii)* *performance* regime; *viii)* condizioni di accesso ai servizi; *ix)* persone a mobilità ridotta (PMR); *x)* assegnazione di spazi pubblicitari, *desk* informativi, aree per la fornitura di servizi automatizzati alla clientela; *xi)* servizi di manovra. Con la stessa Delibera 70/2014 è stato altresì avviato un nuovo e autonomo procedimento, la cui chiusura è prevista per il 30 settembre 2015, finalizzato alla «definizione dei criteri per la determinazione del pedaggio per l'utilizzo delle infrastrutture ferroviarie». La prescrizione contenuta nella citata Delibera n. 70, per la quale è stata data efficacia immediata decorrente dalla data di pubblicazione della Delibera medesima, è quella riguardante l'adozione del nuovo pedaggio AV/AC. Tale prescrizione è stata adempiuta dal GI, il quale – con nota dello scorso 11 dicembre, indirizzata per conoscenza all'ART e successivamente trasmessa al MIT – ha dato comunicazione a NTV e Trenitalia SpA del nuovo valore del canone di utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria AV/AC, pari a 8,2 €/treno-km, valevole per il periodo 6



novembre 2014-31 dicembre 2015 (ossia dal giorno successivo a quello della pubblicazione della Delibera 70/2014). Si fa infine presente che la Delibera 70/2014, con specifico riferimento alle tematiche concernenti il pedaggio AV e i servizi di assistenza alle PMR, è stata impugnata dalla società NTV con ricorso notificato a RFI SpA l'8 gennaio 2015. Al riguardo RFI SpA ha provveduto, entro i termini previsti, a costituirsi in giudizio, nonché a presentare "ricorso incidentale". Inoltre come meglio descritto nelle Note al Bilancio (Nota 50 *Fatti intervenuti dopo la data di riferimento del Bilancio*) in data 3 marzo 2015 RFI SpA ha provveduto a notificare all'ART il Ricorso straordinario al Presidente della Repubblica per l'annullamento delle Delibere nn. 70 e 76 e relativi allegati contenenti le misure regolatorie oggetto di contestazione da parte della società.

### **Piano Juncker**

---

A novembre 2014 è stato approvato il Piano Juncker presentato dal nuovo Presidente della Commissione Europea. Un piano di investimenti da oltre 300 miliardi di euro che si pone come obiettivo il rilancio e il sostegno della crescita economica in Europa a partire da investimenti pubblici e privati in settori strategici. Il piano prevede la creazione di un fondo *ad hoc* di 21 miliardi, gestito dalla Banca Europea degli Investimenti, che dovrebbero diventare 315 grazie all'effetto leva, e destinato a finanziare importanti progetti degli Stati membri da selezionare. Per quanto riguarda i grandi progetti da finanziare tramite il fondo, hanno priorità quelli dei settori trasporto, energia, ricerca e formazione, ma una parte sarà destinata anche alle piccole e medie imprese.

### **Trenitalia SpA alla 18ª edizione di Ecomondo**

---

In data 6 novembre 2014 l'Amministratore Delegato di Trenitalia SpA è intervenuto agli Stati Generali della *Green Economy*, nell'ambito della 18ª edizione di Ecomondo, la fiera internazionale di Rimini dedicata al recupero di materia ed energia e allo sviluppo sostenibile. L'AD ha dichiarato che «Il treno gioca un ruolo di primo piano in un'economia che vuole puntare sulla sostenibilità ambientale» e ha ricordato come il treno riesca a essere energeticamente più efficiente ed emettere circa il 66% in meno di CO<sub>2</sub> per passeggero rispetto all'auto, con zero emissioni inquinanti in città, sfruttando i benefici dell'immissione in rete di energia prodotta da fonti rinnovabili.

## **RFI SpA - Lombardia: Piano Investimenti 2014-2017**

---

In data 12 novembre è stato illustrato a Milano dall'Amministratore Delegato di Rete Ferroviaria Italiana SpA all'Assessore regionale alle infrastrutture della Lombardia un intenso programma di investimenti per il potenziamento tecnologico e infrastrutturale della rete ferroviaria lombarda che, una volta concluso, aumenterà e migliorerà le *performance* di mobilità nell'intera regione. Tutto questo anche in vista di Expo Milano 2015, appuntamento prestigioso e grande vetrina, che farà di Milano la prima ambasciatrice dell'Italia nel mondo.

## **RFI SpA premiata per l'eccellenza nella manutenzione**

---

In data 25 novembre 2014 Rete Ferroviaria Italiana SpA ha ricevuto il Premio "Eccellenza in manutenzione". Il prestigioso riconoscimento è stato attribuito dall'Associazione Italiana Manutenzione (Aiman). Il Presidente dell'Aiman, Franco Santini, lo ha consegnato al responsabile del Servizio per i Rotabili e la Diagnostica di RFI SpA in occasione del XXV convegno nazionale tenutosi a Firenze. La diagnostica, ossia l'insieme delle attività utili per stabilire lo *stato di salute* dell'infrastruttura, rappresenta oggi uno strumento insostituibile per indirizzare la manutenzione del sistema ferroviario, perché garantisce la sicurezza dell'esercizio, previene i guasti e indirizza le risorse manutentive (umane e tecnologiche) laddove servono con più urgenza.

## **Delibera ART n. 76 "Indicazioni e prescrizioni relative al Prospetto Informativo della Rete 2015, presentato da RFI SpA"**

---

In data 27 novembre 2014 è stata pubblicata la Delibera n. 76 con cui l'ART ha formulato le indicazioni e le prescrizioni che RFI SpA è tenuta a recepire nel Prospetto Informativo della Rete 2015, richiamando, sia nei contenuti che nei tempi di adozione, le misure di regolazione formulate con la suddetta Delibera 70/2014.

Nello specifico, l'ART nella delibera ha espresso le proprie valutazioni, indicazioni e prescrizioni in esito all'analisi della bozza di PIR 2015 inviata all'Autorità da RFI SpA il 30 settembre 2014 con riferimento alle seguenti tematiche:

- informazioni generali;
- condizioni di accesso all'infrastruttura;
- caratteristiche dell'infrastruttura;
- allocazione della capacità;
- servizi;
- tariffe.

Per quanto riguarda le azioni poste in essere dalla società in relazione alla delibera si rimanda alla sezione degli eventi successivi alla chiusura dell'esercizio.

## **RFI SpA - Roma Capitale: accordo per potenziare e migliorare il sistema ferroviario metropolitano e regionale**

---

In data 1° dicembre è stato siglato l'accordo per potenziare e migliorare il sistema ferroviario metropolitano e regionale di Roma. Dopo l'intesa raggiunta per la realizzazione della fermata FL 2 di Ponte di Nona, si sono create le premesse per stipulare un accordo operativo per programmare e definire, anche con la Regione Lazio, un nuovo modello di servizi nel nodo di Roma dove sono stati programmati interventi, alcuni già in corso, per l'*upgrading* tecnologico e il potenziamento delle stazioni, il completamento e la sistemazione dell'assetto urbanistico e viario dell'area di Tiburtina e la realizzazione di nuove infrastrutture per l'interscambio gomma/ferro.

## **L'AD del Gruppo FS Italiane eletto all'unanimità Vicepresidente dell'Unione Internazionale Ferrovie (UIC)**

---

In data 3 dicembre Michele Mario Elia, Amministratore Delegato del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane, è stato eletto all'unanimità Vicepresidente dell'International Union of Railways (UIC). L'elezione è avvenuta a Parigi nel corso dell'Assemblea generale UIC. L'incarico ha una durata di due anni. Elia è anche Presidente di UIC Europa, la sezione a cui aderiscono 120 imprese ferroviarie continentali ed è stato già a capo del Rail System Forum UIC dal 2012 e, precedentemente, della Piattaforma UIC per l'ERTMS (*European Rail Traffic Management System*).

## **Progetto di scissione parziale – LTF Sas**

---

In data 4 dicembre 2014, in attuazione della volontà del Governo italiano di procedere attraverso la sua controllata Ferrovie dello Stato Italiane nella fase di *creazione* del nuovo Promotore pubblico con il Governo francese (*ex lege* n. 71 del 3 aprile 2014), il Consiglio di Amministrazione ha deliberato l'approvazione del progetto di scissione parziale di LTF Sas, attuato mediante assegnazione a FS della partecipazione al capitale della Lyon Turin Ferroviare Sas, e delle disponibilità liquide e passività a questa correlate, sulla base delle situazioni patrimoniali al 31 ottobre 2014 delle società partecipanti alla scissione, con conseguente riduzione del capitale sociale di RFI SpA.

Poiché l'operazione assume rilevanza strategica nel settore dei trasporti ai sensi del DPR 85/2014, è stata attivata, a seguito della suddetta delibera di Consiglio, la procedura introdotta dalla cosiddetta *golden power* (D.L. 21/2012 convertito, con modificazioni, dalla L. 56/2012) verso la Presidenza del Consiglio dei Ministri, che, attraverso l'invio di una informativa completa sull'operazione, consente al Governo di esprimere il proprio eventuale diniego. L'invio dell'informativa è avvenuto in data 9 dicembre 2014 e l'*iter* autorizzativo si è definito secondo il principio del cosiddetto *silenzio assenso*, decorsi i termini stabiliti ex lege in capo alla suddetta Presidenza del Consiglio per esprimere l'eventuale diniego.

## **Mobility Hakathon: a EasyRail il premio FS Italiane**

---

In data 15 dicembre 2014 è stato attribuito al progetto *EasyRail* il premio FS Italiane del *Mobility Hackathon*, la maratona di programmazione di applicazioni utili a migliorare la qualità del trasporto pubblico e privato sul territorio urbano e regionale. Il Gruppo FS Italiane ha voluto premiare l'*app EasyRail* perché, una volta sviluppata, avrà come obiettivo quello di rendere il viaggio in treno più semplice e sereno agli utenti con mobilità ridotta. L'idea di *EasyRail* è infatti quella di consentire la prenotazione, con un unico *click* sia del biglietto del treno sia dei servizi di assistenza nelle stazioni.

## **AV/AC Napoli-Bari: nel 2015 al via i cantieri**

---

In data 15 dicembre 2014 è stato dato l'annuncio della partenza entro ottobre 2015 dei cantieri per la realizzazione della tratta ferroviaria Apice-Orsara, linea Alta Velocità/Alta Capacità Napoli-Bari. La Napoli-Bari costerà complessivamente sei miliardi, di cui tre già stanziati. A regime la linea sarà percorribile in due ore.

## **Delibera ART n. 86 – Call for Inputs sui pedaggi ferroviari**

---

Con Delibera ART n. 86 del 18 dicembre 2014, l'Autorità, in materia di pedaggio avviato dalla Delibera n. 70/2014, ha pubblicato una *Call for Inputs* per l'acquisizione di informazioni, proposte e osservazioni, da parte dei soggetti interessati, per la definizione di criteri per la determinazione del pedaggio per l'utilizzo delle infrastrutture ferroviarie. Con nota del 20 febbraio 2015 RFI SpA ha fornito il proprio contributo in merito alla tematica in questione.

## **Italcertifer SpA unica società in Grecia a curare l'intero processo di certificazione ferroviaria**

In data 29 dicembre 2014 Italcertifer è stata accreditata come *Designated Body* (DeBo) in Grecia e sarà quindi l'unica società a offrire ai propri clienti l'intero processo certificatorio nell'ambito dei trasporti ferroviari nel Paese ellenico. Il nuovo riconoscimento permette alla società di certificare i sistemi e sottosistemi ferroviari in conformità alle normative nazionali greche. Tale attività si affianca a quelle che porta avanti in Grecia in qualità di *Notified Body* (NoBo), ossia soggetto in grado di rilasciare certificazioni nei confronti delle normative europee di interoperabilità.

## **Memorandum d'Intesa FS Italiane-Terna SpA per le reti elettriche**

In data 30 dicembre 2014 Ferrovie dello Stato Italiane SpA, RFI SpA e Self Srl hanno siglato un *Memorandum of Understanding* non vincolante con Terna SpA per avviare il processo di potenziale cessione alla stessa Terna delle reti elettriche di trasmissione in alta e altissima tensione, con porzioni di relative stazioni elettriche, attualmente di proprietà del Gruppo FS Italiane. L'eventuale cessione riguarderebbe sia le reti già inserite nella rete di trasmissione nazionale di energia elettrica, sia quelle destinate a farne parte, in caso di perfezionamento dell'operazione ai sensi della "Legge di Stabilità 2015". Il *Memorandum of Understanding*, in particolare, definisce le attività che il Gruppo FS Italiane e Terna SpA dovranno svolgere nei prossimi mesi per perfezionare l'operazione che si prevede possa concludersi entro l'estate del 2015, ove si creino le necessarie condizioni. Il passaggio della rete elettrica FS a Terna SpA è infatti subordinato, oltre che al buon esito dalle negoziazioni tra le parti, alle determinazioni che verranno adottate in materia dall'Autorità per l'Energia Elettrica, il Gas e il Sistema Idrico (AEEGSI).

## **Sistema AV/AC: RFI SpA ha siglato tre importanti accordi per nuove linee**

Negli ultimi giorni del 2014 RFI SpA e i consorzi Cepav Due, Iricav Due e Cociv hanno siglato tre importanti accordi per le nuove linee Alta Velocità/Alta Capacità Brescia-Verona e Verona-Vicenza, sull'asse orizzontale Milano-Venezia, e Terzo Valico. Per la nuova linea AV/AC Brescia-Verona, Rete Ferroviaria Italiana e consorzio Cepav Due (Saipem con il 52%, Società Italiana Condotte d'Acqua con il 12%, Impresa Costruzioni G. Maltauro con il 12% e Impresa Pizzarotti & C. con il 24%) hanno sottoscritto l'accordo per contrattualizzare la realizzazione dell'opera per lotti costruttivi. L'accordo siglato con Iricav Due è relativo alla progettazione definitiva della nuova linea AV/AC Verona-Vicenza, sub tratta della Verona-Padova. Il progetto definitivo deve essere consegnato entro il 15 maggio 2015. Per il Terzo Valico, Rete Ferroviaria Italiana SpA e il Consorzio Cociv (Salini Impregilo con il 64%, Società Italiana Condotte d'Acqua con il 31% e CIV con il 5%) hanno siglato l'accordo per i lavori del terzo Lotto costruttivo, limite di spesa 607 milioni di euro, che saranno avviati entro giugno 2015.





# Altre informazioni

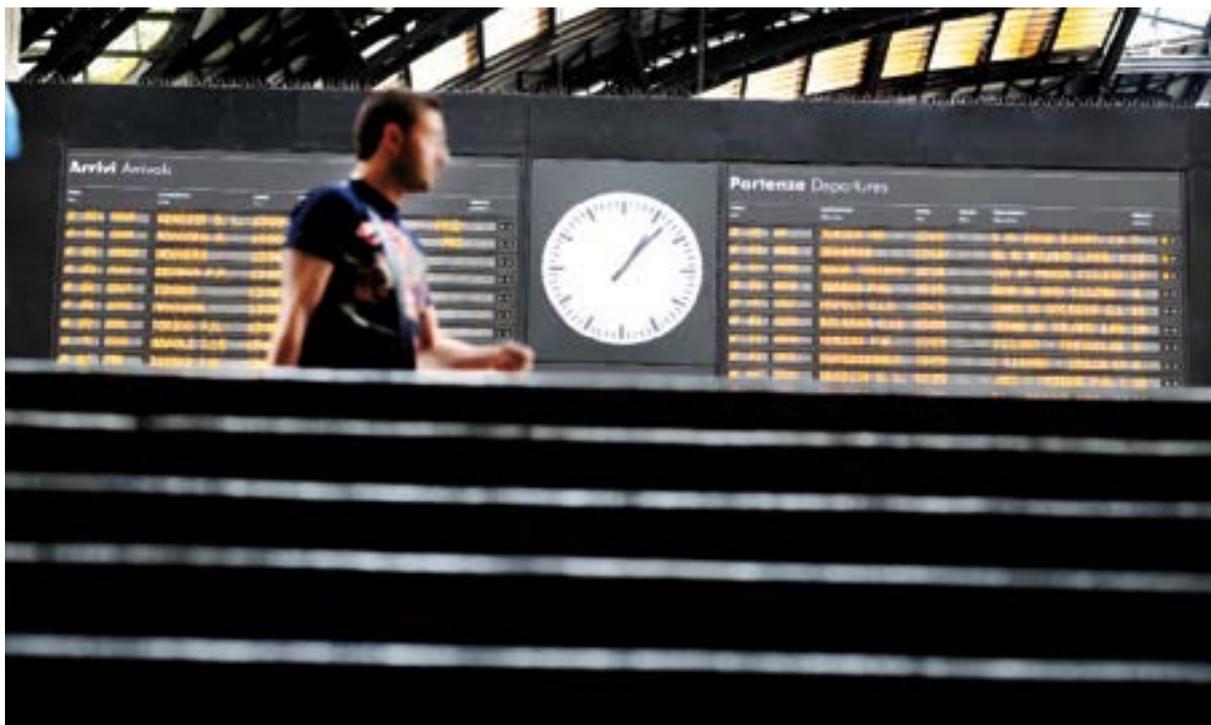
## Altre informazioni

### Procedimenti e contenziosi

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 significative passività o a perdite di una qualche consistenza, né allo stato si ritiene di avere cognizione di elementi tali che possano apprezzabilmente interessare la 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. Si evidenzia che nel corso dell'anno non vi sono state condanne in via definitiva a carico di vertici societari di Gruppo (Organi sociali; Direttori Generali) per:

- delitti di natura dolosa di particolare gravità comportanti un rilevante danno per le società del Gruppo ovvero che abbiano determinato l'applicazione di misure interdittive;
- delitti di natura dolosa che rientrano tra quelli contemplati nel D.Lgs. 231/2001;
- per gli ulteriori delitti di natura dolosa che rientrano tra quelli contemplati nella Legge 190/2012.

Di seguito si segnalano i procedimenti e le indagini giudiziarie di rilievo tuttora pendenti, considerando gli sviluppi avuti nel corso del 2014.



## Procedimenti ex D.Lgs. 231/2001

- Il procedimento penale n. 1525/2008 RGNR Mod. 21, pendente presso la Corte d'Appello di Bari, per omicidio colposo plurimo (il cosiddetto *Truck Center*) si è concluso in primo grado con la condanna degli imputati e della controllata FS Logistica SpA, tanto quale responsabile civile, quanto ai sensi del D.Lgs. 231/2001. Avverso la sentenza di primo grado è stato proposto appello sia dal difensore degli imputati che dal legale della società e si è in attesa della fissazione dell'udienza presso la Corte d'Appello di Bari.
- Il procedimento penale n. 6305/2009 RGNR, pendente innanzi alla Procura della Repubblica presso il Tribunale di Lucca, scaturito dall'incidente ferroviario avvenuto in Viareggio il 29 giugno 2009 – nel quale risultano imputate 33 persone fisiche, di cui 18 riferibili a Gruppo FS, e incolpate 8 società per responsabilità ex D.Lgs. 231/2001, tra le quali Ferrovie dello Stato Italiane SpA, RFI SpA, Trenitalia SpA e FS Logistica SpA – è tuttora in fase dibattimentale. Allo stato non sono ipotizzabili passività a carico delle società del Gruppo, al momento coperte da idonee polizze assicurative.
- Per quanto riguarda il procedimento penale n. 9592/2008 RGNR pendente presso il Tribunale di Milano nel quale RFI SpA risulta imputata ai sensi del D.Lgs. 231/2001 per l'investimento di un dipendente dell'ATI CLF, avvenuto sul cantiere di Milano Rho-Certosa in data 6 marzo 2008, è stata svolta l'istruttoria dibattimentale. Il Pubblico Ministero ha concluso chiedendo la condanna sia delle persone fisiche che delle persone giuridiche. In data 26 giugno 2014 il Giudice ha emesso sentenza di assoluzione nei confronti di tutti gli imputati «perché il fatto non sussiste» per le persone fisiche e «perché l'illecito amministrativo non sussiste» per RFI SpA e per le altre persone giuridiche coinvolte. Il provvedimento è stato impugnato dal PM in relazione alle posizioni di tutti gli imputati eccetto che a quella di un dirigente per il quale la sentenza di assoluzione è passata in giudicato il 15 novembre 2014. L'udienza di Appello non è stata ancora fissata.
- Il procedimento penale n. 18772/2008 RGNR pendente innanzi al Tribunale di Firenze per l'infortunio sul lavoro verificatosi in data 2 ottobre 2008 presso il cantiere di Firenze Castello, sospeso per sollevata questione di legittimità costituzionale dichiarata inammissibile con Sentenza n. 218 del 9 luglio 2014, riprenderà con lo svolgimento dell'udienza preliminare nel 2015.
- Il procedimento penale n. 10095/2010 RGNR pendente presso la Procura di Catania per ipotesi di responsabilità amministrativa contestate a RFI SpA in relazione all'infortunio sul lavoro occorso il 1° settembre 2008 a Motta Sant'Anastasia in cui hanno perso la vita due dipendenti di RFI SpA, il dibattimento è in corso di svolgimento. Il giudizio di Cassazione per il procedimento penale n. 10659/2008 RGNR, instaurato per gli stessi fatti, nei confronti dei quattro dipendenti di RFI SpA facenti parte della squadra manutentiva coinvolta nel sinistro – conclusosi in fase di Appello con l'assoluzione degli imputati dal reato di calunnia, il non luogo a procedere nei confronti di un dipendente per il reato di favoreggiamento personale e con la conferma della condanna per la fattispecie di omicidio colposo – ha dichiarato il rigetto dei ricorsi con connesso passaggio in giudicato della sentenza.
- Pende, con udienza preliminare fissata al 13 maggio 2015, il procedimento penale n. 25816/2010 RGNR. Il processo è iscritto innanzi alla Procura della Repubblica presso il Tribunale di Firenze, a carico di 32 persone fisiche (tra cui il Presidente, l'Amministratore Delegato *pro-tempore* e alcuni dipendenti di Italferr SpA, un dipendente di Rete Ferroviaria Italiana SpA, nonché personale di altre amministrazioni e di imprese esecutrici di lavori) e di sette persone giuridiche – tra cui Italferr SpA – per il D.Lgs. 231/2001, per una serie di reati ipotizzati come verificatisi nell'ambito della gestione del contratto di appalto a Contrante generale per la progettazione ed esecuzione della stazione e del passante AV nel nodo di Firenze. Le imputazioni, contestate a vario titolo agli odierni imputati, afferiscono alle seguenti macroaree individuate dalla Procura: 1) Reati di frode e truffa; 2) Attività organizzata per il traffico illecito di rifiuti; 3) Lavori con autorizzazione paesaggistica scaduta e reati in danno alla pubblica amministrazione; 4) Associazione per delinquere finalizzata alla corruzione e abuso di ufficio in ordine a ogni profilo di illegittimità nella esecuzione dell'appalto; 5) Reati di scarico reflui senza autorizzazione; 6) Responsabilità da reato degli enti.
- Con riferimento al procedimento penale n. 2554/2013 RGNR della Procura di Foggia, riguardante ipotesi di responsabilità amministrativa a carico di RFI SpA in relazione all'infortunio mortale sul lavoro del 5 marzo 2010 occorso in Agro di Cerignola, in cui ha perso la vita un dipendente della ditta Fersalento Srl, a seguito di richiesta di rinvio a giudizio formulata dal PM, è in corso di svolgimento l'udienza preliminare. Per gli stessi fatti è pendente in fase dibattimentale, nei confronti di un dipendente RFI SpA e di due dipendenti della ditta Fersalento Srl, il procedimento penale n. 3253/2010 RGNR per omicidio colposo nel quale RFI SpA è stata citata come responsabile civile.

- In relazione al procedimento penale n. 1933/2011 RGNR pendente presso la Procura della Repubblica di Latina per infortunio mortale occorso in data 25 febbraio 2011 a 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 in corso di svolgimento la fase dell'udienza preliminare.
- Sono stati notificati a Trenitalia SpA e a RFI SpA gli avvisi di conclusione delle indagini nell'ambito del procedimento penale n. 8374/2014 RGNR presso la Procura di Ancona per ipotesi di responsabilità amministrativa ex D.Lgs. 231/2001 per l'infortunio mortale sul lavoro del 19 ottobre 2013 occorso nella Stazione di Ancona, in cui ha perso la vita un operaio della ditta esterna ICFP Srl. A seguito dei fatti in parola sono stati iscritti nel registro delle notizie di reato, con l'imputazione di omicidio colposo per violazione delle norme a tutela della sicurezza del lavoro, un dirigente di RFI SpA, un dirigente di Trenitalia SpA, il datore di lavoro del deceduto della ditta ICFP e, per responsabilità amministrativa ex D.Lgs. 231/2001, RFI SpA, Trenitalia SpA e la ditta ICFP Srl.

Non si registrano evoluzioni processuali nel corso del 2014 rispetto a quelle esposte nel Bilancio 2013 relativamente ai seguenti procedimenti penali:

- procedimento penale n. 5643/2010 RGNR pendente innanzi al Tribunale di Sassari instaurato nel 2012 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 e imprevedibile entità;
- procedimento penale n. 4656/2009 RGNR pendente presso il Tribunale di Messina concernente ipotesi di lesioni colpose connesse a presunte violazioni di normativa antinfortunistica verificatesi in relazione a evento occorso a un dipendente in data 21 febbraio 2008 presso l'ex magazzino approvvigionamenti nazionale di Messina;
- procedimento penale n. 7906/2009 RGNR pendente innanzi alla Procura della Repubblica presso il Tribunale di Latina concernente ipotesi di lesioni colpose, connesse a presunte violazioni di normativa antinfortunistica (evento del 10 agosto 2009) verificatesi nel corso di operazioni manutentive nei pressi di Fondi, per il quale sono stati iscritti nel registro degli indagati, oltre alla società RFI SpA, tre funzionari della medesima società.

### Altri procedimenti penali rilevanti

- Con riguardo al procedimento penale n. 6679/2009 RGNR con FS Logistica SpA costituita quale responsabile civile, con Sentenza n. 1404/2014 del 14 luglio 2014 il giudice ha dichiarato il non luogo a procedere nei confronti di un ex dirigente e un ex collaboratore della società in ordine ai reati ascritti perché estinti per intervenuta prescrizione. FS Logistica SpA, pertanto, non ha avuto alcuna condanna a risarcimento.
- Il procedimento n. 3034/2012 RGNR iscritto presso la Procura della Repubblica presso il Tribunale di Rossano e successivamente trasferito presso la Procura di Castrovillari, relativo all'investimento da parte del treno di un autoveicolo con a bordo sei persone presso il Passaggio a livello (PPLL) privato al km 155+849 della tratta Rossano C.-Mirto Crosia, è in fase di indagini preliminari. Nel procedimento risultano indagati dipendenti/ex dipendenti di RFI SpA, i titolari delle convenzioni disciplinanti l'attraversamento della sede ferroviaria mediante passaggio a livello privato, il personale di bordo del treno e una persona di nazionalità rumena. I reati contestati sono omicidio colposo e disastro ferroviario colposo.
- In data 17 luglio 2014 in prossimità del km 217+728 fra le stazioni di Falconara e Butera, il treno regionale 12852 proveniente da Gela e diretto a Galtanissetta investiva mortalmente tre agenti della manutenzione di RFI SpA. A seguito dell'occorso veniva aperto presso la Procura della Repubblica presso il Tribunale di Gela il procedimento penale n. 1430/2014 RGNR nei confronti di un dipendente di RFI SpA in qualità di responsabile di linea della tratta Canicattì-Gela in ordine al reato di cui all'art. 589, 1, 2 e u. comma (Omicidio colposo in violazione della normativa a tutela della sicurezza del lavoro). Il procedimento si trova nella fase delle indagini preliminari.
- In data 12 gennaio 2014, nella Stazione di Santa Maria Novella, veniva investito mortalmente un manovratore dipendente di Trenitalia SpA durante le operazioni di manovra del treno 11747. È stato notificato a carico di due funzionari di RFI SpA il verbale di elezione di domicilio nell'ambito del procedimento penale n. 20765/2014 RGNR Mod. 21 (inizialmente n. 356/2014 RGNR contro ignoti) innanzi alla Procura di Firenze per omicidio colposo in violazione di normativa a tutela della sicurezza del lavoro. Il presente procedimento penale, tuttora in fase di indagini preliminari, vede coinvolti anche l'Amministratore Delegato di Trenitalia SpA, nonché altri cinque tra dirigenti e dipendenti di Trenitalia SpA, per l'ipotesi di reato di cui all'art. 589, comma 2, del codice penale.



- Con riferimento al procedimento penale n. 646/2014 RGNR – n. 783/2014 R.G. G.I.P. a carico, tra gli altri, dell'Amministratore Delegato di Trenitalia SpA, in relazione all'investimento di due donne avvenuto il 10 novembre 2011, tra le stazioni di Cavallermaggiore e Savigliano, da parte del treno regionale risulta emessa, in data 16 maggio 2014, ordinanza di archiviazione atteso che l'incidente mortale deve ascrivere essenzialmente alla condotta gravemente imprudente della vittima.

Non si registrano evoluzioni processuali nel corso del 2014 rispetto a quelle espresse nel Bilancio 2013 relativamente ai procedimenti penali:

- procedimento penale n. 5718/2010 RGNR pendente avanti al Tribunale di Roma trasmesso per competenza dal Tribunale di Napoli (40246/2006 RGNR), relativo a fatti avvenuti nel corso del 2007 e 2008 riguardanti l'emergenza rifiuti in Campania. per il quale pende dibattimento.

## Arbitrati

### ARBITRATI CON GENERAL CONTRACTOR

Come evidenziato nella Relazione sulla gestione dell'esercizio 2013, già nello scorso esercizio si era determinata la definizione di tutti gli arbitrati in essere con, generalmente, 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, oppure gli interessi dovuti per il pagamento differito dei maggiori costi di costruzione.

Si riportano di seguito i principali aggiornamenti dei contenziosi arbitrati.

#### Tratta AV/AC Torino-Milano

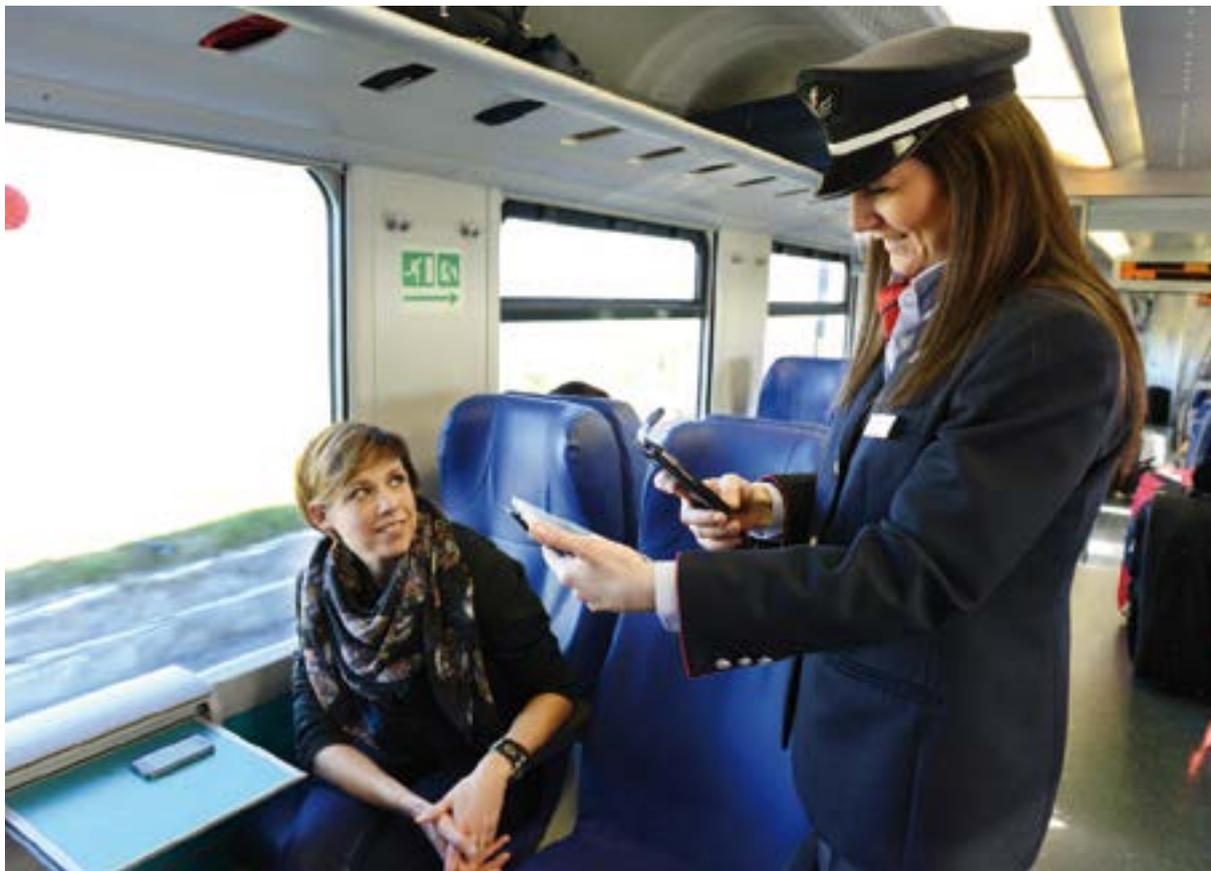
##### Subtratta Novara-Milano

##### 1° Arbitrato RFI SpA-Fiat

A tal proposito si segnala che in merito al 1° Arbitrato attivato nel 2008 dal *General contractor* Fiat – Tratta AV/AC Torino-Milano, Subtratta Novara-Milano, avente a oggetto la richiesta di riconoscimento di maggiori oneri nonché di maggiori tempi di esecuzione della subtratta AV/AC Novara-Milano, RFI SpA ha già proceduto negli esercizi precedenti al pagamento dell'importo precettato, pari a 178,5 milioni di euro, e a impugnare il lodo con contestuale istanza di sospensiva, depositando successivamente 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, al cui esito la Corte ha trattenuto «la causa in decisione con termini di rito».

Dopo il deposito delle memorie conclusionali e delle relative repliche si è pertanto in attesa della sentenza della Corte di Appello di Roma.



#### 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, in data 20 e 21 giugno 2013, il Collegio Arbitrale ha emesso il lodo – non notificato a RFI SpA 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 e ha conseguentemente condannato RFI SpA al pagamento in favore del Consorzio stesso del predetto importo – al netto dell'importo di 80,0 milioni di euro (importo a suo tempo erogato a Cociv a titolo di anticipazione contrattuale in forza della Convenzione del 1991), da maggiorarsi applicando l'indice Istat FOI dal 6 dicembre 2000 alla data di pronuncia del lodo.

Ai sensi di quanto previsto dall'Atto integrativo RFI SpA-Cociv dell'11 novembre 2011, nel mese di luglio 2013 RFI SpA ha dato esecuzione al lodo con il pagamento in favore del Consorzio Cociv dell'importo di 4,6 milioni di euro.

In data 17 settembre 2014 RFI SpA ha notificato l'Atto di impugnazione del lodo arbitrale. Il giudizio è pendente presso la Corte di Appello di Roma.

#### **ALTRI ARBITRATI**

Con riferimento all'impugnativa del lodo arbitrale del 20 settembre 2012, emesso nell'ambito del procedimento arbitrale instaurato dalla società Strabag (già Adanti SpA, capogruppo raggruppamento imprese composto da Consorzio Nazionale Cooperative di Produzione e Lavoro Ciro Menotti e Impresa di Costruzioni Ing. R. Pellegrini Srl) si evidenzia che l'udienza fissata l'8 ottobre 2013 per la precisazione delle conclusioni e rinviata al 27 maggio 2014, è stata ulteriormente rinviata d'ufficio al 20 gennaio 2015, con decisione motivata in ragione dell'eccessivo carico del ruolo generale. A tale udienza il Collegio ha trattenuto la causa in decisione assegnando i termini per il deposito della comparsa conclusionale (21 marzo 2015) e delle repliche (10 aprile 2015). Pur a fronte dei suddetti esiti positivi, RFI SpA ha ritenuto comunque opportuno opporre Reclamo, ai sensi dell'art. 825 del codice di procedura civile, avverso il provvedimento di esecutorietà del lodo reso dal Tribunale di Roma. L'udienza su tale reclamo si è tenuta, avanti la I Sezione Civile della Corte di Appello, il 24 ottobre 2013 ma la Corte non ha assunto provvedimenti rinviando la discussione all'udienza del 26 giugno 2014, data nella quale la stessa ha disposto ulteriore rinvio al 28 maggio 2015 in attesa della sentenza sull'impugnazione del lodo.

## Altri procedimenti

### **Procedimento antitrust A443 – NTV/**

#### **Ostacoli all'accesso nel mercato dei servizi di trasporto ferroviario passeggeri ad Alta Velocità**

In data 28 maggio 2013, l'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato ha notificato nei confronti di Ferrovie dello Stato Italiane SpA, nonché di RFI SpA, Trenitalia SpA, Grandi Stazioni SpA, Centostazioni SpA e FS Sistemi Urbani Srl un provvedimento di avvio dell'istruttoria, ai sensi dell'art. 14 della Legge 287/1990, per accertare l'esistenza di un presunto abuso di posizione dominante in violazione dell'art. 102 del TFUE.

Conclusa la prima fase dell'attività istruttoria, l'AGCM, con provvedimento del 19 febbraio 2014, ha accettato gli impegni presentati da Ferrovie dello Stato Italiane SpA, RFI SpA, Grandi Stazioni SpA e Centostazioni SpA, rendendoli obbligatori e chiudendo così il procedimento istruttorio senza accertare infrazioni nei confronti di tutte le società del Gruppo interessate.

Ai sensi di quanto previsto dalla citata decisione, Ferrovie dello Stato Italiane SpA, anche per conto delle società del Gruppo interessate, ha fornito all'AGCM, entro il 31 agosto 2014, la prima relazione sulle azioni intraprese per dare esecuzione agli impegni assunti. La seconda relazione sullo stato di attuazione degli impegni è stata depositata entro il 31 gennaio 2015.

### **Procedimento antitrust A436 – Arenaways/**

#### **Ostacoli all'accesso nel mercato dei servizi di trasporto ferroviario di passeggeri**

Rispetto a quanto indicato nella precedente Relazione sulla gestione dell'esercizio 2013, a cui si fa rinvio per maggiori dettagli, si rammenta che in data 25 luglio 2012 l'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato, con provvedimento n. 23770, aveva contestato a Ferrovie dello Stato Italiane l'adozione di una strategia escludente, posta in essere per il tramite delle controllate RFI SpA e Trenitalia SpA, finalizzata a ostacolare e, di fatto, a inibire all'operatore concorrente Arenaways l'accesso all'infrastruttura ferroviaria. Nella decisione finale, l'Autorità aveva comminato a Ferrovie dello Stato Italiane una sanzione, in solido con Trenitalia SpA, pari a 200.000,00 euro, nonché, in solido con RFI SpA, pari a 100.000,00 euro.

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

### **Sconto ex D.M. 44T/2000 (il cosiddetto Sconto K2) – Ricorso al Consiglio di Stato**

Rispetto a quanto indicato nella precedente Relazione sulla gestione dell'esercizio 2013, a cui si fa rinvio per maggiori dettagli, si informa che sono tutt'ora pendenti i due giudizi attualmente dinanzi al TAR Lazio avverso le Decisioni URSF. A febbraio 2015 RFI SpA ha proposto istanza di fissazione dell'udienza. Con riferimento al ricorso per l'ottemperanza presentato dalle IF, il Consiglio di Stato, con Sentenza n. 1345/2014 depositata in data 19 marzo, ha disposto che RFI SpA, il MIT e l'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. Il Consiglio di Stato ha altresì disposto che, in caso di ulteriore inadempimento, scaduto il termine di 60 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. Le IF hanno notificato la sentenza in data 10-11 aprile 2014.

Il MIT ha provveduto, in data 12 giugno 2014, a proporre ricorso per chiarimenti ex art. 112 del codice del processo amministrativo in ordine alle modalità di esecuzione della sentenza del Consiglio di Stato n. 1110/2013 alla luce dell'interpretazione fornita dal giudice dell'ottemperanza. RFI SpA, anche alla luce degli elementi di complessità emersi nella interlocuzione con il MIT, ha proposto anch'essa ricorso per chiarimenti con atto notificato in data 13 giugno 2014.

Nelle more dell'esame da parte del Consiglio di Stato dei due ricorsi, il Commissario *ad acta* nominato nella sentenza di ottemperanza ha ricevuto, in data 16 giugno 2014, dalle IF la richiesta di provvedere per l'ottemperanza al giudicato formatosi sulla Sentenza del Consiglio di Stato n. 1110/2013 e ha convocato una prima riunione con le parti interessate per il 4 luglio 2014.

A seguito di tale incontro, il Commissario *ad acta*, preso atto delle posizioni espresse dalle parti, ha proposto atto di intervento nei ricorsi per chiarimenti presentati dal MIT e da RFI SpA. Con atto di integrazione al proprio atto di intervento del 16 ottobre 2014, lo stesso Commissario *ad acta* ha comunicato al Consiglio di Stato di aver rassegnato le proprie dimissioni (con decorrenza dal giorno 1° ottobre 2014) da Segretario Generale dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti, rivolgendo istanza al Consiglio di Stato medesimo affinché sia chiarito se lo stesso possa proseguire o meno nello svolgimento dell'incarico di Commissario *ad acta*. Il Consiglio di Stato ha fissato l'udienza al 18 novembre 2014 per risolvere la questione relativa a chi debba esercitare, dopo le dimissioni suddette, le funzioni di Commissario *ad acta*, cancellando, al contempo, l'udienza già fissata per l'11 dicembre 2014 per la discussione dei ricorsi per chiarimenti. Come esito dell'udienza del 18 novembre 2014, lo stesso Consiglio ha pronunciato l'Ordinanza n. 668 depositata il 9 febbraio 2015. Con la sopra citata Ordinanza, il Consiglio di Stato ha precisato che l'incarico di Commissario *ad acta* è collegato alla funzione e non alla persona che ricopre (e, dunque, spetta all'attuale Segretario Generale dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti), rimettendo allo stesso Commissario ogni questione relativa all'ottemperanza. Lo stesso, nell'apposito incontro del 24 marzo 2015 alla presenza delle imprese ferroviarie, ricorrenti e non, del Ministero dell'Economia e delle Finanze e del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, ha confermato la riconducibilità alla natura pubblica dell'onere ancora da quantificare secondo criteri da definire a cura dello stesso rispetto alle numerose variabili in gioco in termini soggettivi e oggettivi.

Nelle more della definizione di detti criteri, non sono stati iscritti nel presente Bilancio societario, e quindi nel consolidato di Gruppo, in applicazione dei principi contabili IAS/IFRS e in continuità con quanto effettuato nel Bilancio 2013, né costi e oneri verso le IF, né i corrispondenti, 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 a elevata variabilità.

#### **Procedimento AGCM A389 (locomotori noleggiati) – Ricorso al Consiglio di Stato**

Rispetto a quanto riportato nella Relazione sulla gestione dell'esercizio 2013, 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 SpA 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 SpA, con riferimento all'aggiudicazione della concessione, di fornire, «una relazione illustrativa corredata dalla necessaria documentazione comprendente la delibera a contrarre, il bando, il disciplinare e 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 SpA un termine per la presentazione delle controdeduzioni: le stesse sono state inviate da RFI SpA all'Autorità in data 7 dicembre 2012.

In data 16 aprile 2013 l'Autorità ha deliberato il provvedimento finale, rilevando tra l'altro la presunta violazione dei principi di libera concorrenza, parità di trattamento, trasparenza, proporzionalità e pubblicità. Con nota del 15 maggio 2013, RFI SpA 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.

Con nota del 7 marzo 2014, l'Autorità ha da ultimo richiesto a RFI SpA informazioni circa lo stato delle attività connesse al pieno utilizzo dell'infrastruttura di Roma Tiburtina a cui la società ha risposto con nota del 27 marzo 2014.

#### **Procedimento antitrust I763 – Servizi di trasporto marittimo nello Stretto di Messina**

A seguito del positivo esito delle risultanze istruttorie trasmesse dall'AGCM in data 7 ottobre 2014, con Delibera n. 59673 del 23 dicembre 2014, l'Autorità ha chiuso il procedimento confermando l'assenza di alcuna violazione della normativa sulla concorrenza a carico delle società RFI SpA e Blufferies Srl. Si rammenta come l'istruttoria sia stata avviata dall'AGCM, in data 2 luglio 2013, al fine di verificare la sussistenza di comportamenti restrittivi della concorrenza adottati dalle società RFI SpA e Blufferies Srl (nonché dalle



società Caronte&Tourist, Meridiano Lines, Ustica Lines, Terminal Tremestieri e Consorzio Metromare) *sub specie* di presunta intesa in violazione dell'art. 2 della Legge 287/1990 o dell'art. 101 del TFUE.

In particolare, nel provvedimento di avvio si ipotizzava l'esistenza di un'intesa unica e complessa tra gli operatori attivi nel mercato del trasporto marittimo nello Stretto di Messina (merci, autovetture e passeggeri), volta *i)* alla concertazione sui prezzi e *ii)*

alla ripartizione del mercato con l'obiettivo di impedire/ostacolare l'ingresso di nuovi entranti. Con il provvedimento finale adottato dal Collegio, l'Autorità ha chiuso il procedimento affermando l'insussistenza di entrambe le ipotesi di violazione della concorrenza oggetto di originaria contestazione.

#### **Procedimenti istruttori Ufficio per la Regolazione dei Servizi Ferroviari (URSF) a seguito dei ricorsi NTV ex art. 37 del D.Lgs. 188/2003**

Relativamente a tali procedimenti si evidenzia che il 6 e 9 maggio 2014 NTV ha notificato presso il domicilio eletto di RFI SpA i sette atti di rinuncia dei ricorsi incardinati innanzi al TAR.

#### **Procedimento AGCM PS/4848 – Trenitalia SpA – Indennizzi e rimborsi per ritardi e altri disagi**

In data 12 marzo 2014, è stato avviato dall'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato (AGCM) il procedimento PS/4848 – Indennizzi e rimborsi per ritardi e altri disagi per presunte pratiche commerciali scorrette ai danni dei consumatori da parte di Trenitalia SpA. Il procedimento è stato avviato anche nei confronti di RFI SpA.

L'istruttoria condotta dall'AGCM ha riguardato essenzialmente due aspetti: *i)* le procedure per il riconoscimento degli indennizzi da ritardo da parte di Trenitalia SpA; *ii)* il mancato riconoscimento al viaggiatore che acquisti una soluzione di viaggio composta da più tratte (sia del servizio a media e lunga percorrenza che del trasporto regionale) del cosiddetto *biglietto globale*.

Al fine di superare i profili di scorrettezza contestati, Trenitalia SpA, nel corso del procedimento, ha proposto l'adozione di alcuni impegni per migliorare ulteriormente la qualità dei servizi offerti al consumatore.

Nell'adunanza del 12 novembre 2014, con il Provvedimento n. 25176, l'Autorità ha deliberato l'accoglimento delle misure rimediali proposte da Trenitalia SpA rendendole obbligatorie e ha chiuso il procedimento, anche nei confronti di RFI SpA, senza accertare l'infrazione, né applicare alcuna sanzione amministrativa pecuniaria.

#### **Procedimento AGCM PS/4656 – Trenitalia SpA – Sanzioni per irregolarità di viaggio**

L'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato ha avviato, il 12 marzo 2014, il presente procedimento, al fine di accertare eventuali profili di scorrettezza derivanti dal sistema sanzionatorio applicato da Trenitalia SpA in caso di irregolarità di viaggio.

Nel corso del procedimento Trenitalia SpA ha presentato una serie articolata di impegni volti a superare le criticità sollevate; tuttavia, in data 17 settembre 2014, l'AGCM ha rigettato gli impegni proposti in ragione della novità e rilevanza della fattispecie.

Con decisione del 12 novembre 2014, l'Autorità, all'esito dell'istruttoria, ha ritenuto il sistema sanzionatorio applicato al viaggiatore in caso di irregolarità di viaggio idoneo a integrare una pratica commerciale, ha vietato a Trenitalia SpA la continuazione della pratica contestata e ha comminato una sanzione amministrativa pecuniaria pari a un milione di euro.

Lo scorso 16 gennaio Trenitalia SpA ha proposto ricorso al TAR del Lazio avverso il provvedimento di condanna, sollevando diversi profili di illegittimità in merito all'operato dell'AGCM, anche in relazione alla fase preliminare di esame degli impegni.

### **Infrazioni Comunitarie notificate allo Stato Italiano di interesse del Gruppo FS**

Lo scorso 28 marzo 2014 la DG Concorrenza della Commissione Europea ha notificato all'Italia una Decisione di avvio di una procedura di indagine formale per due possibili aiuti di Stato relativi a:

- alcune operazioni di *asset allocation* infragruppo (caso SA 32179) e
- alle compensazioni per obbligo di servizio merci (SA 32953).

La prima misura sotto indagine riguarda quattro operazioni di *asset allocation*, interne al Gruppo FS, realizzate rispettivamente a favore di Trenitalia SpA e di FS Logistica SpA. In particolare si tratta di trasferimenti che riguardano attivi non costituenti infrastruttura ferroviaria (principalmente officine) e comunque non più funzionali alle attività del Gestore dell'infrastruttura.

La seconda misura sotto indagine riguarda le compensazioni riconosciute dall'Italia a Trenitalia SpA per il trasporto pubblico di merci dal 2000 al 2014 in forza dei tre contratti di servizio, succedutisi negli anni. Le Autorità italiane hanno trasmesso le proprie osservazioni alla Commissione lo scorso 20 giugno 2014 e hanno argomentato a favore della compatibilità delle operazioni compiute e delle compensazioni previste dai Contratti di Servizio con il diritto comunitario, mentre il Gruppo FS Italiane, in linea con la posizione già espressa dalle Autorità italiane, ha risposto in qualità di terzo interessato lo scorso 23 luglio 2014. Le osservazioni delle autorità italiane sono al momento al vaglio della Commissione.

Lo scorso 9 luglio 2014 la DG Concorrenza ha trasmesso alle autorità italiane una richiesta di informazioni relativa a un'eventuale discriminazione nella determinazione dei canoni AV tra Trenitalia SpA e NTV e un'eventuale sovvenzione incrociata a favore di Trenitalia SpA da RFI SpA attraverso i "dividendi" derivanti dai profitti della gestione della rete AV o altri contratti infra-gruppo. Le autorità italiane hanno risposto alle domande lo scorso 28 ottobre 2014. Le osservazioni delle autorità italiane sono al momento al vaglio della Commissione.

Con riferimento alle procedure di indagine formale di cui sopra, considerando lo stato preliminare delle stesse e l'assenza di obbligazioni al momento individuabili nei confronti delle società del gruppo FS Italiane, indirettamente partecipi in qualità di terze interessate, si ritiene non ricorrano le condizioni che i principi contabili internazionali (IAS 37) assumono necessarie per procedere ad accantonamenti in Bilancio.





## Legge 262/2005

Come noto, a partire dal 2007, è stata introdotta su specifica indicazione del MEF la figura di cui alla Legge 262/2005 del “Dirigente Preposto alla redazione dei documenti contabili societari” di Ferrovie dello Stato Italiane SpA.

Successivamente, 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.

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 e in particolare alla sezione *Il Dirigente Preposto alla redazione dei documenti contabili societari di FS SpA* in cui sono chiaramente indicati le caratteristiche, le responsabilità, i compiti, i poteri e mezzi di tale figura, nonché alla sezione *Principali caratteristiche dei sistemi di gestione dei rischi e di controllo interno esistenti in relazione al processo di informativa finanziaria* per la descrizione del Modello di controllo *ex lege* 262/2005 del Gruppo FS Italiane.

Con riferimento alle attività svolte per le Attestazioni sui Bilanci 2014, 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.

Risultano inoltre implementati nelle principali società del Gruppo: il modello di *Segregation of Duties* (SoD), definito per garantire che le responsabilità sui sistemi e/o processi siano definite e debitamente distribuite evitando sovrapposizioni funzionali o concentrazione di attività critiche su un unico soggetto in termini di possibili errori e/o frodi in Bilancio e il modello *IT General Computer Controls* (ITGC) che definisce l’insieme di controlli interni, sulla base di *standard* di riferimento internazionali (COBIT *for Sox*), sui processi IT finalizzati ad assicurare il continuo e corretto funzionamento dei sistemi applicativi aziendali sui quali vengono processati i dati che confluiscono nell’informativa finanziaria.

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



## Azioni proprie

# Azioni proprie della Capogruppo della Capogruppo

Al 31 dicembre 2014 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 2014, la stessa non ha acquistato o alienato azioni proprie, né direttamente, né per tramite di società fiduciaria o per interposta persona.



# Rapporti con parti correlate

## Rapporti con parti correlate

Le interrelazioni tra Ferrovie dello Stato Italiane SpA, le società del Gruppo, e tra queste e le altre parti correlate avvengono secondo criteri di correttezza sostanziale, in un'ottica di reciproca convenienza economica indirizzata dalle normali condizioni di mercato, per l'identificazione delle quali – ove del caso – ci si avvale anche del supporto di professionalità esterne.

Le operazioni intersocietarie perseguono l'obiettivo comune di creare efficienza e, quindi, valore per l'intero Gruppo. A tale riguardo si sottolinea che, in coerenza con il Piano industriale del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane 2014-2017, 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 infragruppo.

Tali processi e operazioni avvengono nel rispetto della normativa specifica del settore, di quella civilistica e tributaria, in adesione agli indirizzi fissati dai Ministeri vigilanti, nel rispetto delle Procedure amministrativo-contabili di Gruppo e societarie (PAC G 21 "Operazioni con parti correlate") 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 e altre imprese consociate e le informazioni sui rapporti con parti correlate, sono presentate nelle Note al Bilancio, cui espressamente si rimanda.





## 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

## Evoluzione prevedibile della gestione

### Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane

Va doverosamente premesso come il 2014 sia stato caratterizzato da una serie di provvedimenti che hanno modificato significativamente il *framework* normativo e regolatorio all'interno del quale il Gruppo opera. In particolare, rispetto alle ipotesi incorporate nel Piano industriale 2014-2017 e, quindi, nelle previsioni di *budget* 2014:

- la Delibera AEEGSI n. 12 del 2013 ha determinato per il Gruppo (con effetti dal 2014) un **maggior costo per «energia elettrica per trazione»**, a seguito dell'innalzamento della sua quota di partecipazione ai costi generali del sistema elettrico;
- il D.L. 91/2014 ha stabilito (con effetti dal 2015) una **riduzione dello sconto per «energia elettrica per trazione»**;
- la delibera dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART) n. 70 del 31 ottobre 2014 ha determinato dal 6 novembre 2014 una **riduzione del ricavo unitario del pedaggio AV/AC**;
- la “Legge di Stabilità 2015” ha rivisto radicalmente il regime relativo ai **servizi universali Merci**;
- la “Legge di Stabilità 2015” ha introdotto la deducibilità del costo del personale ai fini **Irap**.

Il complesso di tali eventi, come già illustrato nelle precedenti sezioni della presente Relazione, ha determinato rilevanti impatti negativi sul risultato netto del Gruppo al 31 dicembre 2014 – rispetto al *trend* fortemente in crescita degli anni precedenti – con ripercussioni che continueranno a riflettersi anche negli anni successivi.

Ciò nonostante il Gruppo FS presenta nel 2014 un EBITDA in crescita (+3,9%), attestandosi a 2.113 milioni di euro (+80 milioni di euro rispetto al 2013), in linea con gli obiettivi espressi nel Piano industriale 2014-2017 e a conferma della solidità dell'impianto industriale dei propri *business* e della capacità di gestire le leve operative da parte del *management*.

I risultati positivi, anche in termini di *performance* misurate dai principali indicatori, che il Gruppo ha progressivamente conquistato e consolidato nel corso degli ultimi otto anni rappresentano solide basi con le quali affrontare le prossime importanti sfide di mercato, anche in termini di eventuali operazioni di privatizzazione che dovessero essere decise dall'azionista. Il Gruppo infatti si presenta, oggi, con:

- forte solidità economica, patrimoniale e finanziaria;
- incremento del fatturato dei servizi di trasporto, nonostante il mancato rinnovo del Contratto di Servizio merci;
- incrementi significativi, in particolare, nei servizi del *business Long Haul* di Trenitalia SpA (ETR 1000, Expo 2015) e in quelli del trasporto merci e locale all'estero (gruppi TX Logistik e Netinera Deutschland);
- focalizzazione su integrazione ferro-gomma nel *business Short Haul* Universale;
- continuità del flusso di risorse pubbliche contrattualizzate con Contratto di Programma;
- capacità d'innovazione ed efficientamento;
- sicurezza e livello tecnologico;
- sviluppo del *network* e capacità realizzativa.

Prova ne è che, pur in presenza del già accennato forte impatto delle discontinuità sul fronte del quadro regolatorio e normativo determinatesi nel corso dell'esercizio, il Gruppo FS Italiane ha chiuso comunque il 2014 con un risultato netto positivo di 303 milioni di euro, inferiore del 34,15% rispetto al 2013, ma comunque di assoluto significato, soprattutto se *normalizzato* rispetto agli effetti legati ai citati fattori esogeni alla gestione.

Il 2015 si presenta quindi come un anno cruciale per il Gruppo in considerazione sia dei possibili nuovi scenari di mercato, di cui potrebbe essere la *spalla*, che del riposizionamento in un contesto di riferimento in grande discontinuità come appena sopra commentato. Pertanto, nel corso del 2015 dovranno essere finalizzate alcune decisioni di indirizzo strategico volte al conseguimento delle migliori *performance* aziendali sotto il profilo industriale e, quindi, economico, patrimoniale e finanziario.

Di seguito il commento riferito alle prospettive delle due realtà operative di maggiore rilevanza per il Gruppo. Per **Trenitalia SpA** (*business nel settore del trasporto passeggeri e merci su ferro*) in un quadro di forte tenuta degli obiettivi industriali di Piano che vedrà il rafforzamento dell'offerta dei servizi AV a fine 2015 con l'entrata in esercizio dei primi ETR 1000, si segnala come l'evoluzione sopra descritta del quadro regolatorio e normativo, più che le dinamiche tipiche di un mercato in competizione, possono generare in breve tempo elementi di discontinuità il cui effetto oggi non è compiutamente quantificabile, ma del quale si può solo evidenziare la rilevanza.

In aggiunta l'incertezza sulla capacità del committente Stato nell'adempiere alle obbligazioni assunte nel richiedere prestazioni con carenze di copertura finanziaria espone la società a rischi di natura finanziaria ed economica che possono impattare significativamente i flussi di cassa e la redditività. La profonda crisi finanziaria di alcune Regioni, seppur ridotta rispetto al passato, continua a incidere negativamente sulla generazione di cassa della società e sulla capacità di garantire gli investimenti previsti. Questi ultimi aspetti, seppur fino ad oggi gestiti dalla società, anche con il supporto della Capogruppo, e ricondotti entro limiti più circoscritti, rappresentano elemento di grande rilevanza e gli importanti programmi di investimento potranno essere supportati solo dalla conferma di un quadro di mantenimento della redditività dei settori rilevanti oltre che da operazioni di supporto finanziario che dovranno venire dall'azionista.

La società ha messo tuttavia in campo tutte le azioni per mantenere i profili reddituali che le consentano di generare valore pur nel mutato contesto.





Per RFI SpA (*business* nel settore della realizzazione e gestione della rete infrastrutturale, convenzionale e ad Alta Velocità) il 2015 è l'anno in cui si consolideranno gli obiettivi quali-quantitativi di tipo industriale relativi alla sicurezza, alla puntualità, alla *customer satisfaction* e alla disponibilità dell'infrastruttura nonché la sostenibilità economica, patrimoniale e finanziaria attraverso lo sviluppo dei relativi margini e *ratios adjusted* per tener conto anche degli elementi esogeni di cui ampiamente descritto.

Con riferimento alla Direttiva *Recast* la società, oltre alla progressiva focalizzazione dei modelli di *business* relativi ai Servizi obbligatori, agli Altri servizi alle imprese ferroviarie e ai Servizi a mercato, ha definito i principali strumenti previsti dalla Direttiva UE 35/2012 il cui recepimento obbligatorio da parte degli Stati membri è previsto il 16 giugno del 2015 quali il Piano strategico, il Piano commerciale, il Contratto di Programma e il Registro dei beni.

Sia il recepimento della Direttiva sia l'operatività dell'ART dovranno consentire nel 2015 di disporre di un chiaro sistema di regole che disciplinino il quadro di accesso all'infrastruttura, principi e procedure per l'assegnazione della capacità, per il calcolo del canone per l'utilizzo dell'infrastruttura e dei corrispettivi per la fornitura dei servizi.

In relazione al quadro delle risorse finanziarie pubbliche necessarie per lo svolgimento delle attività della società è stata considerata:

- la completa disponibilità delle risorse finanziarie necessarie alla copertura dei fabbisogni 2015 connessi alle attività di manutenzione straordinaria pari a 720 milioni di euro;
- la completa disponibilità delle risorse finanziarie necessarie alla copertura dei fabbisogni connessi alle attività di manutenzione ordinaria nella misura di 975 milioni di euro, in ragione dell'art. 4 del Contratto di Programma 2012-2014 che nelle more del suo rinnovo e per un termine massimo di un ulteriore anno, prosegue nell'applicazione della disciplina contrattuale ai medesimi patti e condizioni in esso previste.

Inoltre, a seguito dell'approvazione in data 23 dicembre 2014 della Legge 190/2014, "Legge di Stabilità 2015", e della Legge 191/2014 *Bilancio di previsione dello Stato*, si è delineato il quadro delle risorse disponibili per il prossimo orizzonte di programmazione pluriennale della manutenzione straordinaria per complessivi 4.250 milioni di euro.

In termini di risorse pubbliche per attività di investimento, si sottolinea come nel 2015 saranno definiti i contenuti del nuovo 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 cosiddette *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 e autorizzativi delle richieste che saranno via via presentate nel corso degli anni di programmazione 2014-2020, ma appare del tutto legittimo attendersi, in coerenza con i cicli di programmazione passati, il consueto apporto finanziario per lo sviluppo della rete ferroviaria nazionale e transfrontaliera.

Nel Piano di impresa 2014-2017 approvato a inizio anno, si è definito uno sviluppo del *network* per segmenti di *business* secondo linee di azione distinte in:

- Lunga percorrenza: 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 (potenziamento delle tecnologie e velocizzazioni) e investimenti *pesanti* mirati all'*upgrading* prestazionale e allo sviluppo della rete AV/AC, alla velocizzazione dei tratti antenna AV e all'implementazione delle nuove linee, nonché al potenziamento dei collegamenti ferroviari con i principali aeroporti;
- Trasporto pubblico locale: 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, attraverso interventi mirati a incrementare la capacità dei principali nodi puntando contestualmente alla rimozione dei colli di bottiglia attraverso l'utilizzo di tecnologie innovative; la risoluzione delle principali interferenze tra flussi sugli impianti *critici*, la velocizzazione delle tratte extraurbane, lo sviluppo dei punti di interscambio in area urbana e la definizione di un piano atto al miglioramento dell'accessibilità e dei servizi nelle stazioni in relazione alle informazioni per il pubblico e al rifacimento di marciapiedi e banchine per facilitare l'accesso ai treni;
- Settore merci: implementare con azioni mirate il potenziamento dei corridoi ferroviari con adeguamenti e miglioramenti delle sagome e dei moduli e il collegamento con i principali porti e terminali merci, con particolare riguardo ai livelli prestazionali offerti al fine di incrementare la competitività del vettore ferroviario;
- Grandi Opere: da realizzare, con la modalità dei lotti costruttivi determinati per legge, nel proseguimento dell'AV/AC Brescia-Verona-Padova, nello sviluppo dell'itinerario Napoli-Bari, nel potenziamento delle linee di accesso al Brennero e collegamento con la linea Torino-Lione, e la Direttrice Milano-Venezia-Trieste.

I suddetti interventi comporteranno nel 2015 un incremento delle produzioni supportate dagli stanziamenti di cui alla "Legge di Stabilità 2015" e dalla Legge 164/2014 ("Sblocca Italia") che saranno recepiti nell'Aggiornamento del Contratto di Programma 2012-2016.

## Ferrovie dello Stato Italiane SpA

La Capogruppo chiude il 2014 con un miglioramento del proprio risultato del 17,1% rispetto all'esercizio precedente, attestandosi a 89 milioni di euro (76 milioni a fine 2013).

Senza considerare eventuali effetti che potrebbero derivare da percorsi di privatizzazione che l'azionista dovesse decidere di avviare, nel presupposto della realizzazione, nel corrente esercizio, dei propri principali obiettivi, così come di quelli di ogni società del Gruppo, anche per il 2015 possono essere confermate le previsioni di risultato positivo di Ferrovie dello Stato Italiane SpA, seppur in diminuzione rispetto al 2014, essenzialmente per il minor apporto di dividendi da parte delle principali società controllate alla luce dei minori risultati netti dalle stesse realizzati, a seguito delle discontinuità precedentemente descritte, a fine 2014.



# Proposta di destinazione del risultato dell'esercizio di Ferrovie dello Stato Italiane SpA

Il Bilancio della Società, chiuso al 31 dicembre 2014, evidenzia un utile netto di 89.212.009 euro.

Al fine di allineare il Capitale sociale di Ferrovie dello Stato Italiane SpA al corrispondente valore del Patrimonio netto di fine esercizio, tenuto conto delle perdite pregresse complessivamente pari a 2.846.807.074 euro – di cui 2.844.937.242 euro quali perdite portate a nuovo e 1.869.832 euro quale riserva negativa per utili/(perdite) attuariali per benefici ai dipendenti – si propone di coprire le perdite pregresse utilizzando:

- l'utile netto di esercizio per 89.212.009 euro;
- le riserve (riserva straordinaria, riserve diverse e riserva legale) per 307.602.382 euro;
- per la restante parte, pari a 2.449.992.683 euro, tramite la riduzione per pari importo del Capitale sociale.

Roma, 24 aprile 2015

Il Consiglio di Amministrazione

Il Presidente

L'Amministratore Delegato



Compartimento  
10  
Cassa  
Ingresso superiore  
1-9

STANFORD

# Bilancio consolidato del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane



- » 148 **Prospetti contabili consolidati**
- » 154 **Note esplicative al Bilancio consolidato**
- » 248 **Allegati**
- » 260 **Attestazione dell'Amministratore Delegato e del Dirigente Preposto**
- » 262 **Relazione del Collegio Sindacale**
- » 268 **Relazione della Società di Revisione**



# Prospetti contabili consolidati

## Prospetti contabili consolidati

### Prospetto della situazione patrimoniale-finanziaria consolidata

#### >> ATTIVITÀ

	Note	31.12.2014	31.12.2013
Immobili, impianti e macchinari	9	44.002	43.775
Investimenti immobiliari	10	1.643	1.756
Attività immateriali	11	647	507
Attività per imposte anticipate	12	139	287
Partecipazioni (metodo del patrimonio netto)	13	301	273
Attività finanziarie non correnti (inclusi derivati)	14	3.385	4.107
Crediti commerciali non correnti	17	93	28
Altre attività non correnti	15	1.127	1.464
<b>Attività non correnti</b>		<b>51.337</b>	<b>52.197</b>
Contratti di costruzione	16	43	20
Rimanenze	16	1.940	1.917
Crediti commerciali correnti	17	2.396	2.541
Attività finanziarie correnti (inclusi i derivati)	14	597	343
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	18	1.308	1.622
Crediti tributari	19	101	91
Altre attività correnti	15	5.809	4.508
<b>Attività correnti</b>		<b>12.194</b>	<b>11.043</b>
<b>Attività possedute per la vendita e gruppi in dismissione</b>	<b>8</b>	<b>3</b>	<b>2</b>
<b>Attività</b>		<b>63.534</b>	<b>63.241</b>

Valori in milioni di euro

>> **PATRIMONIO NETTO E PASSIVITÀ**

	Note	31.12.2014	31.12.2013
Capitale sociale	20	38.790	38.790
Riserve	20	311	307
Riserve di valutazione	20	(686)	(558)
Utili/(Perdite) portati a nuovo	20	(1.661)	(2.106)
Utile/(Perdita) di esercizio	20	292	459
<b>Patrimonio netto del Gruppo</b>	<b>20</b>	<b>37.046</b>	<b>36.892</b>
Utile/(Perdita) di Terzi	21	11	1
Capitale e riserve di Terzi	21	261	261
<b>Patrimonio netto di Terzi</b>	<b>21</b>	<b>272</b>	<b>262</b>
<b>Patrimonio netto</b>		<b>37.318</b>	<b>37.154</b>
<b>Passività</b>			
Finanziamenti a medio/lungo termine	22	9.591	10.336
Tfr e altri benefici ai dipendenti	23	1.964	1.880
Fondi rischi e oneri	24	822	1.114
Passività per imposte differite	12	199	211
Passività finanziarie non correnti (inclusi i derivati)	25	155	191
Debiti commerciali non correnti	27	20	25
Altre passività non correnti	26	553	559
<b>Passività non correnti</b>		<b>13.304</b>	<b>14.316</b>
Finanziamenti a breve termine e quota corrente di finanziamenti a medio/lungo termine	22	1.498	1.104
Quota a breve dei fondi rischi e oneri	24	22	28
Debiti commerciali correnti	27	3.628	3.490
Debiti per imposte sul reddito	28	5	7
Passività finanziarie correnti (inclusi derivati)	25	272	194
Altre passività correnti	26	7.487	6.948
<b>Passività correnti</b>		<b>12.912</b>	<b>11.771</b>
<b>Passività possedute per la vendita e gruppi in dismissione</b>	<b>8</b>		
<b>Passività</b>		<b>26.216</b>	<b>26.087</b>
<b>Patrimonio netto e Passività</b>		<b>63.534</b>	<b>63.241</b>

Valori in milioni di euro

# Conto economico consolidato



	Note	2014	2013
<b>Ricavi e proventi</b>			
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	29	7.734	7.597
Altri proventi	30	656	732
<b>Ricavi e proventi</b>		<b>8.390</b>	<b>8.329</b>
<b>Costi operativi</b>			
Costo del personale	31	(3.918)	(3.910)
Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	32	(898)	(936)
Costi per servizi	33	(2.185)	(2.178)
Costi per godimento beni di terzi	34	(172)	(159)
Altri costi operativi	35	(161)	(156)
Costi per lavori interni capitalizzati	36	1.058	1.043
<b>Ammortamenti</b>	<b>37</b>	<b>(1.153)</b>	<b>(1.123)</b>
<b>Svalutazioni e perdite/(riprese) di valore</b>	<b>38</b>	<b>(296)</b>	<b>(68)</b>
<b>Accantonamenti</b>	<b>39</b>	<b>(6)</b>	<b>(21)</b>
<b>Risultato operativo</b>		<b>659</b>	<b>822</b>
<b>Proventi e oneri finanziari</b>			
Proventi finanziari	40	107	87
Oneri finanziari	41	(245)	(329)
Quota di utile/(perdita) delle partecipazioni contabilizzate con il metodo del patrimonio netto	42	27	8
<b>Risultato prima delle imposte</b>		<b>548</b>	<b>587</b>
Imposte sul reddito	43	(245)	(127)
<b>Risultato del periodo delle attività continuative</b>			
<b>Risultato netto dell'esercizio (Gruppo e Terzi)</b>		<b>303</b>	<b>460</b>
<b>Risultato netto di Gruppo</b>		<b>292</b>	<b>459</b>
<b>Risultato netto di Terzi</b>		<b>11</b>	<b>1</b>

Valori in milioni di euro

# Conto economico complessivo consolidato



	Note	31.12.2014	31.12.2013
<b>Risultato netto dell'esercizio (Gruppo e Terzi)</b>		<b>303</b>	<b>460</b>
<b>Altre componenti di Conto economico complessivo consolidato</b>			
<b>Componenti che non saranno riclassificate successivamente nell'Utile/(Perdita) del periodo, al netto dell'effetto fiscale:</b>			
Utili/(Perdite) relativi a benefici attuariali	20	(164)	84
di cui Gruppo		(163)	84
di cui Terzi		(1)	
Riclassifiche delle altre componenti del Conto economico complessivo nel Conto economico dell'esercizio	20	27	29
<b>Componenti che saranno o potrebbero essere riclassificati successivamente nell'Utile/(Perdita) del periodo, al netto dell'effetto fiscale:</b>			
Quota efficace delle variazioni di <i>fair value</i> della copertura dei flussi finanziari	20	8	143
di cui Gruppo		8	143
di cui Terzi			
Differenze di cambio	20		(17)
Variazioni di <i>fair value</i> degli investimenti finanziari disponibili per la vendita	20		
<b>Totale altre componenti di Conto economico complessivo dell'esercizio, al netto degli effetti fiscali</b>		<b>(129)</b>	<b>239</b>
<b>Utile complessivo dell'esercizio (Gruppo e Terzi)</b>		<b>174</b>	<b>698</b>
<b>Totale conto economico complessivo attribuibile a:</b>		<b>174</b>	<b>698</b>
Soci della Controllante		165	697
Partecipazioni dei Terzi		9	1

Valori in milioni di euro

# Prospetto delle variazioni del Patrimonio netto consolidato



	Capitale sociale	Riserve							Totale Riserve	Utile/(Perdite) portati a nuovo	Utile/(Perdita) d'esercizio	Patrimonio netto di Gruppo	Patrimonio netto di Terzi	Totale Patrimonio netto
		Riserve				Riserve di valutazione								
		Riserva legale	Riserva straordinaria	Riserve diverse	Riserva di conversione Bilanci in valuta estera	Riserva per var. FV su derivati - Cash Flow Hedge	Riserva per Utile/(Perdite) attuariali per benefici ai dipendenti	Riserva per var. FV su attività finanziarie - AFS						
<b>Saldo al 1.1.2013</b>	<b>38.790</b>	<b>17</b>	<b>28</b>	<b>255</b>	<b>20</b>	<b>(498)</b>	<b>(316)</b>	<b>(493)</b>	<b>(2.485)</b>	<b>379</b>	<b>36.191</b>	<b>210</b>	<b>36.401</b>	
Aumento di Capitale					(15)			(15)			(15)	64	49	
Distribuzione dividendi												(9)	(9)	
Destinazione del Risultato netto dell'esercizio precedente		4						4	375	(379)				
Variazione dell'area di consolidamento									4		4	(3)	1	
Altri movimenti						29		29			29	(1)	28	
Utile/(Perdita) complessivo rilevato di cui:														
Utile/(Perdita) d'esercizio										459	459	1	460	
Utile/(Perdita) rilevato direttamente a Patrimonio netto					(2)	143	84	225			225		225	
<b>Saldo al 31.12.2013</b>	<b>38.790</b>	<b>21</b>	<b>28</b>	<b>255</b>	<b>3</b>	<b>(326)</b>	<b>(232)</b>	<b>(251)</b>	<b>(2.106)</b>	<b>459</b>	<b>36.892</b>	<b>262</b>	<b>37.154</b>	
Aumento di Capitale												7	7	
Distribuzione dividendi												(6)	(6)	
Destinazione del Risultato netto dell'esercizio precedente		4						4	455	(459)				
Variazione dell'area di consolidamento									(12)		(12)		(12)	
Altri movimenti									2		2	(2)		
Utile/(Perdita) complessivo rilevato di cui:														
Utile/(Perdita) d'esercizio										292	292	11	303	
Utile/(Perdita) rilevato direttamente a Patrimonio netto						35	(163)	(128)			(128)		(128)	
<b>Saldo al 31.12.2014</b>	<b>38.790</b>	<b>25</b>	<b>28</b>	<b>255</b>	<b>3</b>	<b>(291)</b>	<b>(395)</b>	<b>(375)</b>	<b>(1.661)</b>	<b>292</b>	<b>37.046</b>	<b>272</b>	<b>37.318</b>	

Valori in milioni di euro

# Rendiconto finanziario consolidato

**Prospetti contabili consolidati** >>  
 Note esplicative al Bilancio consolidato  
 Allegati



	2014	2013
<b>Utile/(Perdita) d'esercizio</b>	<b>303</b>	<b>460</b>
Ammortamenti	1.153	1.123
Utile/(Perdita) delle partecipazioni contabilizzate con il metodo del patrimonio netto	(27)	(8)
Accantonamenti e svalutazioni	413	234
(Plusvalenze)/Minusvalenze da alienazione	(60)	(106)
Variazione delle rimanenze	(36)	(45)
Variazione dei crediti commerciali	79	264
Variazione dei debiti commerciali	133	(578)
Variazione delle imposte correnti e differite	124	(15)
Variazione delle altre passività	391	(311)
Variazione delle altre attività	(968)	(537)
Utilizzi fondi rischi e oneri	(271)	(195)
Pagamento benefici ai dipendenti	(133)	(215)
<b>Flusso di cassa netto generato/(assorbito) da attività operativa</b>	<b>1.102</b>	<b>71</b>
Investimenti in immobilizzazioni materiali	(3.953)	(3.942)
Investimenti immobiliari	(5)	(2)
Investimenti in immobilizzazioni immateriali	(205)	(107)
Investimenti in partecipazioni	(54)	(54)
<b>Investimenti al lordo dei contributi</b>	<b>(4.217)</b>	<b>(4.105)</b>
Contributi - Immobilizzazioni materiali	2.481	3.879
Contributi - Investimenti immobiliari	2	9
Contributi - Immobilizzazioni immateriali	1	4
Contributi - Partecipazioni	46	50
<b>Contributi</b>	<b>2.530</b>	<b>3.942</b>
Disinvestimenti in immobilizzazioni materiali	108	244
Disinvestimenti in investimenti immobiliari		
Disinvestimenti in immobilizzazioni immateriali		4
Disinvestimenti in partecipazioni		66
<b>Disinvestimenti</b>	<b>108</b>	<b>314</b>
<b>Flusso di cassa netto generato/(assorbito) da attività di investimento</b>	<b>(1.579)</b>	<b>151</b>
Erogazione e rimborso di finanziamenti a medio/lungo termine	(409)	(514)
Erogazione e rimborso di finanziamenti a breve termine	55	200
Variazione delle attività finanziarie	469	356
Variazione delle passività finanziarie	48	37
Variazioni Patrimonio netto	(1)	51
<b>Flusso di cassa netto generato/(assorbito) da attività finanziaria</b>	<b>163</b>	<b>131</b>
<b>Flusso di cassa complessivo generato/(assorbito) nel periodo</b>	<b>(315)</b>	<b>353</b>
<b>Disponibilità liquide a inizio periodo</b>	<b>1.622</b>	<b>1.270</b>
<b>Disponibilità liquide a fine periodo</b>	<b>1.308</b>	<b>1.622</b>

Valori in milioni di euro



# Note esplicative al Bilancio consolidato consolidato

## 1. Attività del Gruppo FS Italiane e struttura del Bilancio consolidato

Ferrovie dello Stato Italiane SpA è una società costituita e domiciliata in Italia e organizzata secondo l'ordinamento giuridico della Repubblica Italiana. La Capogruppo ha la propria sede sociale in Roma, Piazza della Croce Rossa 1.

La Capogruppo e le sue controllate (insieme il "Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane", il "Gruppo FS Italiane", o il "Gruppo") forniscono servizi relativi al trasporto passeggeri, trasporto merci e logistica, sia in Italia che all'estero (prevalentemente Germania), e gestiscono una estesa rete ferroviaria. La struttura del Gruppo FS Italiane è riportata nell'Allegato 5.



## 2. Criteri di redazione del Bilancio consolidato

Il Bilancio consolidato è stato predisposto in conformità ai principi contabili internazionali (*International Accounting Standards* - IAS e *International Financial Reporting Standards* - IFRS) emanati dall'International Accounting Standards Board (IASB), e alle interpretazioni emesse dall'IFRS Interpretations Committee (IFRIC) e dallo Standing Interpretations Committee (SIC), riconosciuti nell'Unione Europea ai sensi del Regolamento (CE) 1606/2002 e in vigore alla chiusura dell'esercizio (l'insieme di tutti i principi e le interpretazioni di riferimento sopraindicati sono di seguito definiti "EU-IFRS"). In particolare, gli EU-IFRS sono stati applicati in modo coerente a tutti i periodi presentati nel presente documento.

Il Bilancio consolidato è redatto e presentato in euro, che rappresenta la valuta funzionale del Gruppo FS Italiane ed è anche la moneta corrente dei Paesi in cui il Gruppo 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 dell'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 e 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*.

Nella predisposizione del presente Bilancio consolidato sono stati applicati gli stessi principi contabili e criteri di redazione adottati nella redazione di quello al 31 dicembre 2013.

Infine, si fa presente che relativamente ai saldi al 31 dicembre 2013, presentati a fini comparativi, ai fini di una più corretta esposizione dei saldi del Gruppo, è stata effettuata una riclassifica, sul dato al 31 dicembre 2013, del credito verso il MEF per 2.758 milioni di euro dalla voce Altre attività correnti e non correnti alla voce Attività finanziarie correnti e non correnti, ai fini di una più corretta esposizione in base alla effettiva natura della posta. Si ritiene, infatti, che la classificazione di tale credito nelle Attività finanziarie meglio rappresenti la sua natura.

Gli Amministratori, in data 24 aprile 2015, hanno approvato il Bilancio di esercizio al 31 dicembre 2014 e la sua messa a disposizione degli Azionisti nei termini previsti dall'art. 2429 del codice civile. 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 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 di autorizzazione degli Amministratori alla pubblicazione del Bilancio è il 24 aprile 2015, che corrisponde alla data di approvazione da parte del Consiglio di Amministrazione.

La società KPMG SpA è incaricata della funzione di revisione legale dei conti per l'esercizio 2014, ai sensi del D.Lgs. 39/2010.

### 3. Area di consolidamento

Di seguito sono rappresentati i criteri adottati dal Gruppo FS Italiane per la definizione dell'area di consolidamento e in particolare delle società controllate, sottoposte a controllo congiunto e collegate, nonché dei relativi criteri di consolidamento.

#### Società controllate

Il Bilancio consolidato include, oltre alla Capogruppo, le società sulle quali la stessa esercita il controllo, direttamente o indirettamente attraverso le proprie controllate, a partire dalla data in cui lo stesso viene acquisito e sino alla data in cui tale controllo cessa. Il controllo può essere esercitato sia in forza del possesso azionario diretto o indiretto della maggioranza dei voti esercitabili sia per effetto del diritto a percepire i rendimenti variabili derivanti dal proprio rapporto con le stesse, incidendo su tali rendimenti ed esercitando il proprio potere sulla società, anche prescindendo da rapporti di natura azionaria. L'esistenza di potenziali diritti di voto esercitabili alla data di Bilancio è considerata ai fini della determinazione del controllo.

In caso di acquisto di partecipazioni di controllo non totalitarie l'avviamento è iscritto solo per la parte riconducibile alla Capogruppo. Il valore delle partecipazioni di minoranza è determinato in proporzione alle quote di partecipazione detenute dai terzi nelle attività nette identificabili dell'acquisita.

Qualora l'aggregazione aziendale fosse realizzata in più fasi, al momento dell'acquisizione del controllo le quote partecipative detenute precedentemente sono rimisurate al *fair value* e l'eventuale differenza (positiva o negativa) è rilevata a Conto economico.

In caso di acquisto di quote di minoranza, dopo l'ottenimento del controllo, il differenziale positivo tra costo di acquisizione e valore contabile delle quote di minoranza acquisite è portato a riduzione del Patrimonio netto della Capogruppo. In caso di cessione di quote tali da non far perdere il controllo dell'entità, invece, la differenza tra prezzo incassato e valore contabile delle quote cedute viene rilevata direttamente a incremento del Patrimonio netto, senza transitare per il Conto economico.

I Bilanci delle società controllate, di quelle sottoposte a controllo congiunto e delle collegate oggetto di consolidamento sono redatti facendo riferimento al 31 dicembre, data di riferimento del Bilancio consolidato, appositamente predisposti e approvati dagli Organi amministrativi delle singole entità, opportunamente rettificati, ove necessario, per uniformarli ai principi contabili applicati dal Gruppo FS Italiane.

Le società controllate sono consolidate secondo il metodo integrale, come di seguito indicato:

- le Attività e le Passività, gli Oneri e i Proventi delle entità consolidate integralmente sono assunti linea per linea, attribuendo ai Soci di minoranza, ove applicabile, la quota di Patrimonio netto e del Risultato netto del periodo di loro pertinenza; tali quote sono evidenziate separatamente nell'ambito del Patrimonio netto consolidato e del Conto economico consolidato;
- le operazioni di aggregazione di imprese tra entità non sottoposte a controllo comune, in forza delle quali viene acquisito il controllo di un'entità, sono contabilizzate applicando il metodo dell'acquisto (*Purchase method*). Il costo di acquisizione è rappresentato dal valore corrente (*fair value*) alla data di acquisto delle attività trasferite, delle passività assunte e degli strumenti di capitale emessi. Le Attività



e le Passività identificabili, rispettivamente acquisite e 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 verificato 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.

## Società sottoposte a controllo congiunto e società collegate

Gli accordi a controllo congiunto (*joint arrangement*) possono essere classificati come *joint operation* o *joint venture*, in relazione ai diritti e alle obbligazioni contrattuali sottostanti. In particolare: (i) una *joint operation* è un *joint arrangement* nel quale i partecipanti hanno diritti sulle Attività e obbligazioni per le Passività relative all'accordo. In questo caso, le singole Attività e Passività e i relativi Costi e Ricavi vengono rilevati nel Bilancio della partecipante sulla base dei diritti e degli obblighi di ciascuna di essi, indipendentemente dall'interessenza detenuta; (ii) una *joint venture* è un *joint arrangement* nel quale i partecipanti hanno diritti sulle attività nette dell'accordo.

I *joint arrangement* del Gruppo sono stati tutti classificati come *joint venture*.

Le società collegate sono quelle sulle quali il Gruppo FS Italiane esercita un'influenza notevole, intesa come potere di partecipare alla determinazione delle politiche finanziarie e gestionali della partecipata, senza averne il controllo o il controllo congiunto. Nel valutare l'esistenza dell'influenza notevole si prendono in considerazione anche i diritti di voto potenziali effettivamente esercitabili o convertibili.

Le partecipazioni in *joint venture* e in collegate sono inizialmente iscritte al costo sostenuto per il relativo acquisto e successivamente sono valutate con il metodo del patrimonio netto. Il metodo del patrimonio netto è di seguito descritto:

- il valore contabile delle Partecipazioni in *joint venture* e in società collegate è allineato al Patrimonio netto delle stesse, rettificato, ove necessario, dall'applicazione dei principi adottati dal Gruppo FS Italiane e comprende l'iscrizione dei maggiori valori attribuiti alle Attività e alle Passività e dell'eventuale Avviamento individuati al momento dell'acquisizione;
- gli Utili o le Perdite di pertinenza del Gruppo FS Italiane delle società collegate sono contabilizzati dalla data in cui l'influenza notevole ha avuto inizio e fino alla data in cui l'influenza notevole cessa, quelli delle *joint venture* dalla data in cui decorrono i diritti sulle attività nette dell'accordo e fino alla data in cui tali diritti cessano; nel caso in cui, per effetto delle perdite, le società evidenzino un Patrimonio netto negativo, il valore di carico della partecipazione è annullato e l'eventuale eccedenza di pertinenza del Gruppo FS Italiane, laddove quest'ultimo si sia impegnato ad adempiere a 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, a eccezione del caso in cui le stesse siano rappresentative di riduzione di valore.

La partecipazione in *joint operation* deve essere riflessa contabilmente mediante la rilevazione delle Attività/Passività e dei Costi/Ricavi connessi all'accordo sulla base dei diritti/obblighi spettanti, a prescindere dall'interessenza partecipativa detenuta.

## 4. Variazione dell'area di consolidamento

Il 25 febbraio 2014 è stata costituita la società Busitalia Rail Service Srl con socio unico Busitalia - Sita Nord Srl. La società è stata iscritta al Registro delle Imprese di Roma il 13 marzo 2014. Successivamente, in data 14 aprile 2014, l'Assemblea della società ha deliberato di aumentare il Capitale sociale della società mediante conferimento del ramo d'azienda denominato Servizi Sostitutivi di Busitalia - Sita Nord Srl. La società ha come oggetto sociale lo svolgimento delle attività di trasporto su strada sostitutivo del trasporto ferroviario nell'interesse di società direttamente e/o indirettamente controllate da Ferrovie dello Stato Italiane SpA.

Il 28 febbraio 2014 – a conclusione di specifica procedura di gara – Busitalia - Sita Nord Srl ha acquisito dalla società Umbria TPL e Mobilità SpA la partecipazione di maggioranza (70%) della società Umbria Mobilità Esercizio Srl, cui in precedenza Umbria TPL e Mobilità SpA aveva conferito il proprio ramo d'azienda. L'operazione ha avuto decorrenza dal 1° marzo 2014. L'acquisizione della suddetta partecipazione si è realizzata attraverso un contratto – coerente con quanto previsto dalla documentazione di gara – che prevedeva in particolare la possibilità per il cedente (nel termine di un anno) di esercitare un'opzione *put* per la cessione del restante 30% a un prezzo predeterminato (anch'esso fissato dalla documentazione di gara), con conseguente obbligo per l'aggiudicatario di perfezionare l'acquisizione. Avendo comunicato, in data 10 luglio 2014, Umbria TPL e Mobilità SpA – nei modi contrattualmente previsti – l'esercizio dell'opzione di vendita del restante 30%, Busitalia - Sita Nord Srl ha proceduto in data 7 agosto 2014 a perfezionare l'acquisto della partecipazione di minoranza, diventando così Socio unico di Umbria Mobilità Esercizio Srl.

Il 1° marzo 2014 la società Umbria Mobilità Esercizio Srl ha acquistato il 72,25% di Savit Srl.

Il 10 aprile 2014 è stata costituita la società FS Jit Italia Srl, con socio unico FS Logistica SpA. La società è stata iscritta al Registro delle Imprese di Roma il 23 aprile 2014. Successivamente, in data 25 giugno 2014, l'Assemblea dei Soci ha deliberato l'aumento del Capitale sociale, con effetto dal 1° luglio 2014, mediante conferimento in natura del ramo d'azienda identificato come Omnia Express Clienti Gruppo di FS Logistica SpA. La società ha come oggetto sociale lo studio, l'organizzazione, in forma diretta o indiretta, la produzione, la gestione e la vendita di servizi di logistica e di trasporto merci in Italia e all'estero, in via prevalente per le società del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane.

In data 11 agosto 2014 la società Rhein-Main-Bus GmbH è stata incorporata con effetto retroattivo al 1° gennaio 2014 nella sua controllante al 100%, Autobus Sippel GmbH.

Nel mese di agosto 2014 è stata effettuata una riorganizzazione delle attività di trasporto passeggeri su bus del gruppo Osthannoversche Eisenbahnen AG (OHE). Tutte le partecipazioni relative a questa attività

(Kraftverkehr Celle Stadt und Land GmbH, KVG Stade GmbH & Co. KG und Verkehrsgesellschaft Landkreis Gifhorn GmbH) sono state conferite a valore di libro nella Verkehrsbetrieb Osthanover GmbH. Questa società funge ora da *sub-holding* per queste attività. Il conferimento non ha modificato le percentuali di partecipazione complessiva del Gruppo.

Il 17 settembre 2014 la società Grandi Stazioni Ingegneria Srl è stata incorporata nella sua controllante al 100%, Grandi Stazioni SpA.

Il 18 dicembre 2014 la società Siger Srl, controllata dalla società Ataf Gestioni Srl, è stata messa in liquidazione e pertanto è uscita dall'area di consolidamento del Gruppo.

L'elenco delle società controllate, sottoposte a controllo congiunto e collegate, e delle altre partecipazioni non consolidate, comprensivo delle informazioni riguardanti la loro sede legale e le percentuali di possesso, è riportato negli Allegati dall'1 al 4 delle presenti note esplicative.



## 5. Traduzione dei Bilanci di società estere

I Bilanci delle società controllate, sottoposte a controllo congiunto e collegate, sono redatti utilizzando la valuta dell'ambiente economico primario in cui le stesse operano (valuta funzionale). Le regole per la traduzione dei Bilanci delle società espressi in valuta funzionale diversa dell'euro sono le seguenti:

- le Attività e le Passività sono convertite utilizzando i tassi di cambio in essere alla data di riferimento del Bilancio;
- l'Avviamento e gli aggiustamenti derivanti dal *fair value* correlati all'acquisizione di un'entità estera sono trattati come Attività e Passività dell'entità estera e convertiti al cambio di chiusura del periodo;
- i Costi e i Ricavi sono convertiti al cambio medio dell'esercizio;
- la Riserva di traduzione, inclusa tra le voci del Patrimonio netto consolidato, accoglie sia le differenze di cambio generate dalla conversione delle grandezze economiche a un tasso differente da quello di chiusura sia quelle generate dalla traduzione dei Patrimoni netti di apertura a un tasso di cambio differente da quello di chiusura del periodo di rendicontazione. Tale riserva è riversata a Conto economico al momento della cessione della relativa partecipazione.

I tassi di cambio adottati per la traduzione dei Bilanci delle società che hanno una valuta funzionale diversa dall'euro sono riportati nella seguente tabella:



	Cambio medio per l'esercizio chiuso al 31 dicembre		Cambio al 31 dicembre	
	2014	2013	2014	2013
Franco svizzero	1,21	1,23	1,20	1,23
Corona ceca	27,54	25,99	27,74	27,43
Corona danese	7,45	7,46	7,45	7,46
Corona svedese	9,10	8,65	9,39	8,86
Dinaro serbo	117,23	113,08	121,12	114,57

### Conversione delle poste in valuta

Le transazioni in valuta diversa dalla valuta funzionale del Gruppo sono rilevate al tasso di cambio in essere alla data dell'operazione. Le attività e le passività monetarie denominate in valuta diversa dall'euro sono successivamente adeguate al tasso di cambio in essere alla data di chiusura dell'esercizio. Le attività e passività non monetarie denominate in valuta diversa dall'euro sono iscritte al costo storico utilizzando il tasso di cambio in vigore alla data di iniziale rilevazione dell'operazione. Le differenze di cambio eventualmente emergenti sono riflesse nel Conto economico consolidato.

## 6. Principi contabili

Di seguito sono riportati i principi contabili e i criteri di valutazione più significativi utilizzati per la redazione del Bilancio consolidato.

### Immobili, impianti e macchinari

#### Criteri generali

---

Gli Immobili, impianti e macchinari sono iscritti al costo d'acquisto o di produzione, al netto degli ammortamenti accumulati e delle eventuali perdite di valore. Il costo d'acquisto o di produzione include gli oneri direttamente sostenuti per predisporre le attività al loro utilizzo, nonché eventuali oneri di smantellamento e di rimozione che verranno sostenuti conseguentemente a obbligazioni contrattuali che richiedano di riportare il bene nelle condizioni originarie. Gli oneri finanziari direttamente attribuibili all'acquisizione, costruzione o produzione di attività qualificate, vengono capitalizzati e ammortizzati sulla base della vita utile del bene cui fanno riferimento. I costi per migliorie, ammodernamento e trasformazione aventi natura incrementativa delle attività materiali sono rilevati all'Attivo patrimoniale.

Gli oneri sostenuti per le manutenzioni e le riparazioni di natura ordinaria sono direttamente imputati a Conto economico quando sostenuti. La capitalizzazione dei costi inerenti l'ampliamento, l'ammodernamento o il miglioramento degli elementi strutturali di proprietà o in uso da terzi è effettuata nei limiti in cui essi rispondono ai requisiti per essere separatamente classificati come attività o parte di un'attività, applicando il criterio del *component approach*, secondo il quale ciascuna componente suscettibile di un'autonoma valutazione della vita utile e del relativo valore deve essere trattata individualmente.

Gli ammortamenti sono imputati su base mensile a quote costanti mediante aliquote che consentono di ammortizzare i cespiti fino a esaurimento della vita utile. Quando l'attività oggetto di ammortamento è composta da elementi distintamente identificabili, la cui vita utile differisce significativamente da quella delle altre parti che compongono l'attività, l'ammortamento è effettuato separatamente per ciascuna di tali parti, in applicazione del metodo del *component approach*.

#### Criteri di determinazione degli ammortamenti del materiale rotabile da parte di Trenitalia SpA

---

In applicazione del criterio del *component approach* il materiale rotabile è stato suddiviso in classi omogenee (*cluster*) in base al livello di tecnologia che le caratterizza.

Per ogni *cluster* sono state individuate quattro classi di "componenti":

1. componenti da ripristinare: oggetti serializzati di elevato valore economico che subiscono operazioni di rigenerazione a 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; e in 23-30 anni per i componenti della categoria 4.

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 a 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 a usura o a ripristino.

Per quanto concerne invece gli investimenti di *revamping*, che comprendono tutte quelle attività che sono tese a incrementare le prestazioni, la vita utile o l'efficienza del bene oggetto di investimento, si è ritenuto utile distinguere tre principali tipologie di interventi:

- interventi che modificano radicalmente le caratteristiche del rotabile e comportano la richiesta di attività di riomologazione da parte del Cesifer, con conseguente cambio matricola. In questo caso, la vita utile del rotabile può considerarsi intorno ai 18 anni e l'aliquota di ammortamento applicabile è pertanto del 5,5%;
- interventi di natura tecnologica finalizzati a garantire la sicurezza su disposizione dell'Autorità Vigilante per adeguamento del Parco, o parte di esso, già circolante. Anche in questo caso, si può ravvisare una durata utile dell'intervento intorno ai 18 anni, con conseguente trattamento contabile per ciò che concerne l'aliquota di ammortamento pari al 5,5%;
- tutti gli altri interventi di *revamping*, che non rientrano nelle fattispecie suindicate 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.

### **Criteria di determinazione degli Ammortamenti degli Immobili, impianti e macchinari da parte di RFI SpA**

Gli Ammortamenti sono calcolati sistematicamente a quote variabili in base ai volumi di produzione espressi in treni-km. Il treno-km è definito come la percorrenza complessiva dei treni su un'infrastruttura ferroviaria espressa in milioni/anno. In particolare:

- 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 non ancora ammortizzati, compresi eventuali interessi passivi maturati durante e per lo sviluppo delle attività al netto dei contributi in conto impianti, escludendo dalla base ammortizzabile il previsto valore netto contabile residuo dell'infrastruttura ferroviaria al termine della Concessione onde tener conto della relativa non gratuita devolvibilità.

Gli Immobili, impianti e macchinari che, unitamente alle attività immateriali e agli investimenti immobiliari, compongono l'infrastruttura ferroviaria, sono articolati in 7 direttrici separando la Rete AV/AC e la Rete Convenzionale (fondamentale e complementare) secondo la ripartizione riportata nella tabella successiva.

Per ogni direttrice RFI SpA utilizza, quale indicatore della quantità prodotta nell'esercizio, il numero dei treni-km effettivamente venduti nell'anno e risultanti da specifici sistemi di rilevamento della società.

Le aliquote di ammortamento utilizzate nell'esercizio 2014 e nell'esercizio 2013 sono riportate nella tabella che segue:



Direttrice	Indicatore di produzione	
	2014	2013
<b>Rete AV/AC</b>	<b>1,80%</b>	<b>2,08%</b>
<b>Rete convenzionale</b>		
Trasversale padana e transiti internazionali	2,06%	1,95%
Tirrenica Nord e affluenze	1,97%	1,98%
Dorsale e affluenze	1,86%	1,83%
Tirrenica Sud	1,84%	1,98%
Adriatica e trasversali appenniniche	2,11%	2,02%
Rete complementare	2,37%	2,38%

La vita utile delle attività materiali e il loro valore residuo sono aggiornati, ove necessario, almeno alla chiusura di ogni esercizio. I terreni sono ammortizzati per la parte relativa agli oneri di bonifica capitalizzati. Gli Immobili, impianti e macchinari non sono più esposti in Bilancio a seguito della loro cessione o quando non sussistano benefici economici futuri attesi dall'uso; l'eventuale perdita o utile (calcolata come differenza tra il valore di cessione, al netto dei costi di vendita, e il valore di carico) è rilevata a Conto economico nell'esercizio in cui l'attività è eliminata contabilmente.

Le aliquote di ammortamento utilizzate dal Gruppo FS Italiane per le altre categorie di Immobilizzazioni materiali sono le seguenti:



Categoria	Aliquota di ammortamento
Fabbricati	2-5%
Impianti e macchinari	5-10%
Materiale rotabile	3,3-20%
Attrezzature industriali e commerciali	7,5-25%
Altri beni	8-25%

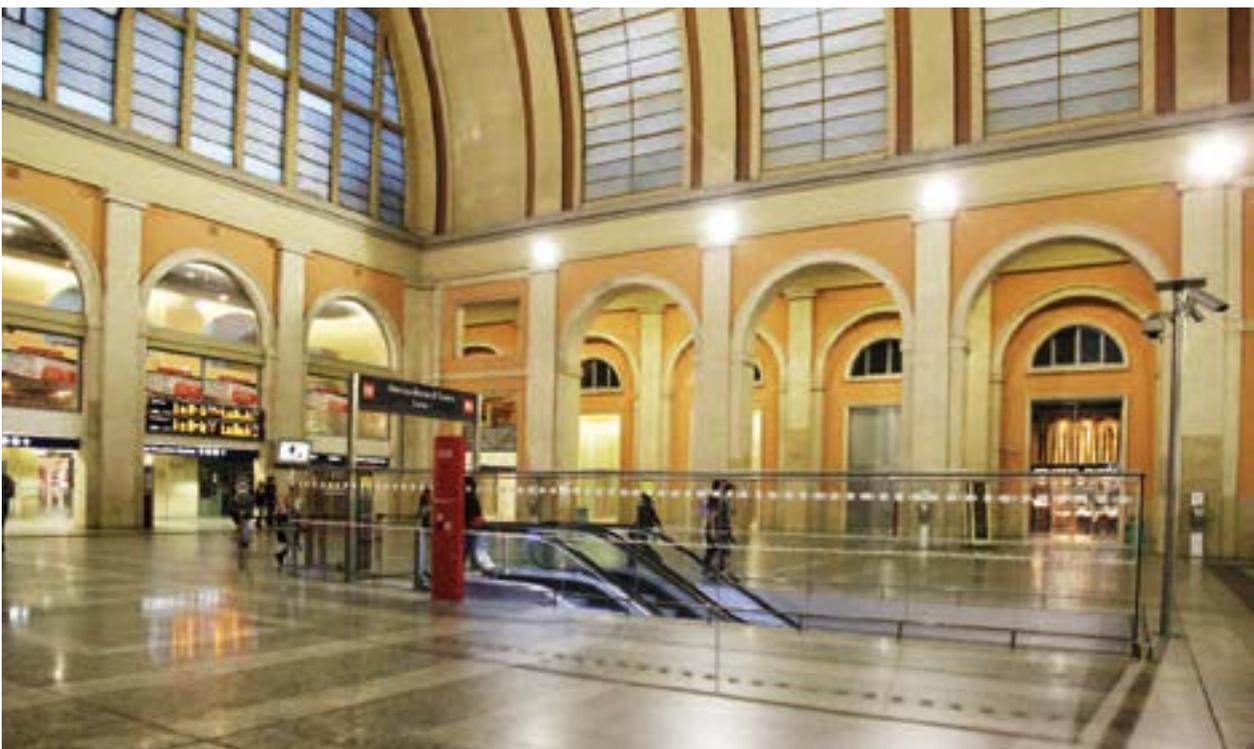
### Beni in locazione finanziaria

Le Immobilizzazioni materiali possedute in virtù di contratti di locazione finanziaria, attraverso i quali sono sostanzialmente trasferiti al Gruppo FS Italiane i rischi e i benefici legati alla proprietà, sono riconosciute come attività del Gruppo FS Italiane al loro valore corrente alla data di stipula del contratto o, se inferiore, al valore attuale dei pagamenti minimi dovuti per il *leasing*, inclusa l'eventuale somma da pagare per l'esercizio dell'opzione di acquisto. La corrispondente passività verso il locatore è rappresentata in Bilancio tra i Debiti finanziari. I beni sono ammortizzati applicando il criterio e le aliquote precedentemente indicate, salvo che la durata del contratto di *leasing* sia inferiore alla vita utile rappresentata da dette aliquote e non vi sia la ragionevole certezza del trasferimento della proprietà del bene locato alla naturale scadenza del contratto; in tal caso il periodo di ammortamento è rappresentato dalla durata del contratto di locazione. Le locazioni nelle quali il locatore mantiene sostanzialmente i rischi e benefici legati alla proprietà dei beni sono classificati come *leasing* operativi. I costi riferiti a *leasing* operativi sono rilevati linearmente a Conto economico lungo la durata del contratto di *leasing*.

### Investimenti immobiliari

Gli Investimenti immobiliari sono proprietà immobiliari possedute al fine di conseguire canoni di locazione e/o per l'apprezzamento del Capitale investito e non sono destinati alla vendita nel normale svolgimento dell'attività imprenditoriale. Inoltre, gli investimenti immobiliari non sono utilizzati nella produzione o nella fornitura di beni o di servizi o nell'amministrazione aziendale. I principi contabili utilizzati per la contabilizzazione della voce in oggetto sono conformi ai criteri precedentemente descritti per la voce Immobili, impianti e macchinari.

Nel caso in cui viene avviato un progetto di sviluppo con la prospettiva di una vendita futura, gli immobili sono riclassificati nella voce Rimanenze a seguito del cambiamento della destinazione d'uso. Il valore contabile alla data di cambio della destinazione dell'immobile viene assunto come costo per la successiva contabilizzazione tra le Rimanenze.



## 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 (a eccezione delle Attività immateriali a vita utile indefinita) e delle eventuali Perdite di valore. Gli eventuali interessi passivi, maturati durante e per lo sviluppo delle Immobilizzazioni immateriali, sono considerati parte del costo di acquisto. L'ammortamento ha inizio nel momento in cui l'attività è disponibile all'uso ed è ripartito sistematicamente in relazione alla residua possibilità di utilizzazione della stessa. In particolare, nell'ambito del Gruppo FS Italiane, sono identificabili le seguenti principali Attività immateriali.

### A. CONCESSIONI, LICENZE E MARCHI

Le concessioni, le licenze e i marchi sono ammortizzati in quote costanti in base alla relativa durata. I costi delle licenze *software*, inclusi 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.

### B. DIRITTI DI BREVETTO E UTILIZZO DELLE OPERE DELL'INGEGNO

I brevetti e i diritti di utilizzo delle opere dell'ingegno sono ammortizzati a quote costanti in base alla loro vita utile.

### C. AVVIAMENTO

L'avviamento rappresenta la differenza fra il costo sostenuto per l'acquisizione di un'attività aziendale e il valore corrente delle relative attività e passività identificabili acquisite al momento dell'acquisizione. L'avviamento è classificato come Attività immateriale a vita indefinita e, pertanto, non viene assoggettato ad ammortamento sistematico bensì a valutazione almeno annuale volta a individuare eventuali perdite di valore (*impairment test*). Non è consentito il ripristino di valore dell'avviamento nel caso di una precedente svalutazione per Perdite di valore.

Ai fini della conduzione dell'*impairment test* l'avviamento acquisito in un'aggregazione aziendale è allocato sulle singole *Cash Generating Unit* (CGU) o a gruppi di CGU che si prevede beneficino delle sinergie della aggregazione, coerentemente con il livello minimo al quale tale avviamento viene monitorato all'interno del Gruppo. L'avviamento relativo ad aziende collegate o controllate non consolidate è incluso nel valore delle Partecipazioni.

### D. COSTI DI RICERCA E SVILUPPO

I costi relativi all'attività di ricerca sono imputati al Conto economico dell'esercizio in cui sono sostenuti, mentre i costi di sviluppo sono iscritti tra le Attività immateriali laddove risultino soddisfatte tutte le seguenti condizioni:

- il progetto è chiaramente identificato e i costi a esso riferiti sono identificabili e misurabili in maniera attendibile;
- è dimostrata la fattibilità tecnica del progetto;
- è dimostrata l'intenzione di completare il progetto e di vendere i beni immateriali generati dal progetto;
- esiste un mercato potenziale o, in caso di uso interno, è dimostrata l'utilità dell'attività immateriale per la produzione dei beni immateriali generati dal progetto;
- sono disponibili le risorse tecniche e finanziarie necessarie per il completamento del progetto.

L'ammortamento di eventuali costi di sviluppo iscritti tra le Attività immateriali inizia a partire dalla data in cui il risultato generato dal progetto è utilizzabile e viene effettuato in un periodo pari a 5 anni.

Qualora, in un identificato progetto interno di formazione di un'Attività immateriale, la fase di ricerca non sia distinguibile dalla fase di sviluppo il costo derivante da tale progetto è interamente imputato a Conto economico come se lo stesso fosse sostenuto esclusivamente nella fase di ricerca.

Gli Utili e le Perdite derivanti dall'alienazione di un'Attività immateriale sono determinati come differenza tra il valore di dismissione, al netto dei costi di vendita, e il valore di carico del bene e sono rilevati a Conto economico al momento dell'alienazione.

## Riduzione di valore delle Attività immateriali e materiali

### 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 (*impairment test*), imputando l'eventuale svalutazione rispetto al relativo valore di libro a Conto economico. Il valore recuperabile di un'attività è rappresentato dal maggiore tra il *fair value*, al netto dei costi accessori di vendita, e il relativo valore d'uso, intendendosi per quest'ultimo il valore attuale dei flussi finanziari futuri stimati per tale attività. Nel determinare il valore d'uso, i flussi finanziari futuri attesi sono attualizzati utilizzando un tasso di sconto che riflette le valutazioni correnti di mercato del costo del denaro, rapportato al periodo dell'investimento e ai rischi specifici dell'attività. Per un'attività che non genera flussi finanziari ampiamente indipendenti, il valore recuperabile è determinato in relazione alla *Cash Generating Unit* (CGU) cui tale attività appartiene.

Una perdita di valore è riconosciuta a Conto economico qualora il valore di iscrizione dell'attività, o della relativa CGU a cui la stessa è allocata, sia superiore al suo valore recuperabile. Le riduzioni di valore di CGU sono imputate in primo luogo a riduzione del valore contabile dell'eventuale avviamento attribuito alla stessa e, quindi, a riduzione delle altre attività, in proporzione al loro valore contabile e nei limiti del relativo valore recuperabile. Se vengono meno i presupposti per una svalutazione precedentemente effettuata, il valore contabile dell'attività è ripristinato con imputazione al Conto economico, nei limiti del valore netto di carico che l'attività in oggetto avrebbe avuto se non fosse stata effettuata la svalutazione e fossero stati effettuati i relativi ammortamenti.

### AVVIAMENTO E ATTIVITÀ IMMATERIALI NON ANCORA DISPONIBILI PER L'USO

Il valore recuperabile dell'Avviamento e quello delle Attività immateriali non ancora disponibili per l'uso è sottoposto a verifica della recuperabilità del valore (*impairment test*) annualmente o più frequentemente, in presenza di indicatori che possano far ritenere che le suddette attività possano aver subito una riduzione di valore. Il valore originario dell'avviamento non viene comunque ripristinato qualora vengano meno le ragioni che hanno determinato la riduzione di valore.

## Strumenti finanziari

### ATTIVITÀ FINANZIARIE E CREDITI COMMERCIALI

La Società classifica le Attività finanziarie nelle seguenti categorie:

- attività al *fair value* con contropartita al Conto economico;
- crediti e finanziamenti;
- attività finanziarie detenute fino a scadenza;
- attività finanziarie disponibili per la vendita.

Il *management* determina la classificazione delle stesse al momento della loro prima iscrizione.

### ATTIVITÀ FINANZIARIE AL FAIR VALUE CON CONTROPARTITA AL CONTO ECONOMICO

Tale categoria include le Attività finanziarie acquisite a scopo di negoziazione a breve termine, gli strumenti derivati, per i quali si rimanda al paragrafo successivo, e le attività designate come tali al momento della loro iscrizione. Il *fair value* di tali strumenti viene determinato facendo riferimento al valore di mercato (*bid price*) alla data di chiusura del periodo oggetto di rilevazione: nel caso di strumenti non quotati lo stesso viene determinato attraverso tecniche finanziarie di valutazione comunemente utilizzate. Le variazioni di *fair value* degli strumenti appartenenti a tale categoria vengono immediatamente rilevate a Conto economico. La classificazione tra corrente e non corrente riflette le attese del *management* circa la loro negoziazione: sono incluse tra le Attività correnti quelle il cui realizzo è atteso entro i 12 mesi o quelle identificate come detenute a scopo di negoziazione.

## **CREDITI E FINANZIAMENTI**

In tale categoria sono incluse le attività non rappresentate da strumenti derivati e non quotate in un mercato attivo, dalle quali sono attesi pagamenti fissi o determinabili. Tali attività sono inizialmente rilevate al *fair value* e, successivamente, valutate al costo ammortizzato sulla base del metodo del tasso di interesse effettivo. Qualora vi sia una obiettiva evidenza di indicatori di perdite di valore, il valore delle attività viene ridotto in misura tale da risultare pari al valore scontato dei flussi ottenibili in futuro: le perdite di valore determinate attraverso *impairment test* sono rilevate a Conto economico. Qualora nei periodi successivi vengano meno le motivazioni delle precedenti svalutazioni, il valore delle attività viene ripristinato fino a concorrenza del valore che sarebbe derivato dall'applicazione del costo ammortizzato qualora non fosse stato effettuato l'*impairment*. Tali attività sono classificate come Attività correnti, salvo che per le quote con scadenza superiore ai 12 mesi, che vengono incluse tra le Attività non correnti.

## **ATTIVITÀ FINANZIARIE DETENUTE FINO A SCADENZA**

Tali Attività, valutate al costo ammortizzato, sono quelle, diverse dagli strumenti derivati, a scadenza prefissata e per le quali si ha l'intenzione e la capacità di mantenerle in portafoglio sino alla scadenza stessa. Sono classificate tra le Attività correnti quelle la cui scadenza contrattuale è prevista entro i 12 mesi successivi. Qualora vi sia una obiettiva evidenza di indicatori di perdite di valore, il valore delle Attività viene ridotto in misura tale da risultare pari al valore scontato dei flussi ottenibili in futuro: le perdite di valore determinate attraverso *impairment test* sono rilevate a Conto economico. Qualora nei periodi successivi vengano meno le motivazioni delle precedenti svalutazioni, il valore delle attività viene ripristinato fino a concorrenza del valore che sarebbe derivato dall'applicazione del costo ammortizzato se non fosse stato effettuato l'*impairment*.

## **ATTIVITÀ FINANZIARIE DISPONIBILI PER LA VENDITA**

In tale categoria sono incluse le Attività finanziarie, non rappresentate da strumenti derivati, designate appositamente come rientranti in tale voce o non classificate in nessuna delle precedenti voci. Tali attività sono valutate al *fair value*, quest'ultimo determinato facendo riferimento ai prezzi di mercato alla data di Bilancio o delle situazioni infrannuali o attraverso tecniche e modelli di valutazione finanziaria, rilevandone le variazioni di valore con contropartita in una specifica riserva di Patrimonio netto (Riserva per attività disponibili per la vendita). Tale riserva viene riversata a Conto economico solo nel momento in cui l'attività finanziaria viene effettivamente ceduta, o, nel caso di variazioni negative, quando si evidenzia che la riduzione di valore significativa e prolungata già rilevata a Patrimonio netto non potrà essere recuperata. La classificazione quale Attività corrente o non corrente dipende dalle intenzioni del *management* e dalla reale negoziabilità del titolo stesso: sono rilevate tra le Attività correnti quelle il cui realizzo è atteso nei successivi 12 mesi.

Qualora vi sia una obiettiva evidenza di indicatori di perdite di valore, il valore delle attività viene ridotto in misura tale da risultare pari al valore scontato dei flussi ottenibili in futuro: le variazioni di valore negative precedentemente rilevate nella riserva di Patrimonio netto vengono riversate a Conto economico. La perdita di valore precedentemente contabilizzata è ripristinata nel caso in cui vengano meno le circostanze che ne avevano comportato la rilevazione applicabile solo a strumenti finanziari non rappresentativi di *equity*.



## DERIVATI

Gli strumenti derivati sono sempre considerati come attività detenute a scopo di negoziazione e valutati a *fair value* con contropartita a Conto economico, salvo il caso in cui gli stessi si configurino come efficaci strumenti di copertura di un determinato rischio relativo a sottostanti attività o passività o impegni assunti dal Gruppo.

In particolare il Gruppo utilizza strumenti derivati nell'ambito di strategie di copertura finalizzate a neutralizzare il rischio di variazioni di *fair value* di Attività o Passività finanziarie riconosciute in Bilancio o di impegni contrattualmente definiti (*fair value hedge*) o di variazioni nei flussi di cassa attesi relativamente a operazioni contrattualmente definite o altamente probabili (*cash flow hedge*). Per le modalità seguite nella rilevazione delle coperture dal rischio di cambio su contratti a lungo termine si rimanda alla Nota 25.

L'efficacia delle operazioni di copertura viene documentata e testata sia all'inizio della operazione che periodicamente (almeno a ogni data di pubblicazione del Bilancio o delle situazioni infrannuali) ed è misurata comparando le variazioni di *fair value* dello strumento di copertura con quelle dell'elemento coperto (*dollar offset ratio*) o, nel caso di strumenti più complessi, attraverso analisi di tipo statistico fondate sulla variazione del rischio.

## FAIR VALUE HEDGE

Le variazioni di *fair value* dei derivati designati come *fair value hedge* e che si qualificano come tali sono rilevate a Conto economico, corrispondentemente a quanto fatto con riferimento alle variazioni di *fair value* delle Attività o Passività coperte attribuibili al rischio coperto attraverso l'operazione di copertura.

## CASH FLOW HEDGE

Le variazioni di *fair value* dei derivati designati come *cash flow hedge* e che si qualificano come tali vengono rilevate, limitatamente alla sola quota "efficace", nel Conto economico complessivo attraverso una specifica riserva di Patrimonio netto (Riserva da *cash flow hedge*), che viene successivamente riversata a Conto economico separato al momento della manifestazione economica del sottostante oggetto di copertura. La variazione di *fair value* riferibile alla porzione inefficace viene immediatamente rilevata al Conto economico separato di periodo. Qualora il verificarsi della operazione sottostante non sia più considerata altamente probabile, la quota della Riserva da *cash flow hedge* a essa relativa viene immediatamente riversata a Conto economico separato. Qualora, invece, lo strumento derivato sia ceduto, giunga a scadenza o non si qualifichi più come efficace copertura del rischio a fronte del quale l'operazione era stata accesa, la quota di Riserva da *cash flow hedge* a esso relativa viene mantenuta sino a quando non si manifesta il contratto sottostante. La contabilizzazione della copertura come *cash flow hedge* è cessata prospetticamente.

## DETERMINAZIONE DEL FAIR VALUE

Il *fair value* degli strumenti quotati in pubblici mercati è determinato facendo riferimento alle quotazioni (*bid price*) alla data di chiusura del periodo. Il *fair value* di strumenti non quotati viene misurato facendo riferimento a tecniche di valutazione finanziaria: in particolare, il *fair value* degli *interest rate swap* è misurato attualizzando i flussi di cassa attesi, mentre il *fair value* dei *forward* su cambi è determinato sulla base dei tassi di cambio di mercato alla data di riferimento e ai differenziali di tasso attesi tra le valute interessate.

Le Attività e Passività finanziarie valutate al *fair value* sono classificate nei tre livelli gerarchici di seguito descritti, in base alla rilevanza delle informazioni (*input*) utilizzate nella determinazione del *fair value* stesso. In particolare:

- Livello 1: Attività e Passività finanziarie il cui *fair value* è determinato sulla base dei prezzi quotati (non rettificati) in mercati attivi per Attività o Passività identiche a cui (il Gruppo) può accedere alla data di valutazione;
- Livello 2: Attività e Passività finanziarie il cui *fair value* è determinato sulla base di *input* diversi da prezzi quotati di cui al Livello 1 ma osservabili direttamente o indirettamente;
- Livello 3: Attività e Passività finanziarie il cui *fair value* è determinato sulla base di dati di *input* non osservabili.

## Disponibilità liquide e mezzi equivalenti

---

Le Disponibilità liquide comprendono la cassa, i depositi bancari disponibili e le altre forme di investimento a breve termine, con scadenza all'origine uguale o inferiore ai tre mesi. Alla data del Bilancio, gli scoperti di conto corrente sono classificati tra i Debiti finanziari nelle Passività correnti nella Situazione patrimoniale-finanziaria consolidata. Gli elementi inclusi nelle Disponibilità liquide sono valutati al *fair value* e le relative variazioni sono rilevate a Conto economico.

## Finanziamenti, Debiti commerciali e Altre passività finanziarie

---

I Finanziamenti, i Debiti commerciali e le Altre passività finanziarie sono inizialmente iscritti al *fair value*, al netto dei costi accessori di diretta imputazione, e successivamente sono valutati al costo ammortizzato, applicando il criterio del tasso di interesse effettivo. Se vi è un cambiamento nella stima dei flussi di cassa attesi, il valore delle passività è ricalcolato per riflettere tale cambiamento sulla base del valore attuale dei nuovi flussi di cassa attesi e del tasso interno effettivo determinato inizialmente. I Finanziamenti, i Debiti commerciali e le Altre passività finanziarie sono classificati fra le Passività correnti, salvo quelli che hanno una scadenza contrattuale oltre i dodici mesi rispetto alla data di Bilancio e quelli per i quali il Gruppo FS Italiane abbia un diritto incondizionato a differire il loro pagamento per almeno dodici mesi dopo la data di riferimento. I Finanziamenti, i Debiti commerciali e le Altre passività finanziarie sono rimossi dal Bilancio al momento della loro estinzione e quando il Gruppo FS Italiane abbia trasferito tutti i rischi e gli oneri relativi allo strumento stesso.

## Rimanenze

---

Le Rimanenze di magazzino sono iscritte al minore tra il costo di acquisto e/o di produzione e il valore netto di realizzo. Il costo viene determinato secondo il metodo del costo medio ponderato.

Il valore netto di realizzo corrisponde, per i prodotti finiti e gli immobili, al prezzo di vendita stimato nel normale svolgimento dell'attività, al netto dei costi stimati di vendita. Per le Materie prime, sussidiarie e di consumo, il valore netto di realizzo è rappresentato dal costo di sostituzione.

Il costo di acquisto è inclusivo degli oneri accessori; il costo di produzione comprende i costi di diretta imputazione e una quota dei costi indiretti, ragionevolmente imputabili ai prodotti.

Le Rimanenze obsolete e/o di lento rigiro sono svalutate in relazione alla loro presunta possibilità di utilizzo o di realizzo futuro, mediante l'iscrizione di un apposito fondo rettificativo del valore delle Rimanenze. La svalutazione viene eliminata negli esercizi successivi se vengono meno i motivi della stessa.

In questa voce sono iscritti anche gli immobili di *trading* che sono iscritti al minore fra il costo di acquisizione e il valore di mercato, determinato con perizia di un terzo indipendente. Essi sono iscritti al netto del fondo svalutazione e i costi incrementativi sono capitalizzati. La svalutazione viene eliminata negli esercizi successivi se vengono meno i motivi della stessa.

## Contratti di costruzione

---

I Contratti di costruzione (di seguito anche "commesse") sono iscritti al valore dei corrispettivi contrattuali pattuiti, ragionevolmente maturati, secondo il metodo della percentuale di completamento, tenuto conto dello stato di avanzamento raggiunto e dei rischi contrattuali attesi. Lo stato di avanzamento dei lavori è misurato con riferimento ai costi di commessa sostenuti alla data di Bilancio in rapporto al totale dei costi stimati per ogni singola commessa.

Quando il risultato di una commessa non può essere stimato correttamente, il ricavo di commessa è riconosciuto solo nella misura in cui i costi sostenuti siano verosimilmente recuperabili. Quando il risultato di una commessa può essere stimato correttamente ed è probabile che il contratto genererà un profitto, il ricavo di commessa è riconosciuto lungo la durata del contratto. Quando è probabile che il totale dei costi di commessa superi il totale dei ricavi di commessa, la perdita potenziale è rilevata a Conto economico immediatamente.

Le commesse sono esposte al netto degli eventuali fondi svalutazione, delle perdite a finire, nonché degli acconti e degli anticipi relativi al contratto in corso di esecuzione. L'eventuale differenziale positivo viene rilevato tra le Attività nella voce in esame, mentre l'eventuale differenziale negativo viene rilevato tra le passività alla voce Debiti commerciali.



## Benefici ai dipendenti

I benefici a breve termine sono rappresentati da salari, stipendi, relativi oneri sociali, indennità sostitutive di ferie e incentivi corrisposti sotto forma di *bonus* pagabile nei dodici mesi dalla data del Bilancio. Tali benefici sono contabilizzati quali componenti del costo del personale nel periodo in cui è prestata l'attività lavorativa.

### TFR E ALTRI BENEFICI AI DIPENDENTI

Le società del Gruppo FS Italiane hanno in essere sia piani a contribuzione definita sia piani a benefici definiti. I piani a contribuzione definita sono gestiti da soggetti terzi gestori di fondi, in relazione ai quali non vi sono obblighi legali o di altro genere a pagare ulteriori contributi qualora il fondo non abbia sufficienti attivi per adempiere agli impegni assunti nei confronti dei dipendenti. Per i piani a contribuzione definita, il Gruppo FS Italiane versa contributi, volontari o stabiliti contrattualmente, a fondi pensione assicurativi pubblici e privati. I contributi sono iscritti come costi del personale secondo il principio della competenza economica. I contributi anticipati sono iscritti come un'attività che sarà rimborsata o portata a compensazione di futuri pagamenti, qualora siano dovuti.

Un piano a benefici definiti è un piano non classificabile come piano a contribuzione definita. Nei programmi con benefici definiti l'ammontare del beneficio da erogare al dipendente è quantificabile soltanto dopo la cessazione del rapporto di lavoro, ed è legato a uno o più fattori quali l'età, gli anni di servizio e la retribuzione. Gli obblighi per i piani a benefici definiti sono pertanto determinati da un attuario indipendente utilizzando la *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 n. 296 del 27 dicembre 2006, *Legge Finanziaria 2007* e successivi Decreti e Regolamenti, ha introdotto modifiche rilevanti nella disciplina del Tfr, tra cui la scelta del lavoratore in merito all'eventuale destinazione del proprio Tfr maturando ai fondi di previdenza complementare oppure al Fondo di Tesoreria gestito dall'Inps. Ne è derivato, pertanto, che l'obbligazione nei confronti dell'Inps e le contribuzioni alle forme pensionistiche complementari hanno assunto, ai sensi dello IAS 19 "Benefici per i dipendenti", la natura di piani a contribuzione definita, mentre le quote iscritte al fondo Tfr alla data del 1° gennaio 2007 mantengono la natura di piani a prestazioni definite.

Alcune società del Gruppo FS Italiane hanno in essere, inoltre, un piano pensionistico a benefici definiti riferito alla Carta di libera circolazione (Clc) che garantisce ai dipendenti, dipendenti in pensione e ai loro familiari, il diritto di viaggiare – gratuitamente o, in alcuni casi, attraverso il pagamento del diritto di ammissione – sui treni gestiti da Trenitalia SpA.

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 i Contratti di costruzione, con riferimento allo stato di avanzamento (metodo della percentuale di completamento).

I Ricavi delle vendite di beni sono valutati al *fair value* del corrispettivo ricevuto o spettante. I Ricavi delle vendite di beni sono rilevati quando i rischi significativi e i benefici connessi alla proprietà dei beni sono trasferiti all'acquirente e i relativi costi possono essere stimati attendibilmente.

Gli interessi attivi sono registrati nel Conto economico sulla base del tasso effettivo di rendimento.

## Contributi pubblici

---

I contributi pubblici, in presenza di una delibera formale di attribuzione e, in ogni caso, quando il diritto alla loro erogazione è ritenuto definitivo in quanto sussiste la ragionevole certezza che il Gruppo FS Italiane rispetterà le condizioni previste per la percezione e che i contributi saranno incassati, sono rilevati per competenza in diretta correlazione con i costi sostenuti.

### 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.

### CONTRIBUTI IN CONTO ESERCIZIO

I contributi in conto esercizio si riferiscono a somme erogate dallo Stato o da altri enti pubblici al Gruppo FS Italiane a titolo di riduzione dei costi e oneri sostenuti. I contributi in conto esercizio sono imputati alle voci Ricavi delle vendite e prestazioni e Altri proventi, come componente positiva del Conto economico.

## Dividendi

Sono rilevati a Conto economico quando sorge il diritto degli Azionisti a ricevere il pagamento che normalmente corrisponde alla Delibera assembleare di distribuzione dei dividendi.

La distribuzione di dividendi agli Azionisti di Ferrovie dello Stato Italiane SpA viene rappresentata come movimento del Patrimonio netto e registrata come Passività nel periodo in cui la distribuzione degli stessi viene approvata dall'Assemblea degli Azionisti.

## 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, a eccezione di quelle relative a voci rilevate tra le altre componenti del Conto economico complessivo o direttamente addebitate o accreditate a Patrimonio netto. In questi ultimi casi le imposte differite sono rilevate, rispettivamente alla voce Effetto fiscale relativo alle altre componenti del Conto economico complessivo e direttamente al Patrimonio netto. Le imposte anticipate e differite sono compensate quando le stesse sono applicate dalla medesima autorità fiscale, vi è un diritto legale di compensazione ed è attesa una liquidazione del saldo netto. Le altre imposte non correlate al reddito, come le imposte indirette e le tasse, sono incluse nella voce di Conto economico Altri costi operativi.

## Attività e passività possedute per la vendita e gruppi in dismissione

Le Attività e Passività non correnti (o gruppi in dismissione) il cui valore contabile sarà recuperato principalmente attraverso la vendita anziché con il loro utilizzo continuativo sono classificate come possedute per la vendita e rappresentate separatamente dalle altre Attività e Passività del Prospetto della situazione patrimoniale-finanziaria. I corrispondenti valori patrimoniali dell'esercizio precedente non sono riclassificati. Un'attività operativa cessata (*discontinued operation*) 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;
- è una controllata acquisita esclusivamente allo scopo di essere rivenduta.

I risultati delle attività operative cessate – siano esse dismesse oppure classificate come possedute per la vendita e in corso di dismissione – sono esposti separatamente nel Conto economico, al netto degli effetti fiscali. I corrispondenti valori relativi all'esercizio precedente, ove presenti, sono riclassificati ed esposti separatamente nel Conto economico separato, al netto degli effetti fiscali, ai fini comparativi. Le Attività e le Passività non correnti (o gruppi in dismissione), classificate come possedute per la vendita, sono dapprima rilevate in conformità allo specifico IFRS di riferimento applicabile a ciascuna Attività e Passività e, successivamente, sono rilevate al minore tra il valore contabile e il relativo *fair value*, al netto dei costi di vendita. Eventuali successive perdite di valore sono rilevate direttamente a rettifica delle Attività non correnti (o gruppi in dismissione) classificate come possedute per la vendita con contropartita a Conto economico.

Viene invece rilevato un ripristino di valore per ogni incremento successivo del *fair value* di un'attività al netto dei costi di vendita, ma solo fino a concorrenza della perdita per riduzione di valore complessiva precedentemente rilevata.

## Principi contabili di recente emissione

---

### PRINCIPI CONTABILI, EMENDAMENTI E INTERPRETAZIONI DI PRIMA ADOZIONE

Di seguito i nuovi principi contabili internazionali IAS/IFRS che hanno trovato applicazione a partire dal 1° gennaio 2014.

#### IFRS 10 “Bilancio consolidato”

In data 12 maggio 2011 lo IASB ha emesso il principio IFRS 10 “Bilancio consolidato” che ha sostituito l’interpretazione SIC 12 “Consolidamento – Società a destinazione specifica (società veicolo)” e lo IAS 27 “Bilancio consolidato e separato”, il quale è stato ridenominato “Bilancio separato” e disciplina 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. La 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 Gruppo ha adottato tale nuovo principio in modo retrospettivo dal 1° gennaio 2014.

#### 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*”. 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. L’IFRS 11, fermi restando i criteri per l’individuazione della presenza di un controllo congiunto, prevede che gli accordi a controllo congiunto (*joint arrangement*), in base ai quali il controllo su un’attività è attribuito congiuntamente a due o più operatori, sono classificati come *joint operation* (JO) o *joint venture* (JV), sulla base di un’analisi dei diritti e delle obbligazioni contrattuali sottostanti. In particolare, una JV è un *joint arrangement* nel quale i partecipanti, pur avendo il controllo delle principali decisioni strategiche e finanziarie attraverso meccanismi di voto che prevedono l’unanimità delle decisioni, non hanno diritti giuridicamente rilevanti nelle singole attività e passività della *joint venture*. In questo caso il controllo congiunto ha come oggetto le attività nette delle JV. Tale forma di controllo viene rappresentata nel Bilancio separato attraverso il metodo del costo e nel Bilancio consolidato attraverso la valutazione a Patrimonio netto. Le *joint operation* sono invece *joint arrangement* nei quali i partecipanti hanno diritti sulle Attività e sono obbligati direttamente per le Passività. In questo caso, le singole Attività e Passività e i relativi Costi e Ricavi vengono rilevati nel Bilancio, anche separato, della partecipante sulla base dei diritti e degli obblighi di ciascuna di essi, indipendentemente dall’interessenza detenuta. Successivamente alla rilevazione iniziale le Attività, le Passività e i Costi relativi sono valutati in conformità ai principi contabili di riferimento applicati a ciascuna tipologia di Attività/Passività.

Il Gruppo ha adottato tale nuovo principio in modo retrospettivo dal 1° gennaio 2014 senza che si siano generati effetti sul Bilancio consolidato in quanto veniva già adottato dal Gruppo stesso il metodo del patrimonio netto previsto secondo lo IAS 31.

#### **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 e altre società non consolidate. Il Gruppo ha adottato tale nuovo principio in modo retrospettivo dal 1° gennaio 2014.

#### **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.

Il Gruppo ha adottato tali emendamenti in modo retrospettivo dal 1° gennaio 2014.

#### **IFRS 10, IFRS 11 e 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.

Il Gruppo ha adottato le modifiche in modo retrospettivo dal 1° gennaio 2014.

#### **IFRS 10, IFRS 12, IAS 27 e IAS 28 – 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* e 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 entity* 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.



**PRINCIPI CONTABILI, EMENDAMENTI E INTERPRETAZIONI  
OMOLOGATI DA PARTE DELL'UNIONE EUROPEA  
E NON ADOTTATI IN VIA ANTICIPATA DAL GRUPPO FS ITALIANE**

**IFRIC 21 "Tributi"**

In data 20 maggio 2013 lo IASB ha emesso l'interpretazione IFRIC 21 "Tributi", la quale costituisce un'interpretazione dello IAS 37 "Accantonamenti, passività e attività potenziali". Tale documento è stato adottato dall'Unione Europea con il Regolamento n. 634 del 13 giugno 2014. L'IFRIC 21 chiarisce quando un'entità deve rilevare una Passività per il pagamento di tributi imposti dal Governo, a eccezione di quelli già disciplinati da altri principi (ad esempio, lo 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 a una passività per il pagamento del tributo, risiede nella normativa di riferimento dalla quale scaturisce il pagamento dello stesso.

L'IFRIC 21 è applicabile dagli esercizi che hanno inizio dal 17 giugno 2014 o successivamente.

**Annual Improvements to IFRSs: 2011-2013 Cycle**

Il 12 dicembre 2013 lo IASB ha pubblicato il documento *Annual Improvements to IFRSs: 2011-2013 Cycle*, adottato dall'Unione Europea con il Regolamento n. 1361 del 18 dicembre 2014, apportando le seguenti modifiche ai principi.

- La modifica all'IFRS 3 ha chiarito che tale principio non si applica nel Bilancio di un accordo a controllo congiunto (*joint venture o joint operation*), al momento della sua costituzione. Tale esclusione, prima della modifica, era limitata alla sola costituzione delle *joint venture*.
- La modifica all'IFRS 13 ha chiarito che la *portfolio exception* è applicabile alle Attività e Passività finanziarie gestite sulla base dell'esposizione netta al rischio di mercato e al rischio di credito, se tali strumenti finanziari, pur non rispettando la definizione dello IAS 32, rientrano nell'ambito di applicazione dello IAS 39.
- Le modifiche allo IAS 40 hanno chiarito che un'entità deve valutare se l'immobile acquistato è un investimento immobiliare o un immobile a uso del proprietario in base allo IAS 40 e poi deve valutare separatamente se l'acquisizione di un investimento immobiliare rappresenta l'acquisizione di un *business* o di un gruppo di attività.

Tali modifiche sono applicabili dal 1° gennaio 2015 o successivamente.

**Annual Improvements to IFRSs: 2010-2012 Cycle**

Il 12 dicembre 2013 lo IASB ha pubblicato il documento *Annual Improvements to IFRSs: 2010-2012 Cycle*, adottato dall'Unione Europea con il Regolamento n. 2015/28 del 17 dicembre 2014, apportando le seguenti modifiche ai principi.

- La modifica all'IFRS 2 ha chiarito la definizione di "condizione di maturazione" (*vesting condition*) definendo separatamente i concetti di "condizione di conseguimento di risultati" (*performance condition*) e di "condizione di permanenza" (*service condition*).
- Le modifiche all'IFRS 3 chiariscono che la classificazione come Passività finanziaria o come Patrimonio netto di un'obbligazione a pagare un corrispettivo potenziale, che rispetta la definizione di strumento finanziario, deve avvenire in accordo alle definizioni di Passività finanziaria e strumento rappresentativo di capitale dello IAS 32 "Strumenti finanziari: esposizione nel bilancio"; e che i cambiamenti di *fair value* di un corrispettivo potenziale, che non rappresenti un *measurement period adjustment* e non sia stato classificato come Patrimonio netto, devono essere rilevati nell'Utile/(Perdita) dell'esercizio.
- Le modifiche all'IFRS 8 richiedono all'entità di fornire una breve descrizione dei settori operativi che sono stati aggregati, secondo quali criteri e gli indicatori economici che sono stati oggetto di valutazione nello stabilire che i settori operativi aggregati hanno caratteristiche economiche simili.
- La modifica allo IAS 24 varia la definizione di "parte correlata" per includere le "entità dirigenti" (*management entities*) cioè quelle entità (o un qualsiasi membro di un gruppo a cui appartiene) che forniscono servizi di direzione con responsabilità strategiche all'entità che redige il Bilancio o alla sua controllante, e per le quali, l'entità che redige il Bilancio deve indicare l'ammontare delle spese sostenute per la prestazione di servizi di direzione con responsabilità strategiche e non ha, invece, l'obbligo di indicare i corrispettivi pagati o dovuti dalla *management entity* ai propri Amministratori o dipendenti, come sarebbe richiesto dallo IAS 24.17.

- Le modifiche agli IAS 16 e 38 chiariscono che in caso di applicazione del modello della rideterminazione del valore, le rettifiche sull'ammortamento accumulato non sono sempre proporzionali alla rettifica del valore contabile lordo. In particolare, alla data di rideterminazione del valore, l'adeguamento del valore contabile dell'attività al valore rivalutato può avvenire in uno dei seguenti modi:
  - a. il valore contabile lordo dell'attività è rettificato in modo che sia coerente con la rivalutazione e l'ammortamento accumulato è rettificato in modo da risultare pari alla differenza tra il valore contabile lordo e il valore contabile dell'attività dopo aver considerato le perdite per riduzione di valore accumulate;
  - b. l'ammortamento accumulato è eliminato a fronte del valore contabile lordo dell'attività.Tali modifiche sono applicabili dal 1° febbraio 2015 o successivamente.

#### **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”. Tali documenti sono stati adottati dall'Unione Europea con il Regolamento n. 2015/29 del 17 dicembre 2014, con l'obiettivo di semplificare la contabilizzazione dei contributi dei dipendenti o terzi collegati ai piani a benefici definiti. Tali emendamenti sono applicabili dal 1° febbraio 2015 o successivamente.

#### **PRINCIPI CONTABILI, EMENDAMENTI E INTERPRETAZIONI NON ANCORA OMOLOGATI DA PARTE DELL'UNIONE EUROPEA**

Alla data della presente relazione gli organi competenti dell'Unione Europea non hanno ancora concluso il processo di omologazione necessario per l'adozione dei seguenti principi contabili ed emendamenti.

#### **IFRS 14 “Regulatory Deferral Accounts”**

Il 30 gennaio 2014 lo IASB ha pubblicato l'IFRS 14 “Regulatory Deferral Accounts”, l'interim standard relativo al progetto *Rate-regulated activities*. L'IFRS 14 consente solo a coloro che adottano gli IFRS per la prima volta di continuare a rilevare gli importi relativi alla *rate regulation* secondo i precedenti principi contabili adottati. Al fine di migliorare la comparabilità con le entità che già applicano gli IFRS e che non rilevano tali importi, lo standard richiede che l'effetto della *rate regulation* debba essere presentato separatamente dalle altre voci.

#### **IFRS 11 – Emendamenti**

Il 6 maggio 2014 lo IASB ha pubblicato “Accounting for Acquisitions of Interests in Joint Operations (Amendments to IFRS 11)”. Gli emendamenti pubblicati costituiscono una nuova guida su come contabilizzare l'acquisizione di una partecipazione in un'operazione congiunta, specificando il trattamento contabile appropriato per tali acquisizioni.

#### **IAS 16 e IAS 38 – Emendamenti**

Il 12 maggio 2014 lo IASB ha pubblicato “Clarification of Acceptable Methods of Depreciation and Amortisation (Amendments to IAS 16 and IAS 38)”, con l'obiettivo di chiarire che un metodo di ammortamento basato sui ricavi generati dall'asset (il cosiddetto *revenue-based method*) non è ritenuto appropriato in quanto riflette esclusivamente il flusso di ricavi generati da tale asset e non, invece, la modalità di consumo dei benefici economici incorporati nell'asset.

#### **IFRS 15 “Revenue from Contracts with Customers”**

Il 28 maggio 2014 lo IASB e il FASB hanno pubblicato, nell'ambito del programma di convergenza IFRS-US GAAP, lo standard “Revenue from Contracts with Customers”. Il principio rappresenta un unico e completo *framework* per la rilevazione dei ricavi e stabilisce le disposizioni da applicare a tutti i contratti con la clientela (a eccezione dei contratti che rientrano nell'ambito degli standard sul *leasing*, sui contratti assicurativi e sugli strumenti finanziari). L'IFRS 15 sostituisce i precedenti standard sui ricavi: lo IAS 18 “Revenue” e lo IAS 11 “Construction Contracts”, oltre che le interpretazioni IFRIC 13 “Customer Loyalty Programmes”, IFRIC 15 “Agreements for the Construction of Real Estate”, IFRIC 18 “Transfers of Assets from Customers” e SIC 31 “Revenue-Barter Transactions Involving Advertising Services”.



### **IFRS 9 “Strumenti finanziari”**

Il 24 luglio 2014 lo IASB ha pubblicato la versione finale dell'IFRS 9 “Strumenti finanziari”. Il documento accoglie i risultati delle fasi relative a classificazione e valutazione, *derecognition*, *impairment* e *hedge accounting*, del progetto dello IASB volto alla sostituzione dello IAS 39. Il nuovo principio sostituisce le precedenti versioni dell'IFRS 9. Com'è noto, lo IASB ha iniziato nel 2008 il progetto volto alla sostituzione dell'IFRS 9 e ha proceduto per fasi. Nel 2009 ha pubblicato la prima versione dell'IFRS 9 che trattava la valutazione e la classificazione delle Attività finanziarie; successivamente, nel 2010, sono state pubblicate le regole relative alle Passività finanziarie e alla *derecognition*. Nel 2013 l'IFRS 9 è stato modificato per includere il modello generale di *hedge accounting*. A seguito della pubblicazione attuale, l'IFRS 9 è da considerarsi completato.

### **IAS 27 – Emendamenti**

In data 12 agosto 2014 lo IASB ha pubblicato il documento *Equity Method in Separate Financial Statements (Amendments to IAS 27)*. Le modifiche consentiranno alle entità di utilizzare l'*equity method* per contabilizzare gli investimenti in controllate, *joint venture* e collegate nel Bilancio separato.

### **IFRS 10 e IAS 28 – Emendamenti**

L'11 settembre 2014 lo IASB ha pubblicato il documento *Sales or Contribution of Assets between an Investor and its Associate or Joint Venture (Amendments to IFRS 10 and IAS 28)*, con lo scopo di risolvere un conflitto tra lo IAS 28 e l'IFRS 10. Secondo lo IAS 28, l'Utile o la Perdita risultante dalla cessione o conferimento di un *non-monetary asset* a una *joint venture* o collegata in cambio di una quota nel capitale di quest'ultima è limitata alla quota detenuta dagli altri investitori estranei alla transazione. Al contrario, il principio IFRS 10 prevede la rilevazione dell'intero Utile o Perdita nel caso di perdita del controllo, anche se l'entità continua a detenere una quota non di controllo nella società, includendo in tale fattispecie anche la cessione o conferimento di una società controllata a una *joint venture* o collegata. Le modifiche introdotte prevedono che in una cessione/conferimento di *asset* o società controllata a una *joint venture* o collegata, la misura dell'Utile o della Perdita da rilevare nel Bilancio della cedente/conferente dipenda dal fatto che gli *asset* o la società controllata ceduti/conferiti costituiscano o meno un *business*, come definito dal principio IFRS 3. Nel caso in cui gli *asset* o la società controllata ceduti/conferiti rappresentino un *business*, l'entità deve rilevare l'Utile o la Perdita sull'intera quota in precedenza detenuta; mentre, in caso contrario, deve rilevare la quota di Utile o Perdita relativa alla quota ancora detenuta dagli azionisti terzi che rappresentano le controparti della transazione.

### **Annual Improvements to IFRSs: 2012-2014 Cycle**

Il 25 settembre 2014 lo IASB ha pubblicato il documento *Annual Improvements to IFRSs: 2012-2014 Cycle*. Le modifiche introdotte riguardano i seguenti principi: IFRS 5 “*Non-current Assets Held for Sale and Discontinued Operations*”, IFRS 7 “*Financial Instruments: Disclosure*”, IAS 19 “*Employee Benefits*” e IAS 34 “*Interim Financial Reporting*”.

### **IFRS 10, IFRS 12 e IAS 28 – Emendamenti**

Il 18 dicembre 2014 lo IASB ha pubblicato il documento *Investment Entities: Applying the Consolidation Exception (Amendments to IFRS 10, IFRS 12 and IAS 28)*. L'emendamento ha l'obiettivo di chiarire tre questioni legate al consolidamento di una *investment entity*.

### **IAS 1 – Emendamenti**

Il 18 dicembre 2014 lo IASB ha pubblicato alcuni emendamenti allo IAS 1 *Presentation of Financial Statements*, con l'intento di chiarire alcuni aspetti inerenti alla *disclosure*. L'iniziativa rientra nell'ambito del progetto *Disclosure Initiative* che ha lo scopo di migliorare la presentazione e la divulgazione delle informazioni finanziarie nelle relazioni finanziarie e a risolvere alcune delle criticità segnalate dagli operatori.

## Uso di stime e valutazioni

La redazione del Bilancio consolidato richiede da parte degli Amministratori l'applicazione di principi e metodologie contabili che, in talune circostanze, si poggiano su difficili e soggettive valutazioni e stime basate sull'esperienza storica e su assunzioni che sono di volta in volta considerate ragionevoli e realistiche in funzione delle relative circostanze. I risultati finali delle poste di Bilancio per la cui attuale determinazione sono state utilizzate le suddette stime e assunzioni, potranno pertanto differire in futuro anche significativamente da quelli riportati nei Bilanci, a causa dell'incertezza che caratterizza le assunzioni e le condizioni sulle quali si basano le stime. Le stime e le assunzioni sono riviste periodicamente e gli effetti di ogni variazione sono riflessi a Conto economico, qualora la stessa interessi solo l'esercizio. Nel caso in cui la revisione interessi esercizi sia correnti sia futuri, la variazione è rilevata nell'esercizio in cui la revisione viene effettuata e nei relativi esercizi futuri.

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.

### **RIDUZIONE DI VALORE DELLE ATTIVITÀ**

In accordo con i principi contabili applicati dal Gruppo FS Italiane, le Attività materiali e immateriali con vita definita sono oggetto di verifica al fine di accertare se si sia verificata una riduzione di valore, che va rilevata tramite una svalutazione, quando sussistono indicatori che facciano prevedere difficoltà per il recupero del relativo valore netto contabile tramite l'uso. La verifica dell'esistenza dei suddetti indicatori richiede da parte degli Amministratori l'esercizio di valutazioni soggettive basate sulle informazioni disponibili all'interno del Gruppo FS Italiane e sul mercato, nonché dall'esperienza storica. Inoltre, qualora venga determinato che possa essersi generata una potenziale riduzione di valore, il Gruppo procede alla determinazione della stessa utilizzando tecniche valutative ritenute idonee. La corretta identificazione degli elementi indicatori dell'esistenza di una potenziale riduzione di valore, nonché le stime per la determinazione delle stesse dipendono da fattori che possono variare nel tempo influenzando le valutazioni e stime effettuate dagli amministratori.

### **AMMORTAMENTI**

L'ammortamento delle immobilizzazioni costituisce un costo rilevante per il Gruppo. Il costo delle immobilizzazioni materiali, immateriali a vita utile definita e degli investimenti immobiliari è ammortizzato lungo la vita utile stimata dei relativi cespiti a eccezione di RFI SpA che adotta il metodo dell'unità di prodotto. La vita utile economica delle immobilizzazioni del Gruppo stesso è determinata dagli Amministratori nel momento in cui l'immobilizzazione è stata acquistata; essa è basata sull'esperienza storica per analoghe immobilizzazioni, condizioni di mercato e anticipazioni riguardanti eventi futuri che potrebbero avere impatto sulla vita utile. Pertanto, l'effettiva vita economica può differire dalla vita utile stimata. Il Gruppo FS Italiane valuta periodicamente i cambiamenti tecnologici e di settore per aggiornare la residua vita utile. Tale aggiornamento periodico potrebbe comportare una variazione nel periodo di ammortamento e quindi anche della quota di ammortamento degli esercizi futuri.

### **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.

### **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.

#### **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 *input* 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.

#### **VALORE RESIDUO DELL'INFRASTRUTTURA FERROVIARIA**

Secondo le disposizioni degli IAS 16, 38 e 40 il costo ammortizzabile dell'infrastruttura ferroviaria (che include gli Immobili, impianti e macchinari, le Attività immateriali e gli Investimenti immobiliari) è determinato detraendo il loro valore residuo. Il valore residuo dell'infrastruttura ferroviaria è determinato come valore stimato che l'entità potrebbe ricevere in quel momento dalla sua dismissione, al netto dei costi stimati di dismissione, se questo fosse già al tempo e nella condizione attesa alla fine della Concessione. La società controllata RFI SpA, gestore dell'infrastruttura ferroviaria, rivede periodicamente il valore residuo e ne valuta la recuperabilità sulla base delle migliori informazioni disponibili alla data. Tale aggiornamento periodico potrebbe comportare una variazione della quota di ammortamento degli esercizi futuri.

## 7. Gestione dei rischi finanziari e 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 il rischio di credito derivante dall'attività di investimento è in vigore una *policy* per l'impiego della liquidità gestita a livello accentrato dalla Capogruppo che definisce:

- i requisiti minimi della controparte finanziaria in termini di merito di credito e i relativi limiti di concentrazione;
- le tipologie di prodotti finanziari utilizzabili.

In relazione agli strumenti finanziari derivati utilizzati a fini di copertura e che potenzialmente possono generare esposizione di credito nei confronti delle controparti, le società che li utilizzano hanno in vigore una specifica *policy* che definisce limiti di concentrazione per controparte e per classe di *rating*.

Per quanto riguarda la valutazione del rischio di credito dei clienti, ogni società del Gruppo FS Italiane è responsabile per la gestione e l'analisi del rischio di tutti i nuovi clienti rilevanti, controlla costantemente la propria esposizione commerciale e finanziaria e monitora l'incasso dei crediti della pubblica amministrazione nei tempi contrattuali prestabiliti.

La seguente tabella riporta l'esposizione al rischio di credito del Gruppo FS Italiane al 31 dicembre 2014, confrontata con il saldo al 31 dicembre 2013.



	31.12.2014	31.12.2013
Crediti commerciali correnti	2.860	2.964
Fondo svalutazione	(464)	(423)
<b>Crediti commerciali correnti al netto del fondo svalutazione</b>	<b>2.396</b>	<b>2.541</b>
Altre attività correnti	5.522	4.344
Fondo svalutazione	(17)	(14)
<b>Altre attività correnti al netto del fondo svalutazione</b>	<b>5.505</b>	<b>4.330</b>
Attività finanziarie non correnti (inclusi derivati)	3.194	3.917
Fondo svalutazione		
<b>Attività finanziarie non correnti (inclusi derivati) al netto del fondo svalutazione</b>	<b>3.194</b>	<b>3.917</b>
Altre attività non correnti	686	1.004
Fondo svalutazione	(2)	
<b>Altre attività non correnti al netto del fondo svalutazione</b>	<b>684</b>	<b>1.004</b>
<b>Disponibilità liquide e mezzi equivalenti</b>	<b>1.308</b>	<b>1.622</b>
Attività finanziarie correnti (inclusi derivati)	598	344
Fondo svalutazione	(1)	(1)
<b>Attività finanziarie correnti (inclusi derivati) al netto del fondo svalutazione</b>	<b>597</b>	<b>343</b>
Crediti commerciali non correnti	111	45
Fondo svalutazione	(18)	(18)
<b>Crediti commerciali non correnti al netto del fondo svalutazione</b>	<b>93</b>	<b>28</b>
Contratti di costruzione	44	21
Fondo svalutazione	(1)	(1)
<b>Contratti di costruzione al netto del fondo svalutazione</b>	<b>43</b>	<b>20</b>
<b>Totale esposizione al netto del fondo svalutazione*</b>	<b>13.820</b>	<b>13.806</b>

Valori in milioni di euro

\* Non sono inclusi i Crediti tributari e le Partecipazioni

Gli importi relativi all'esercizio 2013 riportati in tabella sono stati rettificati per i crediti verso MEF relativi ai contributi quindicennali previsti dall'art. 1, comma 964, della *Legge Finanziaria 2007*, riclassificati dalle Altre attività correnti e non correnti alle Attività finanziarie correnti e non correnti; per maggiori dettagli in merito si rinvia alla Nota 15.

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.



	31.12.2014	31.12.2013
Pubblica amministrazione, Stato italiano, Regioni	10.899	10.486
Clienti ordinari	898	930
Istituti finanziari	27	41
Altri debitori	688	727
<b>Totale esposizione al netto del fondo svalutazione</b>	<b>12.512</b>	<b>12.184</b>

Valori in milioni di euro



	31.12.2014	31.12.2013
Pubblica amministrazione, Stato italiano, Regioni	87,1%	86,1%
Clienti ordinari	7,2%	7,6%
Istituti finanziari	0,2%	0,3%
Altri debitori	5,5%	6%
<b>Totale esposizione al netto del fondo svalutazione</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>

Si evidenzia che una parte significativa dei Crediti commerciali e finanziari è riconducibile a enti governativi e pubblici, tra cui le Regioni italiane e il Ministero dell'Economia e delle Finanze (MEF). L'ammontare delle Attività finanziarie ritenute di dubbia recuperabilità e di importo non significativo è coperto da opportuni stanziamenti al Fondo svalutazione crediti.



La tabella seguente fornisce una ripartizione delle attività finanziarie e dei crediti commerciali al 31 dicembre 2014 raggruppate per scaduto ed esposte escludendo le Disponibilità liquide e mezzi equivalenti.



	Non scaduti	Scaduti da				Totale
		0-180	180-360	360-720	oltre 720	
<b>31.12.2014</b>						
Pubblica amministrazione, Stato italiano, Regioni (lordo)	10.118	216	236	269	114	10.953
Fondo svalutazione	(14)			(18)	(22)	(54)
<b>Pubblica amministrazione, Stato italiano, Regioni (netto)</b>	<b>10.104</b>	<b>216</b>	<b>236</b>	<b>251</b>	<b>92</b>	<b>10.899</b>
Clienti ordinari (lordo)	533	285	239	171	84	1.312
Fondo svalutazione	(50)	(14)	(193)	(85)	(72)	(414)
<b>Clienti ordinari (netto)</b>	<b>483</b>	<b>271</b>	<b>46</b>	<b>86</b>	<b>12</b>	<b>898</b>
<b>Istituti finanziari</b>	<b>27</b>					<b>27</b>
Altri debitori (lordo)	596	32	15	30	45	718
Fondo svalutazione	(3)	(1)	(1)	(20)	(5)	(30)
<b>Altri debitori (netto)</b>	<b>593</b>	<b>31</b>	<b>14</b>	<b>10</b>	<b>40</b>	<b>688</b>
<b>Totale esposizione al netto del Fondo svalutazione</b>	<b>11.207</b>	<b>518</b>	<b>296</b>	<b>347</b>	<b>144</b>	<b>12.512</b>

Valori in milioni di euro



	Non scaduti	Scaduti da				Totale
		0-180	180-360	360-720	oltre 720	
<b>31.12.2013</b>						
Pubblica amministrazione, Stato italiano, Regioni (lordo)	9.625	550	185	144	40	10.544
Fondo svalutazione	(13)			(25)	(20)	(58)
<b>Pubblica amministrazione, Stato italiano, Regioni (netto)</b>	<b>9.612</b>	<b>550</b>	<b>185</b>	<b>119</b>	<b>20</b>	<b>10.486</b>
Clienti ordinari (lordo)	527	322	212	167	74	1.302
Fondo svalutazione	(102)	(5)	(169)	(39)	(58)	(373)
<b>Clienti ordinari (netto)</b>	<b>425</b>	<b>317</b>	<b>43</b>	<b>128</b>	<b>16</b>	<b>929</b>
<b>Istituti finanziari</b>	<b>18</b>			<b>23</b>		<b>41</b>
Altri debitori (lordo)	594	53	15	31	62	755
Fondo svalutazione	(8)		(1)	(16)	(2)	(27)
<b>Altri debitori (netto)</b>	<b>586</b>	<b>53</b>	<b>14</b>	<b>15</b>	<b>60</b>	<b>728</b>
<b>Totale esposizione al netto del Fondo svalutazione</b>	<b>10.641</b>	<b>920</b>	<b>242</b>	<b>285</b>	<b>96</b>	<b>12.184</b>

Valori in milioni di euro

## Rischio di liquidità

Il rischio liquidità è il rischio che un'entità abbia difficoltà ad adempiere alle obbligazioni associate a Passività finanziarie da regolare consegnando Disponibilità liquide o un'altra attività finanziaria. I flussi di cassa, le necessità di finanziamento e la liquidità delle società del Gruppo sono generalmente monitorati e gestiti centralmente sotto il controllo della Capogruppo, con l'obiettivo di garantire un'efficace ed efficiente gestione delle risorse finanziarie.

La Capogruppo adotta tecniche di *asset liability management* nelle attività di raccolta di capitale di debito e di finanziamento alle società del Gruppo.

Il Gruppo ha come obiettivo la prudente gestione del rischio di liquidità originato dalla normale operatività. Per far fronte a potenziali e temporanee esigenze di liquidità, la Capogruppo si è dotata nel corso del 2011 di una linea di credito (la cosiddetta *Backup credit facility*) dell'importo di 1.500 milioni di euro, con una finalità *general purpose* e concessa a FS SpA su base rotativa (il cosiddetto *revolving*) e con impegno irrevocabile all'erogazione delle somme (le cosiddette *committed*). FS SpA ha avuto accesso alle disponibilità oggetto di tale linea fino al mese di febbraio 2014, in concomitanza della scadenza del «Periodo di disponibilità» come definito nel relativo contratto sottoscritto con un *pool* di otto istituti finanziari. In continuità con le finalità di tale linea di credito e, dunque, al fine di garantire la copertura delle più varie tipologie di fabbisogno operativo del Gruppo FS Italiane, nel mese di febbraio 2015 FS SpA ha lanciato la selezione per la finalizzazione di un *Backup Facility Agreement* di importo compreso tra 1 e 1,5 miliardi di euro e con durata pari a 3 anni. L'operazione mira a ottenere dagli istituti finanziari, selezionati al termine della suddetta procedura, una linea di credito avente le stesse caratteristiche della precedente e analoga linea *revolving, committed e general purpose*. Accanto all'operazione in programma sopra citata, il Gruppo ha a disposizione numerose linee di credito *uncommitted* concesse dal sistema bancario.

Le scadenze contrattuali delle Passività finanziarie e dei Debiti commerciali al 31 dicembre 2014 e al 31 dicembre 2013, indicate al lordo degli interessi da versare, sono esposte nelle tabelle seguenti.





	Valore contabile	Flussi finanziari contrattuali	6 mesi o meno	6-12 mesi	1-2 anni	2-5 anni	Oltre 5 anni
<b>31.12.2014</b>							
<b>Passività finanziarie non derivate</b>							
Prestiti obbligazionari	4.157	4.816	252	61	625	1.245	2.634
Finanziamenti da banche	5.211	5.852	682	440	748	1.767	2.215
Debiti verso altri finanziatori	1.721	2.067	132	131	261	783	760
Passività finanziarie	228	228	225	1		1	
<b>Passività finanziarie non derivate</b>	<b>11.317</b>	<b>12.964</b>	<b>1.291</b>	<b>633</b>	<b>1.634</b>	<b>3.796</b>	<b>5.609</b>
<b>Debiti commerciali</b>	<b>3.648</b>	<b>3.459</b>	<b>1.247</b>	<b>2.212</b>			
<b>Passività finanziarie derivate</b>	<b>200</b>	<b>201</b>	<b>59</b>	<b>39</b>	<b>49</b>	<b>43</b>	<b>11</b>

Valori in milioni di euro



	Valore contabile	Flussi finanziari contrattuali	6 mesi o meno	6-12 mesi	1-2 anni	2-5 anni	Oltre 5 anni
<b>31.12.2013</b>							
<b>Passività finanziarie non derivate</b>							
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
Passività finanziarie	177	178	174		1	2	
<b>Passività finanziarie non derivate</b>	<b>11.617</b>	<b>13.611</b>	<b>894</b>	<b>599</b>	<b>1.282</b>	<b>4.271</b>	<b>6.566</b>
<b>Debiti commerciali</b>	<b>3.514</b>	<b>3.517</b>	<b>1.898</b>	<b>1.620</b>			
<b>Passività finanziarie derivate</b>	<b>208</b>	<b>195</b>	<b>51</b>	<b>47</b>	<b>75</b>	<b>35</b>	<b>(13)</b>

Valori in milioni di euro

I flussi contrattuali dei finanziamenti a tasso variabile sono stati calcolati utilizzando i tassi *forward* stimati alla data di chiusura di Bilancio. I valori sono comprensivi delle quote capitali e delle quote interessi.

Nella tabella seguente sono riportati i rimborsi delle Passività finanziarie e dei Debiti commerciali in base alla scadenza entro 12 mesi, da 1 a 5 anni e oltre i cinque anni.



	Valore contabile	Entro 12 mesi	1-5 anni	Oltre 5 anni
<b>31.12.2014</b>				
<b>Passività finanziarie non derivate</b>				
Prestiti obbligazionari	4.157	264	1.521	2.372
Finanziamenti da banche	5.211	1.035	2.212	1.964
Debiti verso altri finanziatori	1.721	199	865	657
Passività finanziarie	228	226	1	1
<b>Totale Passività finanziarie non derivate</b>	<b>11.317</b>	<b>1.724</b>	<b>4.599</b>	<b>4.994</b>
<b>Debiti commerciali</b>	<b>3.648</b>	<b>3.406</b>	<b>52</b>	

Valori in milioni di euro



	Valore contabile	Entro 12 mesi	1-5 anni	Oltre 5 anni
<b>31.12.2013</b>				
<b>Passività finanziarie non derivate</b>				
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
Passività finanziarie	177	175	2	
<b>Totale Passività finanziarie non derivate</b>	<b>11.617</b>	<b>1.342</b>	<b>4.191</b>	<b>6.083</b>
<b>Debiti commerciali</b>	<b>3.514</b>	<b>3.513</b>	<b>1</b>	

Valori in milioni di euro

Si evidenzia che, le Passività in scadenza entro 6 mesi o meno, sono rappresentate principalmente dai Debiti commerciali per appalti e lavori AV/AC il cui rimborso avviene principalmente tramite i contributi dello Stato e in parte residua tramite i flussi di cassa della gestione.

## 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 è esposto principalmente al rischio di tasso di interesse relativo ai finanziamenti passivi di medio/lungo termine indicizzati al tasso variabile. Le società del Gruppo maggiormente esposte a tale rischio (tra le principali Trenitalia SpA, RFI SpA e Grandi Stazioni SpA) hanno scelto di effettuare operazioni di copertura sulla base di specifiche *policy* di gestione del rischio approvate dai rispettivi CdA e 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 e, ove possibile, nello sfruttamento delle opportunità di ottimizzazione del costo del debito derivanti dall'indicizzazione del debito a tasso variabile. In attuazione delle suddette *policy*, il Gruppo utilizza esclusivamente strumenti finanziari derivati di copertura cosiddetti *plain vanilla*, quali *interest rate swap*, *interest rate collar* e *interest rate cap*.

La seguente tabella riporta i finanziamenti a tasso variabile e a tasso fisso.



	Valore contabile	Flussi finanziari contrattuali	Quota corrente	1-2 anni	2-5 anni	Oltre 5 anni
Tasso variabile	6.432	6.862	1.212	1.096	2.202	2.352
Tasso fisso	4.885	6.101	712	538	1.594	3.257
<b>Saldo al 31.12.2014</b>	<b>11.317</b>	<b>12.963</b>	<b>1.924</b>	<b>1.634</b>	<b>3.796</b>	<b>5.609</b>

Valori in milioni di euro



	Valore contabile	Flussi finanziari contrattuali	Quota corrente	1-2 anni	2-5 anni	Oltre 5 anni
Tasso variabile	6.524	7.133	756	756	2.680	2.941
Tasso fisso	5.092	6.479	737	526	1.591	3.625
<b>Saldo al 31.12.2013</b>	<b>11.617</b>	<b>13.612</b>	<b>1.493</b>	<b>1.282</b>	<b>4.270</b>	<b>6.566</b>

Valori in milioni di euro



La seguente tabella riporta l'incidenza dei Finanziamenti a tasso variabile e a tasso fisso prima e dopo la considerazione degli strumenti derivati di copertura che convertono i tassi variabili in tassi fissi ovvero che forniscono protezione verso rialzi del tasso variabile oltre livelli massimi predefiniti.



	31.12.2014	31.12.2013
<b>Prima della copertura con strumenti derivati</b>		
Tasso variabile	57%	56%
Tasso fisso	43%	44%
<b>Dopo la copertura con strumenti derivati</b>		
Tasso variabile	7%	5%
Tasso variabile protetto	35%	35%
Tasso fisso	58%	60%

L'incidenza sopra analizzata risulta nei limiti di quanto previsto dalla *policy* di gestione del rischio di tasso di interesse sopra richiamata.

Di seguito si riporta l'analisi di sensitività che evidenzia gli effetti che si sarebbero registrati in termini di variazione degli oneri finanziari a fronte di una variazione di +/-50 *basis points* dei tassi di interesse *Euribor* applicati alle passività finanziarie nel corso del 2014.



	Shift +50 bps	Shift -50 bps
Interessi passivi per debiti a tasso variabile	40	(27)
Net cash flow da operazioni di copertura	(14)	16
<b>Totale</b>	<b>26</b>	<b>(11)</b>

Valori in milioni di euro

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*.



	<i>Shift +50 bps</i>	<i>Shift -50 bps</i>
<i>Fair value</i> derivati di copertura	42	(43)
<b>Totale</b>	<b>42</b>	<b>(43)</b>

*Valori in milioni di euro*

### Rischio di cambio

Il Gruppo FS Italiane è principalmente attivo nel mercato italiano, e comunque in Paesi dell'Area Euro ed è pertanto esposto solo molto limitatamente al rischio di cambio derivante dalle diverse valute in cui opera.

Il Gruppo ha in essere finanziamenti denominati in franchi svizzeri per un importo complessivo di CHF 81 milioni.

### Gestione del capitale proprio

L'obiettivo del Gruppo FS Italiane nell'ambito della gestione del rischio di capitale è principalmente quello di salvaguardare la continuità aziendale in modo da garantire rendimenti all'Azionista e benefici agli altri portatori di interesse. Il Gruppo FS Italiane si prefigge inoltre l'obiettivo di mantenere una struttura ottimale del capitale in modo da ridurre il costo dell'indebitamento.

### Attività e Passività finanziarie per categoria

A complemento dell'informativa sui rischi finanziari, la tabella che segue riporta una riconciliazione tra Attività e Passività finanziarie, come riportate nella situazione patrimoniale-finanziaria consolidata, e categoria di Attività e Passività finanziarie identificate sulla base dei requisiti dell'IFRS 7.





	Crediti e finanziamenti attivi	Debiti e finanziamenti passivi	Di cui derivati di copertura
<b>31.12.2014</b>			
Attività finanziarie non correnti (inclusi derivati)	3.194		
Crediti commerciali non correnti	93		
Altre attività non correnti	684		
Contratti di costruzione	43		
Crediti commerciali correnti	2.397		
Attività finanziarie correnti (inclusi derivati)	597		
Disponibilità liquide	1.308		
Crediti tributari	102		
Altre attività correnti	5.505		
Finanziamenti a medio/lungo termine		9.591	
Passività finanziarie non correnti (inclusi derivati)		155	153
Debiti commerciali non correnti		20	
Altre passività non correnti		553	
Finanziamenti a breve termine e quota corrente finanziamenti a medio/lungo termine		1.498	
Debiti commerciali correnti		3.628	
Debiti tributari		6	
Passività finanziarie correnti (inclusi derivati)		272	47
Altre passività correnti		7.486	

Valori in milioni di euro

Non sono inclusi i Crediti per Iva e le Partecipazioni





	Credit e finanziamenti attivi	Debiti e finanziamenti passivi	Di cui derivati di copertura
<b>31.12.2013</b>			
Attività finanziarie non correnti (inclusi derivati)	3.917		1
Crediti commerciali non correnti	28		
Altre attività non correnti	1.003		
Contratti di costruzione	20		
Crediti commerciali correnti	2.541		
Attività finanziarie correnti (inclusi derivati)	343		
Disponibilità liquide	1.622		
Crediti tributari	91		
Altre attività correnti	4.329		
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 finanziamenti a medio/lungo termine		1.104	
Debiti commerciali correnti		3.490	
Debiti tributari		7	
Passività finanziarie correnti (inclusi derivati)		194	20
Altre passività correnti		6.948	

Valori in milioni di euro

Non sono inclusi i Crediti per Iva e le Partecipazioni

Le tabelle sopra riportate sono state rettificare per i crediti verso MEF relativi ai contributi quindicennali previsti dall'art. 1, comma 964, della *Legge Finanziaria 2007*, riclassificati dalle Altre attività correnti e non correnti alle Attività finanziarie correnti e non correnti; per maggiori dettagli in merito si rinvia alla Nota 15.

## 8. Attività possedute per la vendita

Al 31 dicembre 2014 le Attività possedute per la vendita sono pari a 3 milioni di euro (2 milioni di euro al 31 dicembre 2013) e sono relative agli *asset* destinati ad essere ceduti nel breve termine.



## 9. 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 2014 non si sono verificate variazioni nella vita utile stimata dei beni.



	Terreni, fabbricati, infrastruttura ferroviaria e portuale	Impianti e macchinari	Attrezzatura industriale e commerciale	Altri beni	Immobilizzazioni in corso e accenti	Totale
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)
<b>Consistenza al 1.1.2013</b>	<b>30.547</b>	<b>6.995</b>	<b>196</b>	<b>192</b>	<b>7.003</b>	<b>44.933</b>
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)
Operazioni straordinarie						
Variazione area di consolidamento						
Differenze di cambio						
Alienazioni e dismissioni	(9)	(16)	(1)	(2)	(81)	(109)
Altri movimenti						
Riclassifiche da/ad Attività possedute per la vendita						
Incrementi dei contributi nel periodo	(3.848)	(11)	(7)	(1)	(12)	(3.879)
Altre riclassifiche	(121)	(1)		1	78	(43)
Fusioni						
<b>Totale variazioni</b>	<b>901</b>	<b>119</b>	<b>(8)</b>	<b>8</b>	<b>(2.176)</b>	<b>(1.157)</b>
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)
<b>Consistenza al 31.12.2013</b>	<b>31.448</b>	<b>7.114</b>	<b>188</b>	<b>199</b>	<b>4.826</b>	<b>43.775</b>
Investimenti	20	312	4	7	3.610	3.953
Passaggi in esercizio	1.380	1.033	12	16	(2.441)	
Ammortamenti	(107)	(916)	(17)	(33)		(1.073)
Perdite di valore		(206)			(2)	(208)
Operazioni straordinarie*		39	1			40
Alienazioni e dismissioni*	(19)	(7)	(1)	(1)	(21)	(49)
Riclassifiche da/ad Attività possedute per la vendita*	1					1
Incrementi dei contributi nel periodo	(1.164)	(109)	(7)	(7)	(1.195)	(2.481)
Altre riclassifiche*	52	8	2		(18)	44
<b>Totale variazioni</b>	<b>163</b>	<b>154</b>	<b>(5)</b>	<b>(18)</b>	<b>(66)</b>	<b>227</b>
Costo storico	85.943	17.301	835	857	23.912	128.848
Ammortamenti e perdite di valore	(24.968)	(9.397)	(517)	(622)	(1.556)	(37.060)
Contributi	(29.363)	(638)	(135)	(55)	(17.595)	(47.786)
<b>Consistenza al 31.12.2014</b>	<b>31.612</b>	<b>7.266</b>	<b>183</b>	<b>180</b>	<b>4.761</b>	<b>44.002</b>

Valori in milioni di euro

\* I dettagli sono riportati nella tabella che segue



	Terreni, fabbricati, infrastruttura ferroviaria e portuale	Impianti e macchinari	Attrezzatura industriale e commerciale	Altri beni	Immobi- lizzazioni in corso e acconti	Totale
<b>Altre riclassifiche e riclassifiche da/ad Attività possedute per la vendita</b>						
Costo storico	167	74	4	11	(21)	235
Ammortamenti	(59)		(2)	(12)		(73)
Svalutazioni	(42)	(65)		1		(106)
Contributi	(13)	(1)			3	(11)
<b>Totale</b>	<b>53</b>	<b>8</b>	<b>2</b>		<b>(18)</b>	<b>45</b>
<b>Alienazioni e dismissioni</b>						
Costo storico	26	83	6	13	21	149
Ammortamenti	(5)	(75)	(5)	(12)		(97)
Svalutazioni	(1)					(1)
Contributi	(1)	(1)				(2)
<b>Totale</b>	<b>19</b>	<b>7</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>21</b>	<b>49</b>
<b>Operazioni straordinarie</b>						
Costo storico		49	1		5	55
Ammortamenti						
Svalutazioni						
Contributi		(10)			(5)	(15)
<b>Totale</b>		<b>39</b>	<b>1</b>			<b>40</b>

Valori in milioni di euro



L'incremento degli investimenti iscritti alla voce Immobilizzazioni in corso e acconti, pari a 3.610 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 (2.559 milioni di euro);
- ai costi sostenuti per l'acquisizione, la ristrutturazione e la riqualificazione del materiale rotabile per 984 milioni di euro (si segnala in particolare il rinnovo della flotta del trasporto regionale, gli anticipi sui progetti dei nuovi elettrotreni AV *Frecciarossa 1000*, sui progetti di ristrutturazione delle carrozze per i convogli *Frecciarossa* e *Intercity*);
- 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 (46 milioni di euro);
- agli oneri sostenuti per la riqualificazione, ristrutturazione e costruzione di officine e materiale rotabile nel trasporto regionale tedesco (5 milioni di euro).

I passaggi in esercizio dei Terreni, fabbricati, infrastruttura ferroviaria e portuale sono principalmente legati all'infrastruttura ferroviaria di RFI SpA (per 1.347 milioni di euro), alle principali stazioni sul territorio (18 milioni di euro) e ai fabbricati industriali dedicati ai rotabili (15 milioni di euro), mentre quelli degli Impianti e macchinari si riferiscono principalmente all'entrata in esercizio di nuove locomotive e nuovi bus (945 milioni di euro) e a interventi per opere complementari ai complessi di stazioni (11 milioni di euro) e sugli impianti legati alla rete ferroviaria (77 milioni di euro).

Le Perdite di valore, pari a 208 milioni di euro, sono riconducibili essenzialmente alla svalutazione della CGU Cargo sulla base del *test di impairment* (185 milioni di euro) per la cui analisi e commento si rinvia all'apposito paragrafo, nonché alla svalutazione di rotabili non più utilizzati (13 milioni di euro).

Gli importi relativi alle operazioni straordinarie sono legati all'acquisizione della società Umbria Mobilità Esercizio Srl e delle sue attività materiali, già descritta nell'apposito paragrafo *Variazione dell'area di consolidamento*.

Al 31 dicembre 2014 le Immobilizzazioni materiali non risultano gravate da ipoteche o privilegi, con l'eccezione di una parte del materiale rotabile di Trenitalia SpA, per un valore di 3.410 milioni di euro, dato in pegno a Eurofima SA a fronte dei finanziamenti a medio/lungo termine contratti per il tramite della Capogruppo e con l'esclusione degli alloggi di proprietà di RFI SpA da alienare ai sensi della Legge 560/1993.

## Contributi governativi

Nel corso del 2014, in linea con lo stato di avanzamento dei lavori delle attività materiali, degli investimenti immobiliari e delle attività immateriali, sono stati allocati contributi in conto impianti per un totale di 2.481 milioni di euro:

- 32 milioni di euro a valere sui contributi da Ministero dell'Economia e delle Finanze destinati agli investimenti infrastrutturali relativi al sistema AV/AC;
  - 1.693 milioni di euro a valere sui contributi conto impianti da Ministero dell'Economia e delle Finanze destinati agli investimenti infrastrutturali della rete convenzionale;
  - 488 milioni di euro a valere sui contributi conto impianti da Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e altri enti destinati agli investimenti infrastrutturali della rete convenzionale;
  - 22 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, la cosiddetta "Legge Obiettivo");
  - 37 milioni di euro relativi alla manutenzione/rinnovo del parco rotabile per il trasporto su rotaia e gomma.
- Gli altri contributi allocati (pari a 209 milioni di euro) derivano principalmente dall'Unione Europea e da enti locali.

Esistono infine dei vincoli contrattuali, della durata media di quindici anni, sui contributi ricevuti a fronte degli investimenti attuati per il parco autobus, nello svolgimento del servizio pubblico in Umbria (pari a 16 milioni di euro). L'impegno alla restituzione, in caso di dismissione anticipata del cespite contribuito, viene superato dalla possibilità di beneficiare del contributo residuo sull'acquisto di un nuovo cespite, di pari genere e destinazione d'utilizzo, in sostituzione del precedente.

## 10. Investimenti immobiliari

Nella seguente tabella sono riportate le consistenze a inizio e a fine esercizio, sia al 31 dicembre 2014 che al 31 dicembre 2013, degli investimenti immobiliari.



	2014		2013	
	Terreni	Fabbricati	Terreni	Fabbricati
<b>Saldo al 1 gennaio</b>				
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)
<b>Valore a Bilancio</b>	<b>1.446</b>	<b>310</b>	<b>1.335</b>	<b>338</b>
<b>Variazioni del periodo</b>				
Acquisizioni/Incrementi		5		2
Riclassifiche	(8)	(37)	134	(5)
Contributi		(2)		(9)
Ammortamenti e svalutazioni	(58)	(12)	(19)	(15)
Altri movimenti			(3)	
<b>Totale variazioni</b>	<b>(66)</b>	<b>(47)</b>	<b>112</b>	<b>(27)</b>
<b>Saldo al 31 dicembre</b>				
Costo	2.508	700	2.529	845
di cui:				
- costo storico	2.509	742	2.530	885
- contributi	(1)	(42)	(1)	(40)
Fondo ammortamento		(351)		(416)
Fondo svalutazione	(1.128)	(86)	(1.083)	(119)
<b>Valore a Bilancio</b>	<b>1.380</b>	<b>263</b>	<b>1.446</b>	<b>310</b>

Valori in milioni di euro

La voce Investimenti immobiliari accoglie fabbricati e terreni non strumentali valutati al costo e comprende aree destinate alla valorizzazione e 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 a una modifica di destinazione dell'uso delle aree interessate e a una migliore rappresentazione delle partite stesse. Le svalutazioni, pari in totale a circa 62 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. Per un singolo immobile, tale allineamento ha invece comportato un ripristino di valore di circa 4 milioni di euro.

## 11. Attività immateriali



	Costi di sviluppo	Diritti di brevetto industriale e utilizzo delle opere d'ingegno	Concessioni, licenze, marchi e diritti simili	Immobilizzazioni in corso e acconti	Altre	Avviamento	Totale
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)
<b>Consistenza al 1.1.2013</b>	<b>23</b>	<b>1</b>	<b>288</b>	<b>113</b>	<b>44</b>	<b>94</b>	<b>564</b>
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)
<b>Totale variazioni</b>	<b>(1)</b>	<b>(1)</b>	<b>3</b>	<b>(49)</b>	<b>(9)</b>		<b>(56)</b>
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)
<b>Consistenza al 31.12.2013</b>	<b>22</b>		<b>291</b>	<b>65</b>	<b>35</b>	<b>94</b>	<b>507</b>
Investimenti		1	4	198	2		205
Passaggi in esercizio	2		67	(69)			
Ammortamenti	(1)		(56)		(10)		(67)
Alienazioni e dismissioni							
Operazioni straordinarie			1			18	19
Perdite di valore				(1)			(1)
Riclassifiche da/ad Attività possedute per la vendita							
Incrementi dei contributi di periodo			(1)				(1)
Altre riclassifiche			1	(16)			(15)
<b>Totale variazioni</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>16</b>	<b>112</b>	<b>(8)</b>	<b>18</b>	<b>140</b>
Costo storico	118	11	1.034	199	77	112	1.550
Ammortamenti e perdite di valore	(90)	(10)	(686)	(3)	(50)		(838)
Contributi	(5)		(41)	(19)			(65)
<b>Consistenza al 31.12.2014</b>	<b>23</b>	<b>1</b>	<b>307</b>	<b>177</b>	<b>27</b>	<b>112</b>	<b>647</b>

Valori in milioni di euro

Gli investimenti nelle Immobilizzazioni in corso e acconti e i Passaggi in esercizio sono relativi ai costi sostenuti per lo sviluppo e la realizzazione dei *software*, per interventi finalizzati al miglioramento dell'efficienza dei processi produttivi, all'aumento dell'efficienza e razionalizzazione dei canali di vendita e per il sistema informativo di Gruppo.

Le Altre riclassifiche delle immobilizzazioni in corso e acconti trovano esatta corrispondenza con le Immobilizzazioni in corso delle Attività materiali.

L'acquisto della partecipazione di maggioranza (70%) della società Umbria Mobilità Esercizio Srl, avvenuto il 28 febbraio 2014, da parte di Busitalia - Sita Nord Srl dalla società Umbria TPL e Mobilità SpA e descritta nella Nota 4, è stato effettuato a un prezzo pari a 21 milioni di euro. Tale operazione ha dato origine a un avviamento provvisorio di 18 milioni di euro, ma per la sua definitiva conferma si è in attesa del processo di allocazione finale della differenza tra i prezzi pagati e i valori della società *target*, nel rispetto delle tempistiche previste dall'IFRS 3. L'esercizio dell'opzione *put* per la cessione del restante 30% (anch'esso descritto con maggior dettaglio nella Nota 4) è stato effettuato al prezzo predeterminato di 11,7 milioni di euro. L'ulteriore differenza tra tale prezzo e i valori patrimoniali della società *target*, pari a circa 11 milioni di euro, è stata rilevata direttamente nel Patrimonio netto (nella voce Utile e perdite a nuovo) e attribuita ai Soci della Controllante, in accordo con quanto previsto dall'IFRS 10, paragrafo B 96.

## 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 sulle Altre attività non correnti nei casi in cui fatti e circostanze hanno richiesto tale revisione (presenza di avviamenti o di indicatori di possibili riduzioni di valori di *asset*, i cosiddetti *trigger events*).

Nel dettaglio il *test di impairment* ha riguardato l'avviamento di Netinera Deutschland GmbH, di Ataf Gestioni Srl e di FS Logistica SpA.

In merito a tali società, il *test* è stato effettuato basandosi sui dati previsionali di *budget* 2015 e sui valori dell'ultimo Piano industriale 2014-2017 del Gruppo FS Italiane approvato dal Consiglio di Amministrazione di FS SpA in data 19 febbraio 2014.

Le partecipate RFI SpA e Trenitalia SpA, nella formazione del proprio Bilancio, hanno effettuato *test di impairment* sulle Attività non correnti relative rispettivamente alle *Cash Generating Unit* (CGU, intese come unità di *business* autonome in grado di generare flussi di cassa ampiamente indipendenti) Divisione rete AV/AC di RFI SpA, Cargo, Passeggeri Long Haul e Passeggeri Regionale di Trenitalia SpA in presenza di *trigger events* del *business* significativi. In dettaglio questi ultimi, ampiamente descritti nella *Relazione sulla gestione* a cui si rimanda, hanno riguardato:

- la decisione da parte dello Stato di non rinnovare il Contratto di Servizio Merci a fronte dell'azzeramento di accesso dell'infrastruttura nel Sud Italia e dei costi di traghettamento, determinati in misura proporzionale ai treni-km sviluppati dalle imprese ferroviarie per i servizi di trasporto con origine e/o destinazione nelle regioni del Centro-Sud ("Legge di Stabilità 2015");
- la Delibera dell'Autorità dell'Energia Elettrica e Gas (AEEG) n. 641/2013/R/COM del 27 dicembre 2013 relativa all'aumento del costo dell'energia per la trazione;
- la Delibera ART 70/2014, che ha approvato alcune misure di regolazione in materia di accesso equo all'infrastruttura ferroviaria, nonché dato avvio a un procedimento per la definizione di criteri per la determinazione del pedaggio relativo all'utilizzo della stessa.

Per le CGU indicate, il *test* è stato effettuato sulla base dei flussi di cassa previsionali risultanti dal *budget* 2015 e dall'aggiornamento del Piano industriale rivisto sulla base delle migliori informazioni disponibili relativi agli eventi sopra brevemente descritti. Per la CGU Cargo è stato considerato un Piano industriale specifico per il periodo 2015-2022, approvato dal CdA di Trenitalia SpA lo scorso 31 marzo 2015.

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* e il valore d'uso. Il *terminal value* è stato stimato applicando il metodo della capitalizzazione illimitata del flusso di cassa prospettico dell'ultimo anno di previsione esplicita, facendo riferimento a tassi di crescita uguali ai tassi riscontrabili nelle previsioni a lungo termine del tasso di inflazione pari al 1,5-2%. 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 (milioni di euro)	Tasso di attualizzazione (WACC)	Growth rate
<b>Trenitalia SpA</b>			
Passeggeri media e lunga percorrenza	3.096	4,74%	1,50%
Passeggeri regionale	5.325	4,74%	1,50%
Cargo	746	5,92%	1,50%
<b>RFI SpA</b>			
Divisione rete AV/AC*	5.242	5,50%	2,00%
Netinera Deutschland GmbH	625	5,77%	1,00%
FS Logistica SpA	109	8,67%	1,50%
Ataf Gestioni Srl	21	9,40%	n.a.

\* Il valore contabile della CGU Rete AV/AC, pari a 5.242 milioni di euro, è dato dalla differenza tra il Capitale investito netto (CIN) al 31 dicembre 2014, pari a 8.395 milioni di euro, e il valore residuo dell'infrastruttura, pari a 3.153 milioni di euro

Dal confronto tra il capitale investito netto della CGU Cargo e il valore attualizzato dei flussi di cassa sommato al suo *terminal value* (*value in use*), è emersa una perdita di valore pari a 185 milioni di euro; non sono invece emerse perdite di valore per le altre CGU del Gruppo FS Italiane.

È stata inoltre effettuata un'analisi di *sensitivity* relativamente al WACC utilizzato nel *test d'impairment* sulla CGU Cargo. Da tale analisi si evidenzia come a un aumento di 20 bps del WACC corrisponderebbe un *impairment* di 220 milioni di euro, mentre a una riduzione di 20 bps del WACC corrisponderebbe un *impairment* di 147 milioni di euro.

## 12. 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 2014 della fiscalità differita iscritta per le principali differenze temporanee.



	31.12.2013	Incr./(Decr.) con impatto a Conto economico	Inc./(Decr.) OCI	Altri movimenti	31.12.2014
Attività per imposte anticipate	287	(148)			139
Passività per imposte differite	211	(12)			199

Valori in milioni di euro

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 riflettono la valutazione dell'attuale recuperabilità di quota parte delle perdite fiscali di Trenitalia SpA, sulla base delle prospettive di redditività del Gruppo, tenendo in considerazione la disciplina vigente in materia di riportabilità delle perdite e il contesto socio-economico di riferimento.

La movimentazione dell'anno relativa alle imposte anticipate è quindi essenzialmente dovuta a:

- l'incremento legato alla recuperabilità delle suddette perdite fiscali, per un importo pari a 19 milioni di euro, quale effetto netto tra il rilascio della quota 2014 delle imposte anticipate su perdite pregresse (69 milioni di euro) e l'adeguamento del credito per le perdite ritenute "recuperabili" negli esercizi 2015 e 2016 sulla base dei risultati positivi attesi (88 milioni di euro);
- il decremento con impatto a Conto economico, pari a 169 milioni di euro, legato alle novità normative introdotte dall'art. 1, comma 20, della Legge n. 190 del 23 dicembre 2014 ("Legge di Stabilità 2015"), per effetto delle quali, a partire dal periodo d'imposta 2015, è consentita la piena deducibilità, ai fini Irap, dell'intero ammontare del costo relativo al personale dipendente con contratto a tempo indeterminato, che rende improbabile la recuperabilità delle attività fiscali differite iscritte in precedenza dal Gestore dell'infrastruttura essendo venuta meno la base prospettica di imponibilità fiscale dello stesso.

Le Passività per imposte differite sono movimentate nell'anno principalmente per il decremento legato alle novità in tema di Irap della "Legge di Stabilità 2015" sopra indicate (6 milioni di euro) e per la movimentazione delle stesse legate alle perdite pregresse del gruppo tedesco Netinera (6 milioni di euro).

## 13. 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 2014, 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 2013.



	Valore netto 31.12.2014	Quota %	Valore netto 31.12.2013	Quota %
<b>Partecipazioni in imprese a controllo congiunto</b>				
Cisalpino SA	19,33	50,00	1,15	50,00
ODEG Ostdeutsche Eisenbahngesellschaft mbH	3,14	50,00	2,80	50,00
Trenord Srl	30,93	50,00	32,27	50,00
Verkehrsbetriebe Osthannover GmbH*	2,05	57,45	2,00	57,45
Altre**	7,51		5,39	
<b>Partecipazioni in imprese collegate</b>				
BBT SE SpA	77,96	50,00	71,19	50,00
Ferrovie Nord Milano SpA	49,15	14,74	47,01	14,74
LTF - Lyon Turin Ferroviaire Sas (ora TELT Sas)	95,05	50,00	95,05	50,00
Quadrante Europa Terminal Gate SpA	7,67	50,00	7,67	50,00
Altre**	8,50		8,20	
<b>Totale</b>	<b>301</b>		<b>273</b>	

Valori in milioni di euro

\* Benché il Gruppo, attraverso la controllata Netinera Deutschland GmbH, detenga più della metà di Verkehrsbetriebe Osthannover GmbH e più della metà dei relativi diritti di voto, non controlla tale entità, in virtù di un accordo siglato con gli altri Soci

\*\* Tra le Altre partecipazioni in imprese collegate e in imprese a controllo congiunto sono presenti analoghe casistiche che non sono state dettagliate in quanto non significative

Si riporta di seguito la tabella delle consistenze delle Partecipazioni in esame, raggruppate per categoria, e delle relative variazioni intervenute nell'esercizio 2014.



	Valore finale al 31.12.2013	Variazione area	Aumenti/ (Diminuzioni) di Capitale	Impatto a Conto economico	Altro	Valore finale al 31.12.2014
Partecipazioni in imprese a controllo congiunto	44		1	23	(5)	63
Partecipazioni in imprese collegate	229		7	4	(2)	238
<b>Totale</b>	<b>273</b>		<b>8</b>	<b>27</b>	<b>(7)</b>	<b>301</b>

Valori in milioni di euro

L'aumento di capitale di 1 milione di euro, relativo alle Partecipazioni in imprese a controllo congiunto, si riferisce alla società Terminal Alptransit Srl.

Gli aumenti di capitale nelle Partecipazioni in imprese collegate si riferiscono alla sottoscrizione da parte di TFB SpA del capitale sociale della società BBT SE per un valore pari a 53 milioni di euro, compensato parzialmente dai contributi in conto impianti riconosciuti dal Ministero dell'Economia e delle Finanze a RFI SpA e relativi al cap. 7122 per gli investimenti finanziari (per un importo pari a 46 milioni di euro), che sono stati contabilizzati a rettifica del valore della partecipazione stessa.

L'impatto a Conto economico si riferisce principalmente ai risultati conseguiti nel corso del 2014 e ai proventi realizzati da Cisalpino SA per penali verso la società Alstom SpA, sospesi nel 2009 (18 milioni di euro).

Nella voce Altro sono incluse le variazioni della Riserva per variazioni del *fair value* sui derivati, della Riserva per utili/(perdite) attuariali per benefici ai dipendenti, le differenze di cambio per le società che operano in valuta diversa dall'euro e la distribuzione dei dividendi.

Si segnala infine che la partecipazione in Ostthannoversche Umschlagsgesellschaft mbH, che nel corso del 2013 era stata classificata nelle Attività possedute per la vendita e gruppi in dismissione, nel corso del 2014 è stata riclassificata nelle Partecipazioni in imprese collegate in quanto non più in vendita; di conseguenza sono stati adeguati anche i valori al 31 dicembre 2013.



## Partecipazioni in imprese a controllo congiunto

Di seguito le informazioni finanziarie relative alle Partecipazioni in imprese a controllo congiunto ritenute più significative. Inoltre, le tabelle includono anche una riconciliazione tra le informazioni finanziarie sintetiche e il valore contabile consolidato della partecipazione.

La società Cisalpino SA, che ha per oggetto sociale l'approntamento e la gestione di un'offerta di treni di elevata qualità tra l'Italia e la Svizzera nonché su linee che interessano altre reti, non è più operativa. La società Trenord Srl ha per oggetto sociale l'esercizio del trasporto pubblico locale ferroviario all'interno del territorio della Regione Lombardia, ovvero nei diversi ambiti stabiliti dai relativi contratti di servizio.

### >> TRENORD SRL

	31.12.2014	31.12.2013
<b>Percentuale di possesso</b>	<b>50%</b>	<b>50%</b>
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	27	24
Attività finanziarie correnti		
Altre attività correnti	365	318
Attività finanziarie non correnti		1
Altre attività non correnti	235	239
Passività finanziarie correnti	(110)	(73)
Altre passività correnti	(327)	(294)
Passività finanziarie non correnti	(18)	(44)
Altre passività non correnti	(100)	(97)
<b>Patrimonio netto</b>	<b>72</b>	<b>74</b>
<b>Quota di Patrimonio netto di pertinenza del Gruppo</b>	<b>36</b>	<b>37</b>
Eliminazione plusvalenza da conferimento ramo d'azienda	(9)	(9)
Altre rettifiche	4	4
<b>Valore contabile della partecipazione</b>	<b>31</b>	<b>32</b>
Ricavi operativi	747	760
Costi operativi	(689)	(706)
Ammortamenti e svalutazioni	(43)	(35)
<b>Risultato operativo</b>	<b>15</b>	<b>19</b>
Proventi finanziari	1	
Oneri finanziari	(4)	(5)
<b>Risultato ante imposte</b>	<b>12</b>	<b>14</b>
Imposte sul reddito o proventi fiscali	(10)	(14)
<b>Risultato netto</b>	<b>2</b>	
Altre componenti di Conto economico complessivo		
<b>Totale Conto economico complessivo</b>	<b>2</b>	
<b>Quota del Conto economico complessivo di pertinenza del Gruppo</b>	<b>1</b>	
<b>Dividendi ricevuti dalla società</b>		

Valori in milioni di euro

La società ODEG Ostdeutsche Eisenbahngesellschaft mbH ha per oggetto sociale il trasporto viaggiatori su rotaia nel mercato tedesco e, più specificatamente, nell'ambito del trasporto regionale dell'area Nord-Orientale della Germania.

» ODEG OSTDEUTSCHE EISENBAHNGESELLSCHAFT MBH

	31.12.2014	31.12.2013
<b>Percentuale di possesso</b>	<b>50%</b>	<b>50%</b>
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	5	3
Attività finanziarie correnti		
Altre attività correnti	35	53
Attività finanziarie non correnti		
Altre attività non correnti	6	6
Passività finanziarie correnti		
Altre passività correnti	(31)	(47)
Passività finanziarie non correnti	(6)	(6)
Altre passività non correnti	(2)	(3)
<b>Patrimonio netto</b>	<b>7</b>	<b>6</b>
<b>Quota di Patrimonio netto di pertinenza del Gruppo</b>	<b>3</b>	<b>3</b>
<b>Valore contabile della partecipazione</b>	<b>3</b>	<b>3</b>
Ricavi operativi	176	172
Costi operativi	(167)	(163)
Ammortamenti e svalutazioni	(1)	(1)
<b>Risultato operativo</b>	<b>8</b>	<b>8</b>
Proventi finanziari		
Oneri finanziari	(1)	(1)
<b>Risultato ante imposte</b>	<b>7</b>	<b>7</b>
Imposte sul reddito o proventi fiscali	(2)	(2)
<b>Risultato netto</b>	<b>5</b>	<b>5</b>
Altre componenti di Conto economico complessivo		
<b>Totale Conto economico complessivo</b>	<b>5</b>	<b>5</b>
<b>Quota del Conto economico complessivo di pertinenza del Gruppo</b>	<b>2</b>	<b>3</b>
<b>Dividendi ricevuti dalla società</b>		

Valori in milioni di euro

## Partecipazioni in imprese collegate

Nelle tabelle seguenti sono sintetizzate le informazioni finanziarie relative alle Partecipazioni in imprese collegate detenute dal Gruppo, ritenute singolarmente rilevanti. Inoltre, le stesse includono anche una riconciliazione tra le informazioni finanziarie sintetiche e il valore contabile consolidato della singola partecipazione. La società BBT SE ha per oggetto sociale la messa a punto di misure per lo sviluppo e la progettazione di un tunnel ferroviario sotto il massiccio del Brennero tra Innsbruck e Fortezza.

### >> BBT SE

	31.12.2014	31.12.2013
<b>Percentuale di possesso</b>	<b>50%</b>	<b>50%</b>
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	42	34
Attività finanziarie correnti	17	10
Altre attività correnti	1	1
Attività finanziarie non correnti	703	547
Altre attività non correnti		
Passività finanziarie correnti	(42)	(22)
Altre passività correnti		
Passività finanziarie non correnti	(327)	(276)
Altre passività non correnti		
<b>Patrimonio netto</b>	<b>394</b>	<b>294</b>
<b>Quota di Patrimonio netto di pertinenza del Gruppo</b>	<b>197</b>	<b>147</b>
Differenza derivante da diverso trattamento dei contributi in conto impianti*	(130)	(86)
Altre rettifiche	11	11
<b>Valore contabile della partecipazione</b>	<b>78</b>	<b>71</b>
Ricavi operativi	15	12
Costi operativi	(14)	(12)
Ammortamenti e svalutazioni	(1)	(1)
<b>Risultato operativo</b>		<b>(1)</b>
Proventi finanziari		1
Oneri finanziari		
<b>Risultato ante imposte</b>		
Imposte sul reddito o proventi fiscali		
<b>Risultato netto</b>		
Altre componenti di Conto economico complessivo		
<b>Totale Conto economico complessivo</b>		
<b>Quota del Conto economico complessivo di pertinenza del Gruppo</b>		
<b>Dividendi ricevuti dalla società</b>		

Valori in milioni di euro

\* Riclassifica secondo i principi di Gruppo (in accordo con lo IAS 20.27) dei contributi in conto impianti erogati dal MEF, per il tramite della partecipante Tunnel Ferroviario del Brennero SpA, destinati al finanziamento della progettazione e della costruzione della Galleria ferroviaria di Base del Brennero tra Tulfes/Innsbruck e Fortezza, che la società espone nel Patrimonio netto

La società Ferrovie Nord Milano SpA ha per oggetto sociale la negoziazione e la gestione di partecipazioni in società di capitali, con particolare, ma non esclusivo, riferimento a società operanti nei settori dei trasporti e in quello immobiliare.

Il prezzo unitario per azione di FNM SpA, quotata nel mercato ristretto di Borsa Italiana, risulta pari a 0,5575 euro al 30 dicembre 2014.

I dati utilizzati e qui dettagliati si riferiscono al Bilancio consolidato del gruppo FNM.

## » GRUPPO FERROVIE NORD MILANO

	31.12.2014	31.12.2013
<b>Percentuale di possesso</b>	<b>14,74%</b>	<b>14,74%</b>
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	47	127
Attività finanziarie correnti	129	80
Altre attività correnti	97	97
Attività finanziarie non correnti	17	21
Altre attività non correnti	347	291
Passività finanziarie correnti	(19)	(21)
Altre passività correnti	(177)	(170)
Passività finanziarie non correnti	(23)	(24)
Altre passività non correnti	(82)	(79)
<b>Patrimonio netto</b>	<b>336</b>	<b>322</b>
<b>Quota di Patrimonio netto di pertinenza del Gruppo</b>	<b>49</b>	<b>47</b>
<b>Valore contabile della partecipazione</b>	<b>49</b>	<b>47</b>
Ricavi operativi	325	296
Costi operativi	(289)	(256)
Ammortamenti e svalutazioni	(18)	(21)
<b>Risultato operativo</b>	<b>18</b>	<b>19</b>
Proventi finanziari	10	9
Oneri finanziari	(1)	(1)
<b>Risultato ante imposte</b>	<b>27</b>	<b>27</b>
Imposte sul reddito o proventi fiscali	(6)	(7)
<b>Risultato netto</b>	<b>21</b>	<b>20</b>
Altre componenti di Conto economico complessivo	(2)	
<b>Totale Conto economico complessivo</b>	<b>19</b>	<b>20</b>
<b>Quota del Conto economico complessivo di pertinenza del Gruppo</b>	<b>3</b>	<b>3</b>
<b>Dividendi ricevuti dalla società</b>	<b>1</b>	<b>1</b>

Valori in milioni di euro

La società LTF - Lyon Turin Ferroviare Sas (che dal 23 febbraio 2015 ha modificato la propria denominazione sociale in Tunnel Euralpin Lyon Turin Sas – TELT) ha per oggetto sociale la realizzazione di una nuova linea ferroviaria Torino-Lione e la conduzione degli studi, delle indagini nonché dei lavori preliminari nella parte comune italo-francese della sezione internazionale.

>> **LTF - LYON TURIN FERROVIAIRE SAS (ORA TELT SAS)**

	31.12.2014	31.12.2013
<b>Percentuale di possesso</b>	<b>50%</b>	<b>50%</b>
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	13	6
Attività finanziarie correnti	74	123
Altre attività correnti	1	
Attività finanziarie non correnti		
Altre attività non correnti	750	700
Passività finanziarie correnti	(98)	(134)
Altre passività correnti	(1)	(1)
Passività finanziarie non correnti		
Altre passività non correnti		
<b>Patrimonio netto</b>	<b>739</b>	<b>694</b>
<b>Quota di Patrimonio netto di pertinenza del Gruppo</b>	<b>370</b>	<b>347</b>
Differenza derivante da diverso trattamento dei contributi in conto impianti*	(275)	(252)
<b>Valore contabile della partecipazione</b>	<b>95</b>	<b>95</b>
Ricavi operativi	45	78
Costi operativi	(45)	(78)
Ammortamenti e svalutazioni		
<b>Risultato operativo</b>		
Proventi finanziari		
Oneri finanziari		
<b>Risultato ante imposte</b>		
Imposte sul reddito o proventi fiscali		
<b>Risultato netto</b>		
Altre componenti di Conto economico complessivo		
<b>Totale Conto economico complessivo</b>		
<b>Quota del Conto economico complessivo di pertinenza del Gruppo</b>		
<b>Dividendi ricevuti dalla società</b>		

Valori in milioni di euro

\* Riclassifica secondo i principi di Gruppo (in accordo con lo IAS 20.27) dei contributi in conto impianti erogati dallo Stato a partire dal 2007, per il tramite della partecipante RFI SpA, destinati al finanziamento degli studi e delle opere preliminari in vista della realizzazione della tratta internazionale della linea ferroviaria Torino-Lione, che la società espone nel Patrimonio netto

## 14. Attività finanziarie (inclusi i derivati)

Nella tabella seguente si riporta la composizione delle Attività finanziarie alla fine dei due esercizi a confronto:



	31.12.2014			31.12.2013			Variazione		
	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale
Altre partecipazioni	191		191	191		191			
Titoli e Finanziamenti	7	20	27	24	17	41	(17)	3	(14)
Crediti verso il Ministero dell'Economia e delle Finanze per contributi quindicennali da riscuotere	3.075	559	3.634	3.796	276	4.072	(721)	283	(438)
Altre attività finanziarie									
Crediti per finanziamenti	112	12	124	96	31	127	16	(19)	(3)
Altri crediti finanziari		6	6		19	19		(13)	(13)
<b>Totale</b>	<b>3.385</b>	<b>597</b>	<b>3.982</b>	<b>4.107</b>	<b>343</b>	<b>4.450</b>	<b>(722)</b>	<b>254</b>	<b>(468)</b>

Valori in milioni di euro

Si segnala che i crediti verso il Ministero dell'Economia e delle Finanze (MEF) relativi ai contributi quindicennali previsti dall'art. 1, comma 964, della *Legge Finanziaria 2007*, cap. 7124, fino al 31 dicembre 2013 inclusi tra le Altre attività correnti e non correnti, sono stati riclassificati nell'anno in corso (e nella colonna di confronto 2013) tra le Attività finanziarie correnti e non correnti in base all'effettiva natura del credito in oggetto.

Ciò premesso, la posta Crediti verso il MEF per contributi quindicennali da riscuotere, pari a 3.634 milioni di euro, è relativa principalmente:

- per 1.133 milioni di euro ai contributi quindicennali previsti dall'art. 1, comma 84, della *Legge Finanziaria 2006* per la realizzazione di investimenti ferroviari, iscritti a fronte delle somme utilizzate a valere sul contratto di finanziamento definito dalla capogruppo con la Cassa Depositi e Prestiti e autorizzato con apposito Decreto del MEF;
- per 2.472 milioni di euro ai contributi quindicennali previsti dall'art. 1, comma 964, della *Legge Finanziaria 2007* sopra indicati, per la prosecuzione degli interventi relativi al Sistema Alta Velocità/Alta Capacità della linea Torino-Milano-Napoli.

La variazione in diminuzione dei Crediti verso il MEF per 438 milioni di euro è essenzialmente ascrivibile:

- per 152 milioni di euro alla riduzione dei contributi relativi alla *Legge Finanziaria 2006*, da correlarsi alla riduzione del corrispondente debito finanziario verso la Cassa Depositi e Prestiti (rete convenzionale e rete AV/AC) derivante dall'effetto congiunto dello stanziamento aggiuntivo di 51 milioni di euro relativo agli interessi maturati nel corso del 2014 e dell'incasso di 203 milioni di euro del contributo annuo di competenza del 2014;
- per 286 milioni di euro alla riduzione netta dei contributi relativi alla *Legge Finanziaria 2007*, derivante dall'effetto congiunto dello stanziamento aggiuntivo di 114 milioni di euro relativo agli interessi maturati nel corso del 2014 e dell'incasso di 400 milioni di euro del contributo annuo di competenza del 2014.

I minori Crediti per finanziamenti per 3 milioni di euro sono dovuti principalmente all'incremento della quota non corrente (16 milioni di euro) legato principalmente all'aumento delle somme pignorate presso conti correnti bancari vincolati intrattenuti presso Unicredit e alla diminuzione della quota corrente (19 milioni di euro) essenzialmente per l'incasso dell'importo presente su un conto corrente vincolato acceso nel corso dell'esercizio precedente a seguito della stipula del contratto di compravendita delle aree del nuovo Teatro dell'Opera di Firenze.

## 15. Altre attività non correnti e correnti

Tale voce è così composta:



	31.12.2014			31.12.2013			Variazione		
	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale
Altri crediti verso società del Gruppo		19	19		15	15		4	4
Crediti per Iva	442	300	742	459	174	633	(17)	126	109
Ministero dell'Economia e delle Finanze e Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti	605	5.117	5.722	910	3.952	4.862	(305)	1.165	860
Contributi in conto impianti da UE, altri Ministeri e altri		50	50		37	37		13	13
Altre Amministrazioni dello Stato		50	50		19	19		31	31
Debitori diversi e Ratei/Risconti	82	290	372	95	325	420	(13)	(35)	(48)
<b>Totale</b>	<b>1.129</b>	<b>5.826</b>	<b>6.955</b>	<b>1.464</b>	<b>4.522</b>	<b>5.986</b>	<b>(335)</b>	<b>1.304</b>	<b>969</b>
Fondo svalutazione	(2)	(17)	(19)		(14)	(14)	(2)	(3)	(5)
<b>Totale netto fondo svalutazione</b>	<b>1.127</b>	<b>5.809</b>	<b>6.936</b>	<b>1.464</b>	<b>4.508</b>	<b>5.972</b>	<b>(337)</b>	<b>1.301</b>	<b>964</b>

Valori in milioni di euro



I crediti verso il Ministero dell'Economia e delle Finanze (MEF) e verso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT) sono principalmente legati ai trasferimenti a favore di RFI SpA e, in minima parte, di SGT SpA (6 milioni di euro); nella tabella seguente sono indicati i dettagli relativi a RFI SpA:

## » TRASFERIMENTI A FAVORE DI RFI SPA

	Valori al 31.12.2013	Incrementi	Altre variazioni	Decrementi	Valori al 31.12.2014
<b>In conto esercizio</b>					
Somme dovute dal MEF in forza del CdP	180	976		(1.076)	80
<b>In conto impianti</b>					
Trasferimenti dal MEF	3.286	2.197	300	(1.486)	4.298
Trasferimenti dal MIT	1.395	436	(300)	(194)	1.337
<b>Totale in conto impianti</b>	<b>4.681</b>	<b>2.634</b>		<b>(1.680)</b>	<b>5.635</b>
<b>Totale</b>	<b>4.861</b>	<b>3.609</b>		<b>(2.756)</b>	<b>5.715</b>

Valori in milioni di euro

Rispetto ai saldi riportati al 31 dicembre 2013, sono state effettuate due riclassifiche al fine di una più corretta rappresentazione contabile:

- gli importi relativi alle somme dovute in forza del Contratto di Programma, originariamente previste in conto esercizio (per 262 milioni di euro), sono stati portati a copertura del fabbisogno della manutenzione straordinaria a seguito di quanto disposto dall'art. 7 *ter* della Legge n. 71 del 24 giugno 2013;
- i crediti verso MEF relativi ai contributi quindicennali previsti dall'art. 1, comma 964, della *Legge Finanziaria 2007*, cap. 7124 (2.758 milioni di euro al 31 dicembre 2013) sono stati riclassificati tra le Attività finanziarie non correnti e correnti.



I crediti relativi alle Somme dovute in forza del Contratto di Programma sono stati iscritti nell'esercizio in corso per 976 milioni di euro, in misura pari a quanto stabilito dalla Legge n. 147 del 27 dicembre 2013, "Legge di Stabilità 2014". Nel corso dell'esercizio, sono stati incassati 1.076 milioni di euro riferiti a crediti residui relativi ad anni precedenti per 100 milioni di euro e crediti di competenza dell'anno 2014 per 976 milioni di euro.

In merito al conto impianti, nell'anno 2014 sono stati iscritti crediti verso il MEF relativi alle somme inerenti al Contratto di Programma per un importo pari a 2.197 milioni di euro, destinati agli investimenti infrastrutturali della rete convenzionale e alla manutenzione straordinaria o agli interventi urgenti e indifferibili della rete ferroviaria, in misura pari a quanto stabilito dalla Legge n. 147 del 27 dicembre 2013, "Legge di Stabilità 2014".

Inoltre nel corso del 2014 si è registrato un incremento di 436 milioni di euro dei crediti verso il MIT, legati al completamento di linee AV/AC e per interventi di miglioramento della rete ferroviaria.

Infine la variazione in aumento dei crediti MEF e in diminuzione dei crediti MIT, pari a 300 milioni di euro, è dovuta a un trasferimento di risorse dal capitolo 7514 del MIT delle annualità 2014 e 2015, per gli investimenti di manutenzione straordinaria, al capitolo 7122 del MEF. Nel corso dell'esercizio sono stati inoltre incassati 1.680 milioni di euro complessivi.

Si evidenzia che i crediti in conto impianti 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.

La voce Crediti per Iva si incrementa di 109 milioni di euro principalmente per il rimborso effettuato dall'Erario per l'Iva relativa all'esercizio 2011 (126 milioni di euro), in parte compensato dalle liquidazioni di Iva periodiche dell'esercizio 2014 (15 milioni di euro). Si evidenzia che ai fini di una maggiore comparabilità dei valori, a seguito di un'analisi sulla liquidità degli stessi, sono stati riclassificati, al 31 dicembre 2013, 62 milioni di euro dalla voce Altre attività correnti alla voce Altre attività non correnti.

La voce Debitori diversi e ratei/risconti si decrementa di 48 milioni di euro principalmente per effetto dei minori crediti non commerciali dell'infrastruttura legati alla diminuzione dei contributi verso la CCSE (Cassa Conguaglio per il Settore Elettrico).

Di seguito la ripartizione delle Altre attività non correnti e correnti per area geografica:



	31.12.2014	31.12.2013	Variazione
Nazionali	6.919	5.959	960
Paesi dell'Area euro	34	25	9
Regno Unito			
Altri Paesi europei (UE non euro)			
Altri Paesi europei non UE	1	2	(1)
Stati Uniti			
Altri Paesi	1		1
<b>Totale</b>	<b>6.955</b>	<b>5.986</b>	<b>969</b>

Valori in milioni di euro

## 16. Rimanenze e Contratti di costruzione

La voce risulta così composta:



	31.12.2014	31.12.2013	Variazione
Materie prime, sussidiarie e di consumo	1.268	1.264	4
Fondo svalutazione	(206)	(222)	16
<b>Valore netto</b>	<b>1.062</b>	<b>1.042</b>	<b>20</b>
Prodotti in corso di lavorazione e semilavorati	2	5	(3)
Fondo svalutazione			
<b>Valore netto</b>	<b>2</b>	<b>5</b>	<b>(3)</b>
Cespiti radiati da alienare	21	21	
Fondo svalutazione	(10)	(12)	2
<b>Valore netto</b>	<b>11</b>	<b>9</b>	<b>2</b>
Immobili e terreni di <i>trading</i>	1.199	1.192	7
Fondo svalutazione	(334)	(331)	(3)
<b>Valore netto</b>	<b>865</b>	<b>861</b>	<b>4</b>
<b>Totale Rimanenze</b>	<b>1.940</b>	<b>1.917</b>	<b>23</b>
Contratti di costruzione	44	21	23
Fondo svalutazione	(1)	(1)	
<b>Valore netto</b>	<b>43</b>	<b>20</b>	<b>23</b>
<b>Totale Contratti di costruzione</b>	<b>43</b>	<b>20</b>	<b>23</b>

Valori in milioni di euro

Le rimanenze di Materie prime, sussidiarie e di consumo sono costituite dalle giacenze necessarie 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 2014 di 20 milioni di euro è dato principalmente dall'infrastruttura ed è pari al saldo netto tra 277 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 311 milioni di euro per l'impiego dei materiali. Il Fondo svalutazione si riduce di 16 milioni di euro principalmente per l'effetto combinato dell'utilizzo di 33 milioni di euro a copertura delle rottamazioni di materiale di scorta effettuate e dell'accantonamento rilevato per 17 milioni di euro a fronte della riduzione del valore dei materiali stessi.

Gli Immobili e terreni di *trading* si riferiscono al patrimonio immobiliare detenuto dal Gruppo FS Italiane destinato alla vendita. L'incremento del valore netto dell'esercizio, pari a 4 milioni di euro, deriva dalla riclassifica a Rimanenze, per 7 milioni di euro, di alcuni compendi immobiliari destinati alla vendita; tale riclassifica è compensata dalle svalutazioni, per 3 milioni di euro, effettuate al fine di allineare il valore degli asset al relativo valore di mercato.

I crediti per Contratti di costruzione rappresentano l'ammontare lordo dovuto dai clienti per i contratti relativi alle commesse in corso per le quali i costi sostenuti più i margini rilevati (meno le perdite rilevate), eccedono la fatturazione di avanzamento lavori. La variazione positiva è attribuibile principalmente alle commesse relative all'infrastruttura per 13 milioni di euro e alle commesse relative a progettazione e ingegneria per 8 milioni di euro.

## 17. Crediti commerciali non correnti e correnti



	31.12.2014			31.12.2013			Variazione		
	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale
Clienti ordinari	11	1.259	1.270	13	1.267	1.280	(2)	(8)	(10)
Amministrazioni dello Stato e altre amministrazioni pubbliche	100	180	280	33	183	216	67	(3)	64
Ferrovie estere		17	17		30	30		(13)	(13)
Ferrovie in concessione		6	6		6	6			
Agenzie e altre aziende di trasporto		24	24		25	25		(1)	(1)
Crediti da Contratti di Servizio:									
Contratti di Servizio verso le Regioni		842	842		1.090	1.090		(248)	(248)
Contratto di Servizio verso lo Stato		377	377		246	246		131	131
Crediti verso società del Gruppo		154	154		117	117		37	37
<b>Totale</b>	<b>111</b>	<b>2.859</b>	<b>2.970</b>	<b>46</b>	<b>2.964</b>	<b>3.010</b>	<b>65</b>	<b>(105)</b>	<b>(40)</b>
Fondo svalutazione	(18)	(463)	(481)	(18)	(423)	(441)		(40)	(40)
<b>Totale netto fondo svalutazione</b>	<b>93</b>	<b>2.396</b>	<b>2.489</b>	<b>28</b>	<b>2.541</b>	<b>2.569</b>	<b>65</b>	<b>(145)</b>	<b>(80)</b>

Valori in milioni di euro

Il decremento dei Crediti commerciali correnti al lordo del Fondo svalutazione rispetto all'esercizio precedente, pari a 105 milioni di euro, è sostanzialmente riconducibile, da un lato, a una diminuzione dei Crediti da Contratto di Servizio verso le Regioni (248 milioni di euro) per Contratti di Servizio locale passeggeri, a seguito dell'effetto combinato delle regolazioni finanziarie avvenute nel corso dell'esercizio e dalla riduzione dei volumi di produzione dei servizi di trasporto pubblico locale; dall'altro lato a un incremento dei crediti verso il Ministero dell'Economia e delle Finanze (MEF) per il Contratto di Servizio pubblico (131 milioni di euro) a seguito dell'allungamento dei tempi di liquidazione dei corrispettivi. Inoltre, i crediti verso Clienti ordinari correnti subiscono un decremento di 8 milioni di euro per effetto di una migliore regolazione finanziaria avvenuta nel corso dell'esercizio.

I crediti commerciali non correnti aumentano di 65 milioni di euro principalmente per i crediti verso Amministrazioni dello Stato e altre amministrazioni pubbliche. Tale voce include il credito per servizi prestati in passato al Commissario di Governo Emergenza Rifiuti Regione Campania per la gestione dei rifiuti solidi urbani nel territorio della Regione stessa. Il valore nominale della posizione, al netto del fondo svalutazione crediti, è pari a 91 milioni di euro, mentre il *fair value* a cui il credito è stato iscritto è pari a 81 milioni di euro, così composti: l'ammontare assegnato con provvisoria esecutività al Gruppo FS Italiane, pari a 74 milioni di euro, è rappresentato al suo valore nominale, i restanti 17 milioni sono valutati utilizzando una stima di recuperabilità degli stessi pari a 10 anni e mezzo.

Il fondo svalutazione crediti subisce nel complesso un incremento di 40 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:



	31.12.2014	31.12.2013	Variazione
Nazionali	2.852	2.886	(34)
Paesi dell'Area euro	82	88	(6)
Regno Unito			
Altri Paesi europei (UE non euro)	8	14	(6)
Altri Paesi europei non UE	17	20	(3)
Stati Uniti			
Altri Paesi	11	2	9
<b>Totale</b>	<b>2.970</b>	<b>3.010</b>	<b>(40)</b>

Valori in milioni di euro

## 18. Disponibilità liquide e mezzi equivalenti

La voce è così dettagliata:



	31.12.2014	31.12.2013	Variazione
Depositi bancari e postali	262	450	(188)
Denaro e valori in cassa	40	41	(1)
Conti correnti di tesoreria	1.006	1.131	(125)
<b>Totale</b>	<b>1.308</b>	<b>1.622</b>	<b>(314)</b>

Valori in milioni di euro

Il decremento rispetto al 2013 delle Disponibilità liquide e mezzi equivalenti, per complessivi 314 milioni di euro, è principalmente attribuibile ai depositi bancari e postali (per 188 milioni di euro), per effetto dei rimborsi relativi ai finanziamenti BEI e Cassa Depositi e Prestiti effettuati nel mese di dicembre 2014, e al conto corrente di tesoreria (per 125 milioni di euro) per minori 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.

## 19. Crediti tributari

I Crediti tributari, che ammontano nel 2014 a 101 milioni di euro con una variazione in aumento di 10 milioni di euro rispetto al saldo al 31 dicembre 2013 (91 milioni di euro), si riferiscono a crediti per imposte sul reddito relative a esercizi precedenti.

## 20. Patrimonio netto

Le variazioni intervenute nell'esercizio 2014 e 2013 per le principali voci del Patrimonio netto consolidato sono riportate analiticamente nell'apposito prospetto contabile.

### **CAPITALE SOCIALE**

Il Capitale sociale della Capogruppo al 31 dicembre 2014, interamente sottoscritto e versato, risulta costituito da 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 25 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.

### **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 2014 il saldo è negativo per 291 milioni di euro (-326 milioni di euro al 31 dicembre 2013), in virtù del combinato effetto legato alla valutazione al *fair value* degli strumenti di copertura alla data (con variazione positiva pari a 8 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 27 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 2014 il saldo della Riserva è negativo per 395 milioni di euro (-232 milioni di euro al 31 dicembre 2013).

### **UTILI/(PERDITE) PORTATI A NUOVO**

Il valore, negativo per 1.661 milioni di euro, si riferisce sostanzialmente alle perdite e agli utili riportati a nuovo dalle società consolidate, alle rettifiche di consolidamento emerse negli esercizi precedenti e agli effetti della variazione dell'area di consolidamento legata all'operazione di acquisto dell'ulteriore quota del 30% della società Umbria Mobilità Esercizio Srl da parte di Busitalia - Sita Nord Srl (-12 milioni di euro), come già commentato nelle Attività immateriali.

### **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.

## 21. Patrimonio netto dei terzi

La tabella seguente fornisce un riepilogo dei dati economico-finanziari relativi a ciascuna controllata con partecipazioni di terzi significative per il Gruppo, al lordo delle eliminazioni infragruppo. Tali dati quindi coincidono con le informazioni inserite dalle stesse società nei propri bilanci e, per quanto riguarda i dati relativi al gruppo Netinera, essi rappresentano il risultato del Bilancio consolidato dello stesso gruppo tedesco, al lordo delle eliminazioni riguardanti il Gruppo FS Italiane.



	Grandi Stazioni SpA	Centostazioni SpA	Ataf Gestioni Srl	Cemat SpA	Tunnel Ferroviario del Brennero SpA	Netinera Deutschland Group	Altre entità controllate che individualmente sono irrilevanti	Eliminazioni/Rettifiche	Totale
<b>Saldi al 31.12.2014</b>									
<i>Non controlling interest (%)</i>	40%	40%	30%	46,72%	13,90%	49%			
Attività correnti	126	41	44	88	42	83			
Attività non correnti	335	55	42	73	208	712			
Passività correnti	(162)	(45)	(45)	(81)		(156)			
Passività non correnti	(146)	(16)	(36)	(35)		(373)			
<b>Attività nette</b>	<b>153</b>	<b>35</b>	<b>5</b>	<b>45</b>	<b>250</b>	<b>266</b>			
<b>Attività nette di pertinenza dei terzi</b>	<b>61</b>	<b>14</b>	<b>2</b>	<b>21</b>	<b>35</b>	<b>136</b>	<b>10</b>	<b>(6)</b>	<b>272</b>
Ricavi	203	80	80	206		423			
Risultato del periodo	18	8		1		(3)			
Altre componenti del Conto economico complessivo	(2)		(1)						
<b>Totale Conto economico complessivo</b>	<b>16</b>	<b>8</b>	<b>(1)</b>	<b>1</b>		<b>(3)</b>			
Risultato attribuibile ai terzi	7	3		1		(1)	1		11
Altre componenti del Conto economico complessivo attribuite alle partecipazioni di terzi	(1)								
Flusso di cassa netto da attività operativa	46	9	(4)	20		6			
Flusso di cassa netto da attività d'investimento	(25)	(3)	(12)	(9)	(50)	(42)			
Flusso di cassa netto da attività finanziaria	(16)	(7)	15	(2)	53	(2)			
Flusso di cassa netto complessivo del periodo	5	(1)	(1)	9	3	(38)			
Dividendi pagati ai terzi	(3)	(2)							

Valori in milioni di euro



	Grandi Stazioni SpA	Centostazioni SpA	Ataf Gestioni Srl	Cemat SpA	Tunnel Ferroviario del Brennero SpA	Netinera Deutschland Group	Altre entità controllate che individualmente sono irrilevanti	Eliminazioni/Rettifiche	Totale
<b>Saldi al 31.12.2013</b>									
<i>Non controlling interest (%)</i>	40%	40%	30%	46,72%	14,21%	49%			
Attività correnti	123	41	25	81	39	114			
Attività non correnti	330	54	33	74	158	449			
Passività correnti	(148)	(42)	(30)	(70)		(162)			
Passività non correnti	(160)	(21)	(22)	(41)		(131)			
<b>Attività nette</b>	<b>145</b>	<b>32</b>	<b>6</b>	<b>44</b>	<b>197</b>	<b>270</b>			
<b>Attività nette di pertinenza dei terzi</b>	<b>58</b>	<b>13</b>	<b>2</b>	<b>21</b>	<b>28</b>	<b>140</b>	<b>7</b>	<b>(7)</b>	
Ricavi	200	82	79	208		408			
Risultato del periodo	8	9	(2)	1		(7)			
Altre componenti del Conto economico complessivo	2								
<b>Totale Conto economico complessivo</b>	<b>10</b>	<b>9</b>	<b>(2)</b>	<b>1</b>		<b>(7)</b>			
Risultato attribuibile ai terzi	3	4	(1)			(4)	(1)	1	
Altre componenti del Conto economico complessivo attribuite alle partecipazioni di terzi	1								
Flusso di cassa netto da attività operativa	20	13				38			
Flusso di cassa netto da attività d'investimento	(14)	(2)		(9)	(13)	13			
Flusso di cassa netto da attività finanziaria	(5)	(11)		6	33	(43)			
Flusso di cassa netto complessivo del periodo	1			(3)	20	8			
Dividendi pagati ai terzi	(6)	(3)							

Valori in milioni di euro



## 22. Finanziamenti a medio/lungo termine e a breve termine

La voce ammonta a 11.089 milioni di euro ed è così dettagliata:



	31.12.2014	31.12.2013	Variazione
<b>Finanziamenti a medio/lungo termine al netto della quota corrente</b>			
Prestiti obbligazionari	3.893	4.138	(245)
Finanziamenti da banche	4.176	4.730	(554)
Debiti verso altri finanziatori	1.522	1.468	54
<b>Totale</b>	<b>9.591</b>	<b>10.336</b>	<b>(745)</b>
<b>Finanziamenti a breve termine e quota corrente dei finanziamenti a medio/lungo termine</b>			
Prestiti obbligazionari	263	24	239
Finanziamenti da banche	1.035	887	148
Debiti verso altri finanziatori	200	193	7
<b>Totale</b>	<b>1.498</b>	<b>1.104</b>	<b>394</b>
<b>Totale finanziamenti</b>	<b>11.089</b>	<b>11.440</b>	<b>(351)</b>

Valori in milioni di euro

La voce Prestiti obbligazionari è composta da:

- ventiquattro 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 quattro prestiti obbligazionari. I titoli non prevedono quotazioni su "mercati ufficiali", Borse nazionali o estere, non potranno essere oggetto di negoziazione e rimarranno nel bilancio di Eurofima SA in qualità di unico proprietario;

- 2 *tranche*, per un totale di 1.350 milioni di euro, del prestito obbligazionario relativo al programma *Euro Medium Term Notes* collocate dalla Capogruppo presso la Borsa Valori di Dublino nel corso del 2013. La prima *tranche*, di ammontare nominale pari a 750 milioni di euro e cedola fissa annuale al tasso del 4%, ha scadenza 22 luglio 2020; la seconda *tranche*, di ammontare nominale pari a 600 milioni di euro e cedola fissa annuale al tasso del 3,5%, ha scadenza 22 luglio 2021.

Nel corso del 2014 l'ammontare dei prestiti obbligazionari (sia quota a medio/lungo termine che quota a breve) ha subito un decremento di 6 milioni essenzialmente legato al rimborso di un prestito obbligazionario Eurofima.

I Finanziamenti da banche (sia quota a medio/lungo termine che quota a breve) registrano un decremento nel corso del 2014 pari a 406 milioni di euro dovuto al pagamento delle quote capitali in scadenza nel 2014, 391 milioni di euro relativi alla Banca Europea degli Investimenti e 83 milioni di euro relativi alla Banca Infrastrutture Innovazione e Sviluppo (ex OPI), parzialmente compensato dall'incremento della provvista a breve termine per 68 milioni di euro.

I Debiti verso altri finanziatori (sia quota a medio/lungo termine che quota a breve) comprendono sia i prestiti contratti verso la Cassa Depositi e Prestiti destinati all'infrastruttura ferroviaria (Rete tradizionale e Alta Velocità) il cui rimborso è assicurato dai contributi da ricevere dallo Stato dal 2007 al 2021, rimborsati nel corso del 2014 per 175 milioni di euro, sia i finanziamenti per *leasing* accessi dal gruppo Netinera per 239 milioni di euro, a fronte di 58 rotabili entrati in esercizio a dicembre.

## 23. Tfr e altri benefici ai dipendenti (Clc)



	2014	2013
Valore attuale obbligazioni Tfr	1.912	1.842
Valore attuale obbligazioni Clc	52	38
<b>Totale</b>	<b>1.964</b>	<b>1.880</b>

Valori in milioni di euro

La tabella seguente illustra le variazioni intervenute nel valore attuale della passività per obbligazioni a benefici definiti.



	2014	2013
Obbligazioni a benefici definiti al 1° gennaio	1.880	2.099
Service cost	1	
Interest cost*	39	42
(Utili)/Perdite attuariali rilevati nel Patrimonio netto	163	(84)
Anticipi, utilizzi e altre variazioni	(119)	(178)
<b>Totale obbligazioni a benefici definiti</b>	<b>1.964</b>	<b>1.880</b>

Valori in milioni di euro

\* Con rilevazione a Conto economico

## IPOTESI ATTUARIALI

Si ripilogano di seguito le principali assunzioni effettuate per il processo di stima attuariale:



	2014	2013
Tasso di attualizzazione Tfr	0,91%	2,49%
Tasso di attualizzazione Clc	1,49%	3,17%
Tasso annuo incremento Tfr per il 2015	1,95%	3,00%
Tasso annuo incremento Tfr per il 2016	2,40%	
Tasso annuo incremento Tfr per il 2017 e il 2018	2,63%	
Tasso annuo incremento Tfr dal 2019 in poi	3,00%	
Tasso di inflazione Tfr per il 2015	0,60%	2,00%
Tasso di inflazione Tfr per il 2016	1,20%	
Tasso di inflazione Tfr per il 2017 e il 2018	1,50%	
Tasso di inflazione Tfr dal 2019 in poi	2,00%	
Tasso di inflazione Clc per il 2015	0,60%	
Tasso di inflazione Clc per il 2016	1,20%	
Tasso di inflazione Clc per il 2017 e il 2018	1,50%	
Tasso di inflazione Clc dal 2019 in poi	2,00%	
Tasso atteso di <i>turnover</i> dei dipendenti Tfr	2,60%	3,45%
Tasso atteso di <i>turnover</i> dei dipendenti Clc	3,20%	3,20%
Tasso atteso di anticipazioni	1,97%	1,98%
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.



	Tfr	Clc	Altri benefici definiti ai dipendenti
Tasso di inflazione +0,25%	1.961	55	2
Tasso di inflazione -0,25%	1.942	49	2
Tasso di attualizzazione +0,25%	1.936	50	2
Tasso di attualizzazione -0,25%	1.968	53	2
Tasso di <i>turnover</i> +1%	1.946		2
Tasso di <i>turnover</i> -1%	1.958		
<i>Duration</i> del piano	8	11	8
Erogazione 1° anno	154	3	0,2
Erogazione 2° anno	137	3	0,2
Erogazione 3° anno	143	3	0,2
Erogazione 4° anno	158	3	0,2
Erogazione 5° anno	89	3	0,2

Valori in milioni di euro



## 24. Fondo per rischi e oneri

Nelle tabelle seguenti sono riportate le consistenze a inizio e fine anno e le movimentazioni dell'esercizio 2014 dei Fondi per rischi e oneri ritenuti adeguati a fronte dei probabili oneri a carico del Gruppo, con evidenza della quota a breve e a medio/lungo termine.



Fondi rischi e oneri	31.12.2013	Accantonamenti	Utilizzi e altre variazioni	Rilascio fondi eccedenti	31.12.2014
Fondo imposte	11	1	(1)	(6)	5
Altri fondi	1.103	94	(260)	(120)	817
<b>Totale non corrente</b>	<b>1.114</b>	<b>95</b>	<b>(261)</b>	<b>(126)</b>	<b>822</b>

Valori in milioni di euro



Quota a breve dei Fondi rischi e oneri	31.12.2013	Accantonamenti	Utilizzi e altre variazioni	31.12.2014
Altri fondi	28	2	(8)	22
<b>Totale corrente</b>	<b>28</b>	<b>2</b>	<b>(8)</b>	<b>22</b>

Valori in milioni di euro

Il Fondo imposte accoglie oneri di natura fiscale di prevedibile sostenimento futuro ed è stato rilasciato per circa 6 milioni di euro per maggiori oneri accantonati negli esercizi precedenti per Ici sugli edifici di stazione. Di seguito si fornisce il dettaglio delle principali poste che compongono la voce Altri fondi.

Il Fondo gestione bilaterale di sostegno al reddito, previsto a fronte dell'attivazione di progetti di razionalizzazione dell'assetto produttivo del Gruppo, ammonta a 28 milioni di euro. Gli accantonamenti effettuati nel corso del 2014 sono stati pari a circa 6 milioni di euro; gli utilizzi, pari a circa 165 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 2013 che nel corso del 2014.

Il Fondo per incentivo all'esodo del personale ammonta a 37 milioni di euro ed è stato utilizzato per circa 13 milioni di euro nel corso del 2014.

Il Fondo per contenzioso nei confronti del personale, costituito dall'ammontare dei probabili oneri derivanti da contestazioni in essere e da cause attivate presso le competenti sedi essenzialmente a seguito di rivendicazioni economiche e di carriera e del risarcimento dei danni subiti per malattie professionali, è pari a 86 milioni di euro. Nel corso del 2014 sono stati effettuati accantonamenti, in particolare da RFI SpA e Trenitalia SpA, per complessivi 31 milioni di euro; il Fondo è stato inoltre utilizzato per complessivi 29 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 sono pari a 338 milioni di euro e sono costituiti a fronte dei probabili 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 probabili contestazioni da parte delle Regioni in merito alla qualità dei servizi di trasporto effettuati nell'ambito dei Contratti di Servizio. Gli accantonamenti effettuati nell'anno sono pari a circa 32 milioni di euro, in contropartita di voci diverse di Conto economico, e sono principalmente dovuti a RFI SpA e Trenitalia SpA per nuovi contenziosi in essere; il Fondo è stato poi utilizzato, per circa 29 milioni di euro, a seguito della risoluzione di cause concluse con giudizio sfavorevole per il Gruppo e di riconoscimento di penali ai clienti e alle Regioni, e rilasciato a Conto economico per circa 2 milioni di euro per minori esigenze complessive sui contenziosi in essere.



Il Fondo istituito a copertura degli oneri connessi alla bonifica dei siti inquinati e alla valorizzazione delle opere da dismettere, pari a 55 milioni di euro, è stato utilizzato per circa 11 milioni di euro. Infine, gli Altri fondi, che includono anche gli accantonamenti effettuati negli anni per manutenzione, oneri officine, oneri legati agli immobili di *trading* e contenziosi con agenti, si movimentano principalmente per il rilascio a Conto economico di 111 milioni di euro del Fondo manutenzione, costituito negli esercizi precedenti da RFI SpA, a seguito del venir meno dei presupposti che ne avevano determinato l'accantonamento (in particolare, tale fondo era destinato a finanziare quella parte degli interventi di manutenzione dell'infrastruttura da eseguirsi, per i quali non era prevista la copertura nel Bilancio previsionale dello Stato).

## 25. Passività finanziare non correnti e correnti (inclusi i derivati)



	31.12.2014			31.12.2013			Variazione		
	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale
Passività finanziarie									
Strumenti finanziari derivati di copertura	153	47	200	188	20	208	(35)	27	(8)
Altre passività finanziarie	2	225	227	3	174	177	(1)	51	50
<b>Totale</b>	<b>155</b>	<b>272</b>	<b>427</b>	<b>191</b>	<b>194</b>	<b>385</b>	<b>(36)</b>	<b>78</b>	<b>42</b>

Valori in milioni di euro

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 8 milioni di euro, è dovuto alla variazione in diminuzione del *fair value* per 35 milioni di euro degli strumenti finanziari derivati di copertura non correnti e variazione in aumento per 27 milioni di euro degli strumenti finanziari derivati di copertura correnti.

La voce Altre passività finanziarie nella sua parte corrente presenta un incremento pari a 51 milioni di euro principalmente per scoperti di conto corrente.

### METODOLOGIA DI VALUTAZIONE DEL FAIR VALUE

Gli strumenti derivati presenti nel portafoglio del Gruppo sono di natura OTC e rientrano nella valutazione al Livello 2.

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* a 3 mesi, la curva *swap vs Euribor* a 6 mesi, 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).

## 26. Altre passività non correnti e correnti

La voce è così dettagliata:



	31.12.2014			31.12.2013			Variazione		
	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale
Acconti per contributi		5.979	5.979		5.538	5.538		441	441
Acconti verso clienti									
Debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale	60	278	338	72	269	341	(12)	9	(3)
Debiti per Iva		92	92		109	109		(17)	(17)
Altri debiti verso società del Gruppo		44	44		81	81		(37)	(37)
Altri debiti e ratei e risconti passivi	493	1.094	1.587	487	951	1.438	6	143	149
<b>Totale</b>	<b>553</b>	<b>7.487</b>	<b>8.040</b>	<b>559</b>	<b>6.948</b>	<b>7.507</b>	<b>(6)</b>	<b>539</b>	<b>533</b>

Valori in milioni di euro

Nella tabella seguente vengono esposti i movimenti relativi agli acconti iscritti principalmente dal Gestore dell'infrastruttura (RFI SpA) 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.

## >> ACCONTI PER CONTRIBUTI

	31.12.2013	Incrementi	Decrementi e contributi	31.12.2014
Ministero dell'Economia e delle Finanze (MEF)	3.679	2.362	(1.963)	4.078
Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT)	1.192	436	(488)	1.141
FESR	400	103	(138)	365
TEN	139	67	(4)	202
Altri	128	125	(59)	193
<b>Totale</b>	<b>5.538</b>	<b>3.093</b>	<b>(2.652)</b>	<b>5.979</b>

Valori in milioni di euro

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 141 milioni di euro si riferiscono a contributi iscritti a Conto economico a copertura di oneri finanziari.

Gli Altri debiti verso società del Gruppo, pari a 44 milioni di euro, sono diminuiti di 37 milioni di euro a seguito del pagamento dei contributi ricevuti dalla Commissione Europea per il finanziamento del progetto relativo al nuovo collegamento ferroviario transalpino Lione-Torino quale soggetto realizzatore delle opere. La variazione positiva degli Altri debiti e i ratei e risconti passivi, pari a 149 milioni di euro, è relativa principalmente all'incasso (pari a 74 milioni di euro) con provvisoria esecutività, delle somme relative ai crediti verso le amministrazioni dello Stato e le altre amministrazioni pubbliche per l'emergenza rifiuti della Campania, già descritto nella Nota 17; la restante parte è attribuibile alla variazione subita dai debiti verso il personale per competenze maturate e non liquidate, debiti verso il cosiddetto 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 e autonomi e imposte per rivalutazione del Tfr, ecc.

I Ratei e risconti passivi, complessivamente pari a 187 milioni di euro al 31 dicembre 2014, 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 Basicstel (68 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 (19 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).

## 27. Debiti commerciali non correnti e correnti

La voce è così dettagliata:



	31.12.2014			31.12.2013			Variazione		
	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale
Debiti verso fornitori	20	3.513	3.533	24	3.395	3.419	(4)	118	114
Acconti commerciali		70	70	1	60	61	(1)	10	9
Debiti commerciali verso società del Gruppo		34	34		24	24		10	10
Debiti per Contratti di costruzione		11	11		11	11			
<b>Totale</b>	<b>20</b>	<b>3.628</b>	<b>3.648</b>	<b>25</b>	<b>3.490</b>	<b>3.515</b>	<b>(5)</b>	<b>138</b>	<b>133</b>

Valori in milioni di euro

La variazione nell'esercizio 2014 dei Debiti verso fornitori ordinari per attività di investimento, pari a 114 milioni di euro, è dovuta principalmente all'acquisto di nuovo materiale rotabile (42 milioni di euro) e all'incremento degli investimenti in opere infrastrutturali (45 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 e non hanno subito variazioni nel corso dell'anno.

## 28. Debiti per imposte sul reddito

Il saldo dell'esercizio 2014, pari a 5 milioni di euro (7 milioni di euro a fine 2013), accoglie le somme dovute dalle società del Gruppo per Irap (2 milioni di euro), per Ires (1 milione di euro relativo alle controllate che non aderiscono al consolidato fiscale) e le imposte sul reddito delle società estere (2 milioni di euro).

## 29. 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.



	2014	2013	Variazione
<b>Ricavi da servizi di trasporto</b>	<b>6.229</b>	<b>6.035</b>	<b>194</b>
<b>Ricavi da mercato</b>	<b>3.962</b>	<b>3.796</b>	<b>166</b>
Prodotti del traffico viaggiatori	3.075	2.945	130
Prodotti del traffico merci	887	851	36
<b>Ricavi da Contratti di Servizio</b>	<b>2.267</b>	<b>2.239</b>	<b>28</b>
Contratti di Servizio pubblico e altri contratti	466	491	(25)
Ricavi da Regioni	1.801	1.748	53
<b>Ricavi da servizi di infrastruttura</b>	<b>1.245</b>	<b>1.333</b>	<b>(88)</b>
<b>Altri ricavi da servizi</b>	<b>225</b>	<b>205</b>	<b>20</b>
<b>Patrimonializzazione lavori su immobili di trading e altre var. rimanenze prodotti</b>		<b>3</b>	<b>(3)</b>
<b>Ricavi per lavori in corso su ordinazione</b>	<b>35</b>	<b>21</b>	<b>14</b>
<b>Totale</b>	<b>7.734</b>	<b>7.597</b>	<b>137</b>

Valori in milioni di euro

L'incremento dei ricavi per Prodotti del traffico viaggiatori è composto dai diversi risultati registrati dai vari settori del servizio passeggeri. Sono infatti aumentati i ricavi nel settore della media e lunga percorrenza (112 milioni di euro), nel settore del Trasporto regionale, sia nel mercato italiano (1 milione di euro) che nel mercato tedesco attraverso il gruppo Netinera Deutschland (4 milioni di euro) e nel settore Servizio passeggeri su gomma, a seguito dell'ingresso nell'area di consolidamento di Umbria Mobilità Esercizio Srl (20 milioni di euro), partecipata da Busitalia - Sita Nord Srl; sono invece diminuiti i ricavi delle imprese che operano nel mercato estero, in particolare Thello Sas (-7 milioni di euro).

I risultati positivi del settore della media e lunga percorrenza derivano da andamenti diversificati rispetto alle differenti tipologie di servizio.

I Servizi "a mercato" hanno infatti registrato un aumento complessivo del 6,9%, pari a 108 milioni di euro, essenzialmente derivante dall'incremento dei ricavi dei prodotti *Freccia* per 113 milioni di euro, a seguito soprattutto del potenziamento dell'offerta nella tratta AV Torino-Milano-Napoli-Salerno; in aumento anche il traffico internazionale (+3 milioni di euro). Il positivo andamento del mercato AV è stato parzialmente compensato dalla riduzione dei ricavi dei servizi a bassa frequentazione e a marginalità negativa, quali gli *Intercity* (-8 milioni di euro), per i quali è in corso un processo di razionalizzazione.

Il segmento del Servizio universale vede invece una sostanziale conferma dei risultati dell'esercizio precedente, con un aumento dei ricavi da traffico di 4 milioni di euro (pari a +1,3%).

Il settore del Trasporto regionale nel mercato italiano ha fatto registrare ricavi da traffico sostanzialmente costanti, con un lieve aumento di 1 milione di euro (pari al +0,1% rispetto all'esercizio precedente), legato all'aumento delle tariffe (+0,9%), che ha compensato la flessione dei ricavi dovuta alla minore produzione di servizi richiesti dalle Regioni (circa -1,7%).



L'aumento dei ricavi per Prodotti del traffico merci (pari a 36 milioni di euro) deriva dall'effetto compensativo dei risultati ottenuti sul mercato domestico e su quello internazionale. Infatti, i ricavi delle imprese che operano nel mercato domestico nel settore del *business* convenzionale hanno subito una flessione del fatturato pari a circa -3,2% rispetto al 2013, a seguito soprattutto del perdurare della crisi in alcuni settori del comparto industriale nazionale, mentre i ricavi derivanti dal mercato internazionale, sia nel settore del *business* convenzionale, sia nel settore del *business* combinato e della logistica intermodale, hanno rilevato un aumento complessivo del fatturato, a seguito principalmente dei maggiori volumi di attività verso i clienti terzi.

Tra i Ricavi da Contratti di Servizio l'incremento dei corrispettivi per Ricavi da Regioni è dovuto essenzialmente al già citato ingresso nell'area di consolidamento di Umbria Mobilità Esercizio Srl (49 milioni di euro) e a un aumento dei corrispettivi ricevuti dal gruppo Netinera Deutschland (7 milioni di euro), compensati in parte dalla riduzione dei ricavi a valere sulle Regioni a statuto ordinario riconducibile a una minore produzione (3 milioni di euro). La riduzione dei corrispettivi per Contratto di Servizio pubblico è essenzialmente riconducibile alla riduzione dei servizi di trasporto pubblico locale acquistati dallo Stato per le Regioni a statuto speciale e servizi indivisi del Triveneto (-25 milioni di euro).

Nella tabella seguente sono dettagliati i corrispettivi per Contratto di Servizio pubblico con lo Stato:



	2014	2013	Variazione
<b>Obblighi tariffari e di servizio:</b>			
– per il trasporto viaggiatori	368	388	(20)
– per il trasporto merci	98	103	(5)
<b>Totale</b>	<b>466</b>	<b>491</b>	<b>(25)</b>

Valori in milioni di euro

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 75 milioni di euro rispetto al 2013, imputabile ai minori stanziamenti previsti dal Contratto di Programma che nel proprio arco di vigenza incorpora gli effetti di un importante percorso di revisione dei modelli manutentivi della rete ferroviaria nazionale, e i ricavi da vendita trazione elettrica, che hanno evidenziato un incremento di 4 milioni di euro, mentre i ricavi per il servizio di pedaggio hanno registrato una riduzione di circa 17 milioni di euro, da attribuire prevalentemente alla riduzione del canone sulle linee a più elevato valore economico (AV/AC), a seguito del Decreto Ministeriale 330/2013 (riduzione del canone AV del 15%) e della successiva Delibera ART 70/2014 di immediata esecuzione (-36% sull'importo del pedaggio unitario), come ampiamente descritto nella Relazione sulla gestione dell'esercizio.

Gli Altri ricavi da servizi riguardano servizi accessori alla circolazione e servizi resi alle imprese ferroviarie, in particolare Trenord Srl, relativi a manutenzione del materiale rotabile (+26 milioni di euro), manovra (+2 milioni di euro), noleggio (+5 milioni di euro) e altri servizi collegati al trasporto (-10 milioni di euro). La voce comprende il saldo negativo di maggiori accantonamenti per circa 3 milioni di euro, per contenziosi verso clienti. L'aumento dei Ricavi per lavori in corso su ordinazione è dovuto soprattutto al maggior numero di incarichi per commesse di ingegneria acquisiti nell'anno in particolare verso il mercato estero.

## 30. Altri proventi

Il dettaglio degli Altri proventi è riportato nella seguente tabella:



	2014	2013	Variazione
<b>Ricavi da gestione immobiliare</b>	<b>246</b>	<b>277</b>	<b>(31)</b>
Canoni di locazione	185	183	2
Riaddebito oneri condominiali e Ires	18	18	
Vendita immobili e terreni di <i>trading</i>	15	46	(31)
Vendita spazi pubblicitari	28	30	(2)
<b>Proventi diversi</b>	<b>410</b>	<b>455</b>	<b>(45)</b>
<b>Totale</b>	<b>656</b>	<b>732</b>	<b>(76)</b>

Valori in milioni di euro

I Ricavi da gestione immobiliare hanno fatto registrare un calo a seguito principalmente delle minori vendite realizzate nell'esercizio di alcuni immobili e terreni di *trading* (-31 milioni di euro), mentre i ricavi per Canoni di locazione, per Riaddebito oneri condominiali e per Vendita di spazi pubblicitari sono rimasti sostanzialmente invariati.

Nella voce Proventi diversi sono inclusi, tra gli altri, i ricavi per multe e penalità attive, risarcimenti e indennizzi assicurativi, provvigioni sulla vendita di biglietti, prestazioni sanitarie rese a terzi, lavori per conto di terzi e plusvalenze da alienazione cespiti e materiali.

La voce ha subito un decremento dovuto principalmente:

- alle minori plusvalenze rispetto all'esercizio precedente sulle vendite di immobili (-41 milioni di euro), in particolare per la rilevazione nel 2013 della plusvalenza sulla vendita di Roma Tiburtina (49 milioni di euro) parzialmente compensate da maggiori plusvalenze per la vendita di materiale fuori uso e di immobili alla provincia di Bolzano registrate nell'anno (8 milioni di euro),
- alle minori plusvalenze sulla vendita del materiale rotabile rottamato (-10 milioni di euro),
- alla riduzione dei ricavi per penali, commissioni attive e provvigioni per vendita biglietti (-12 milioni di euro), compensato parzialmente dall'incremento dei ricavi per lavori conto terzi (11 milioni di euro) e dal maggior stanziamento dei contributi in conto esercizio ricevuti dallo Stato, dalla UE e da altre amministrazioni pubbliche, pari a 7 milioni di euro (33 milioni di euro nel 2014 a fronte dei 26 milioni di euro nel 2013), legato soprattutto all'entrata di Umbria Mobilità Esercizio Srl nel Gruppo FS Italiane.



## 31. Costo del personale

La composizione del costo del personale è rappresentata nella seguente tabella:



	2014	2013	Variazione
<b>Personale a ruolo</b>	<b>3.812</b>	<b>3.812</b>	
Salari e stipendi	2.800	2.822	(22)
Oneri sociali	769	771	(2)
Altri costi del personale a ruolo	34	4	30
Trattamento di fine rapporto	181	185	(4)
Service cost Tfr/Clc	1		1
Accantonamenti e rilasci	27	30	(3)
<b>Personale autonomo e collaborazioni</b>	<b>9</b>	<b>8</b>	<b>1</b>
Salari e stipendi	5	3	2
Oneri sociali	1	1	
Altri costi del personale autonomo e collaborazioni	3	4	(1)
<b>Altri costi</b>	<b>97</b>	<b>90</b>	<b>7</b>
<b>Totale</b>	<b>3.918</b>	<b>3.910</b>	<b>8</b>

Valori in milioni di euro

Il Costo del personale nel suo complesso non ha subito variazioni di rilievo rispetto al 2013. Nel dettaglio, il costo del personale a ruolo, nonostante l'aumento delle retribuzioni unitarie legato agli incrementi automatici previsti dai contratti collettivi, con l'erogazione nel mese di ottobre dell'ultima tranche di aumento dei minimi tabellari, e l'incremento dovuto al cosiddetto "effetto perimetro", a seguito dell'ingresso nell'area di consolidamento di Umbria Mobilità Esercizio Srl (33 milioni di euro), non si è incrementato rispetto al 2013. Tale risultato è stato raggiunto grazie al proseguimento del processo di riorganizzazione produttiva e di organizzazione del lavoro, che ha portato a una costante diminuzione delle consistenze medie (passate dalle 71.031 del 2013 alle 69.487 del 2014, come meglio rappresentato nella tabella sottostante), anche attraverso gli strumenti della risoluzione incentivata e dell'accesso alle prestazioni straordinarie del Fondo di sostegno al reddito.

Nella tabella seguente è riportato l'organico medio del Gruppo FS Italiane suddiviso per categoria:



Personale	2014	2013	Variazione
Dirigenti	742	768	(26)
Quadri	11.066	11.681	(615)
Altro personale	57.679	58.582	(903)
<b>Totale</b>	<b>69.487</b>	<b>71.031</b>	<b>(1.544)</b>

## 32. Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci

La voce è così dettagliata:



	2014	2013	Variazione
Materiali e materie di consumo	637	629	8
Energia elettrica e combustibili per la trazione	209	189	20
Illuminazione e forza motrice	43	57	(14)
Variazione delle giacenze di immobili e terreni di <i>trading</i>	7	61	(54)
Accantonamenti/Rilasci	2		2
<b>Totale</b>	<b>898</b>	<b>936</b>	<b>(38)</b>

Valori in milioni di euro

Gli acquisti di Materiali e materie di consumo hanno registrato un incremento di circa 8 milioni di euro dovuto ai maggiori consumi di materiali dal magazzino, soprattutto per il settore delle infrastrutture, caratterizzato da un aumento degli acquisti su piazza.

A seguito della delibera dell'Autorità per l'energia n. 641 del 27 dicembre 2013, che ha introdotto modifiche nelle condizioni del mercato elettrico, i costi per l'energia elettrica, al netto dei conguagli ricevuti dalla Cassa Conguagli del Settore Elettricità pari a 8,6 milioni di euro, hanno subito un aumento per complessivi 19 milioni di euro rispetto allo scorso esercizio; l'incremento dei costi per combustibili è invece sostanzialmente legato all'ingresso nell'area di consolidamento di Umbria Mobilità Esercizio Srl (1 milione di euro).

La voce Illuminazione e forza motrice registra minori costi per 14 milioni di euro principalmente a seguito delle misure poste in essere per la razionalizzazione degli oneri gestionali.

La Variazione delle giacenze di immobili e terreni di *trading* è dovuta sostanzialmente alle minori vendite di periodo (19 milioni di euro) e alle minori svalutazioni effettuate nell'esercizio (35 milioni di euro).

Infine, a seguito delle analisi sui materiali obsoleti e a lenta movimentazione nei magazzini è stato effettuato un accantonamento al fondo svalutazione materie prime pari a 2 milioni di euro.



## 33. Costi per servizi

Il saldo di bilancio è dettagliato nella seguente tabella:



	2014	2013	Variazione
<b>Prestazioni per il trasporto</b>	<b>587</b>	<b>541</b>	<b>46</b>
Altre prestazioni collegate al trasporto	72	64	8
Pedaggio	174	161	13
Servizi di manovra	27	21	6
Servizi trasporto merci	314	295	19
<b>Manutenzioni, pulizia e altri servizi appaltati</b>	<b>864</b>	<b>944</b>	<b>(80)</b>
Servizi e lavori appaltati per conto terzi	35	31	4
Servizi pulizia e altri servizi appaltati	349	354	(5)
Manutenzione e riparazioni beni immobili e mobili	591	558	33
Manutenzione accantonamenti e rilasci	(111)	1	(112)
<b>Servizi immobiliari e utenze</b>	<b>86</b>	<b>88</b>	<b>(2)</b>
<b>Servizi amministrativi e informatici</b>	<b>135</b>	<b>132</b>	<b>3</b>
<b>Spese per comunicazione esterna e costi di pubblicità</b>	<b>19</b>	<b>18</b>	<b>1</b>
<b>Diversi</b>	<b>494</b>	<b>455</b>	<b>39</b>
Prestazioni professionali e consulenze	37	34	3
Concorsi e compensi ad altre aziende ferroviarie	11	15	(4)
Assicurazioni	70	81	(11)
Carrozze letto e ristorazione	89	86	3
Provvigioni alle agenzie	65	64	1
Servizi di ingegneria	27	19	8
Altri costi per servizi accantonamenti e rilasci	30	(6)	36
Altro	165	162	3
<b>Totale</b>	<b>2.185</b>	<b>2.178</b>	<b>7</b>

Valori in milioni di euro

La variazione in aumento dei costi delle Prestazioni per il trasporto è legata all'andamento in crescita complessiva dei ricavi da traffico. L'incremento dei costi per le Altre prestazioni collegate al trasporto è infatti principalmente dovuto ai costi collegati ai maggiori volumi di traffico della società Busitalia Rail Service Srl (8 milioni di euro) per lo svolgimento dei servizi sostitutivi ferroviari; l'aumento dei costi per Pedaggio è sostanzialmente riconducibile alle migliori performance delle società che operano nel mercato tedesco (16 milioni di euro), compensato dai minori costi della società Thello Sas (-4 milioni di euro). L'incremento dei costi per Servizio trasporto merci è collegato alla maggiore attività delle imprese che operano nel settore della logistica intermodale (11 milioni di euro) nonché delle imprese che operano nel mercato tedesco (8 milioni di euro).



La variazione in diminuzione della voce Manutenzioni, pulizia e altri servizi appaltati è dovuta principalmente al rilascio del fondo manutenzione ordinaria che ha generato un effetto positivo di 111 milioni di euro, in seguito al venir meno dei presupposti che ne avevano determinato l'accantonamento (come già commentato nella Nota 24) parzialmente compensato dai maggiori costi per manutenzione del materiale rotabile (33 milioni di euro).

I costi per servizi Diversi presentano un aumento complessivo generato da andamenti di diversa natura.

Nel 2014 si rilevano infatti maggiori accantonamenti e minori rilasci per vertenze e contenzioso civile (36 milioni di euro). Inoltre, i costi per Servizi di ingegneria registrano una variazione in aumento (8 milioni di euro) dovuta alla crescita dell'attività nel mercato *no captive*, mentre i costi per Assicurazioni si decrementano per il minor numero di polizze stipulate nel 2014 (-11 milioni di euro).

## 34. Costi per godimento beni di terzi

Il dettaglio dei Costi per godimento di beni di terzi è riportato nella seguente tabella.



	2014	2013	Variazione
Canoni di <i>leasing</i> operativo	2	2	
Canoni di locazione, oneri condominiali e Imposta di Registro	60	55	5
Noli e indennizzi di materiale rotabile e altro	110	102	8
<b>Totale</b>	<b>172</b>	<b>159</b>	<b>13</b>

Valori in milioni di euro

La variazione in aumento dei Canoni di locazione, oneri condominiali e Imposta di Registro è principalmente dovuta all'ingresso nell'area di consolidamento di Umbria Mobilità Esercizio Srl (2 milioni di euro) e al maggior numero di locazioni da terzi per gli affitti all'estero di Italferr SpA, in relazione al volume di affari acquisito (2 milioni di euro).

L'incremento dei costi per Noli e indennizzi di materiale rotabile e altro è legato principalmente ai maggiori noli di materiale rotabile a seguito dell'aumento dei volumi del traffico internazionale.

## 35. Altri costi operativi

Il dettaglio degli altri costi operativi è riportato nella seguente tabella:



	2014	2013	Variazione
Altri costi	149	144	5
Minusvalenze	2	6	(4)
Accantonamenti/Rilasci	10	6	4
<b>Totale</b>	<b>161</b>	<b>156</b>	<b>5</b>

Valori in milioni di euro

La voce Altri costi operativi è rimasta sostanzialmente invariata rispetto all'esercizio precedente, con un aumento di 5 milioni di euro generato, da un lato, da un aumento complessivo degli Altri costi per i maggiori oneri dovuti nel 2014 a titolo di Imposta municipale unica (Imu), per i maggiori oneri derivanti da quote associative e contributi a enti vari, penalità passive e indennizzi, Iva non deducibile e altre imposte e tasse per complessivi 5 milioni di euro, e da un incremento degli accantonamenti di 4 milioni di euro per rischi legati a contenziosi con terzi; dall'altro lato dalle minori minusvalenze registrate nel 2014 sulla vendita di materiale rotabile fuori uso (-4 milioni di euro).

## 36. 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 2014 a fronte dei lavori effettuati sull'infrastruttura e degli interventi di manutenzione incrementativa effettuati sui rotabili presso le officine di proprietà del Gruppo FS Italiane.

La posta ammonta a 1.058 milioni di euro (1.043 milioni di euro a fine 2013). Le maggiori capitalizzazioni registrate nel corso del 2014, pari a 15 milioni di euro, sono essenzialmente dovute all'aumento della produzione interna degli interventi migliorativi ed evolutivi dell'infrastruttura e delle linee e ai maggiori interventi di manutenzione incrementativa dei rotabili.

## 37. Ammortamenti

La voce è di seguito dettagliata:



	2014	2013	Variazione
Ammortamento attività immateriali	66	64	2
Ammortamento attività materiali	1.087	1.059	28
<b>Totale</b>	<b>1.153</b>	<b>1.123</b>	<b>30</b>

Valori in milioni di euro

La variazione in aumento degli ammortamenti di attività materiali, di circa 28 milioni di euro rispetto all'esercizio precedente, è dovuta, oltre che al cosiddetto "effetto perimetro" per l'ingresso nell'area di consolidamento di Umbria Mobilità Esercizio Srl (+7 milioni di euro), anche all'entrata in esercizio di nuovi beni, in particolare a seguito di investimenti in merito alle opere di riqualificazione delle grandi stazioni (+2 milioni di euro) e attività di ristrutturazione e manutenzione incrementativa del materiale rotabile (+27 milioni di euro); tali variazioni sono in parte compensate dalla riduzione dell'aliquota di ammortamento della rete AV/AC, principalmente dovuta all'incremento dei volumi di treni-km previsti (-8 milioni di euro circa).

## 38. Svalutazioni e perdite/(riprese) di valore

La voce è di seguito dettagliata:



	2014	2013	Variazione
Svalutazione delle immobilizzazioni immateriali	1		1
Svalutazione degli immobili, impianti e macchinari	275	50	225
Rettifiche e riprese di valore su crediti	20	18	2
<b>Totale</b>	<b>296</b>	<b>68</b>	<b>228</b>

Valori in milioni di euro

Nella voce Svalutazioni di immobili, impianti e macchinari si registrano i maggiori oneri per le svalutazioni effettuate nell'anno sulla CGU Cargo di Trenitalia SpA (185 milioni euro) sulla base dei risultati ottenuti dall'*impairment test*, per il cui approfondimento si rinvia alla Nota 11, e su alcuni compendi immobiliari (56 milioni di euro) in base al valore di perizia al netto del ripristino di valore per una singola unità immobiliare; nel corso del 2013 le svalutazioni effettuate sul valore contabile di terreni e fabbricati erano pari a 21 milioni di euro.

## 39. Accantonamenti

Gli Accantonamenti, che ammontano complessivamente a 6 milioni di euro (21 milioni di euro nel 2013), comprendono gli oneri accantonati dalle società del Gruppo FS Italiane che nel 2014 hanno attivato la procedura di accesso al Fondo gestione bilaterale di sostegno al reddito.

Ulteriori informazioni sono riportate nel commento della voce Altri Fondi della Situazione patrimoniale-finanziaria.

## 40. Proventi finanziari

Il dettaglio dei Proventi finanziari è rappresentato nella tabella seguente:



	2014	2013	Variazione
Proventi finanziari su crediti immobilizzati e titoli	2	2	
Proventi finanziari su derivati	2	2	
Proventi finanziari diversi	101	62	39
Utili su cambi	2	21	(19)
<b>Totale</b>	<b>107</b>	<b>87</b>	<b>20</b>

Valori in milioni di euro

I Proventi finanziari registrano un incremento complessivo di 20 milioni di euro.

La variazione in aumento dei Proventi finanziari diversi è dovuta principalmente all'effetto compensativo dei maggiori proventi registrati nell'esercizio per l'attualizzazione del credito verso la Presidenza del Consiglio dei Ministri per l'emergenza rifiuti in Campania a seguito degli incassi ricevuti nel 2014 (63 milioni di euro) e a minori proventi registrati rispetto al 2013, quando era stata rilevata la rivalutazione monetaria del lodo Cociv (-24 milioni di euro). La variazione in diminuzione della voce Utili su cambi per complessivi 19 milioni di euro deriva dai minori proventi iscritti rispetto al Bilancio 2013, nel quale erano stati registrati proventi per rimborso di 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 per l'effetto positivo del cambio di fine periodo per i crediti del Gruppo espressi in franchi svizzeri (-4 milioni di euro).



## 41. Oneri finanziari

Il dettaglio degli oneri finanziari è rappresentato nella tabella seguente:



	2014	2013	Variazione
Oneri finanziari su debiti	195	206	(11)
Oneri finanziari per benefici ai dipendenti	42	45	(3)
Svalutazioni di attività finanziarie		50	(50)
Perdita su cambi	7	1	6
Oneri finanziari accantonamenti e rilasci	1	27	(26)
<b>Totale</b>	<b>245</b>	<b>329</b>	<b>(84)</b>

Valori in milioni di euro

Gli Oneri finanziari ammontano a 245 milioni di euro e presentano una generale variazione in diminuzione. Gli Oneri finanziari su debiti, che accolgono oneri per interessi sui prestiti obbligazionari, per interessi sui finanziamenti a medio/lungo termine concessi da banche e da altri finanziatori e per interessi e commissioni vari, registrano una riduzione di 11 milioni di euro sostanzialmente a seguito della 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 per attualizzazione dei fondi Tfr e Clc registrano un lieve decremento di 3 milioni di euro a seguito delle uscite di personale.

La voce Svalutazione di attività finanziarie registra una diminuzione rispetto all'anno precedente, in quanto nel 2013 erano stati rilevati oneri per la svalutazione della partecipata Stretto di Messina SpA pari a 49 milioni di euro.

Nel 2014 sono stati rilevati minori accantonamenti di oneri finanziari, generando un miglioramento di circa 26 milioni di euro rispetto al precedente esercizio nel quale erano stati registrati accantonamenti per arbitrati per 27 milioni di euro.

I suddetti oneri finanziari sono esposti al netto di contributi dello Stato, che ammontano a 141 milioni di euro (si veda anche commento a Nota 26 *Altre passività non correnti e correnti*).

## 42. Quota di utile/(perdita) delle partecipazioni contabilizzate con il metodo del patrimonio netto

La voce, che accoglie i risultati delle società collegate e delle società a controllo congiunto del Gruppo, contabilizzate con il metodo del patrimonio netto, è positiva per 27 milioni di euro e si incrementa di 19 milioni di euro rispetto allo scorso esercizio, nel quale si registrava una quota di utile di 8 milioni di euro.

Per i dettagli si rimanda alla Nota 13 *Partecipazioni (contabilizzate con il metodo del patrimonio netto)*.



## 43. Imposte sul reddito dell'esercizio correnti, differite e anticipate

Nella tabella seguente è riportato il dettaglio delle imposte sul reddito:



	2014	2013	Variazione
Irap	109	132	(23)
Ires	5	3	2
Imposte estere correnti	3	3	
Imposte differite e anticipate	143	14	129
Imposte estere differite e anticipate	(5)	(8)	3
Rettifiche per imposte sul reddito relative a esercizi precedenti	(10)	(17)	7
<b>Totale imposte sul reddito</b>	<b>245</b>	<b>127</b>	<b>118</b>

Valori in milioni di euro

Per maggiori dettagli circa la movimentazione delle Imposte anticipate e differite, si rimanda alla Nota esplicativa 12 delle voci patrimoniali Attività per imposte anticipate e passività per imposte differite.

## 44. Passività e attività potenziali

Le Passività potenziali possono correlarsi, in particolare, all'area dei contenziosi riportati nel paragrafo *Procedimenti e contenziosi* della Relazione sulla gestione dell'esercizio a cui si rimanda per maggiori dettagli.

## 45. Compenso alla Società di Revisione

Si evidenzia che – ai sensi dell'art. 37, comma 16, del D.Lgs. 39/2010 e della lettera 16 *bis* dell'art. 2427 del codice civile – l'importo totale dei corrispettivi spettanti complessivamente alle Società di Revisione PwC SpA e KPMG SpA, subentrata alla prima il 1° ottobre 2014, è rappresentato nella tabella seguente:



	KPMG	PwC	Totale
Attività di revisione	1.996	579	2.575
Attività accessorie	510	1.101	1.611
<b>Totale</b>	<b>2.507</b>	<b>1.680</b>	<b>4.187</b>

Valori in migliaia di euro

## 46. Compensi ad 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:



Percipienti	2014	2013	Variazione
Amministratori	1.310	1.709	(399)
Sindaci	100	100	
<b>Totale</b>	<b>1.410</b>	<b>1.809</b>	<b>(399)</b>

Valori in migliaia di euro

Il compenso agli Amministratori comprende gli emolumenti previsti per le cariche di Presidente e Amministratore Delegato, nonché gli emolumenti previsti per i rimanenti Consiglieri. Ai suddetti compensi si deve aggiungere quello del componente esterno dell'Organismo di Vigilanza pari a 45 mila euro per il 2014 (52 mila euro per il 2013).

## 47. Parti correlate

Le parti correlate sono state individuate sulla base di quanto disposto dai principi contabili internazionali (IAS 24).

### 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:



	2014	2013
Benefici a breve termine	14,0	15,7
Benefici successivi al rapporto di lavoro	0,8	1,0
Altri benefici a lungo termine		
Benefici dovuti ai dipendenti per la cessazione del rapporto di lavoro	3,7	1,2
<b>Totale</b>	<b>18,6</b>	<b>17,9</b>

Valori in milioni di euro



I benefici si riferiscono alle remunerazioni corrisposte a vario titolo ai soggetti indicati. Ai benefici a breve termine 2014 erogati, pari a 14 milioni di euro, si deve aggiungere una parte variabile da liquidare nel 2015, per un importo indicativamente non superiore a 2,4 milioni di euro (2,6 milioni di euro nel 2013).

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 a 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

Descrizione	Crediti	Debiti	Acquisti per investimenti	Garanzie	Ricavi	Costi
Gruppo Enel	11	6	1	8	5	67
Gruppo Eni	7	13		1	16	17
Gruppo Finmeccanica	7	148	149	90	29	162
Gruppo Anas	2				5	
Gruppo Cassa Depositi e Prestiti	8	21		22	17	83
Gruppo Enav						
Gruppo GSE	2	51		150		344
Gruppo Poste Italiane	2	3			1	4
Expo 2015 SpA	1				2	
Eurofer		4				
Previndai		2				1
Altri fondi previdenziali		2			1	4
Altre parti correlate		1			1	
<b>Totale</b>	<b>40</b>	<b>251</b>	<b>150</b>	<b>271</b>	<b>77</b>	<b>682</b>

Valori in milioni di euro

### >> RAPPORTI FINANZIARI

Descrizione	Crediti	Debiti	Proventi	Oneri
Gruppo Finmeccanica			1	
Gruppo Cassa Depositi e Prestiti	1	1.386		51
Gruppo Poste Italiane	4			
<b>Totale</b>	<b>5</b>	<b>1.386</b>	<b>1</b>	<b>51</b>

Valori in milioni di euro

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 materiali, 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 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 SpA.

I rapporti attivi con il gruppo Poste Italiane riguardano prevalentemente canoni di locazione, mentre i rapporti passivi sono relativi a spese postali.



## 48. Garanzie e impegni

Le garanzie prestate si riferiscono principalmente a:

- garanzie reali costituite su rotabili di Trenitalia SpA, rilasciate dalla società a favore di Eurofima SA a garanzia dei finanziamenti a medio/lungo termine contratti per il tramite di Ferrovie dello Stato Italiane SpA (il debito verso Eurofima SA al 31 dicembre 2014 è pari a 2.802 milioni di euro);
- garanzie emesse da FS SpA in favore della Banca Europea degli Investimenti nell'interesse di RFI SpA e Trenitalia SpA a garanzia di finanziamenti a medio/lungo termine stipulati dalle due società con la suddetta Banca;
- garanzie emesse nell'interesse di Trenitalia SpA a favore delle Regioni, anche in relazione ai Contratti di Servizio stipulati, e a favore di altri enti da parte di istituti finanziari;
- garanzie dirette emesse nell'interesse di società del Gruppo all'Amministrazione finanziaria;
- garanzie dirette e bancarie emesse nell'interesse di RFI SpA 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);
- garanzie emesse nell'interesse di RFI SpA e in favore di Terna SpA per il Contratto di Servizio del dispacciamento dell'energia elettrica per punti di prelievo che alimentano la trazione ferroviaria e per gli altri usi e garanzie dirette e bancarie emesse sempre nell'interesse di RFI SpA e in favore di Acea Distribuzione SpA, Enel Distribuzione SpA, A2A SpA, Hera SpA e Selnat Srl per i contratti relativi a servizi di trasporto dell'energia sia per la trazione ferroviaria sia per gli altri usi;
- fidejussioni bancarie emesse 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 emessi nell'interesse delle società del Gruppo si rinvia all'apposita sezione (Nota 41) delle Note al Bilancio di esercizio.

## 49. Informativa per settore di attività del Gruppo

Di seguito sono esposti i principali dati economici di riferimento dei settori operativi del Gruppo, per gli anni 2014 e 2013:



	Trasporto	Infrastruttura	Servizi immobiliari	Altri servizi	Rettifiche ed elisioni settori operativi	Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane
<b>2014</b>						
Ricavi verso Terzi	6.491	1.385	200	21	1	8.097
Ricavi intersettoriali	295	1.142	173	232	(1.549)	293
<b>Ricavi operativi</b>	<b>6.787</b>	<b>2.527</b>	<b>372</b>	<b>253</b>	<b>(1.548)</b>	<b>8.390</b>
Costo del personale	(2.248)	(1.517)	(33)	(144)	25	(3.917)
Altri costi netti	(3.000)	(562)	(241)	(78)	1.522	(2.359)
<b>Costi operativi</b>	<b>(5.248)</b>	<b>(2.079)</b>	<b>(274)</b>	<b>(222)</b>	<b>1.547</b>	<b>(6.276)</b>
<b>Margine operativo lordo (EBITDA)</b>	<b>1.539</b>	<b>448</b>	<b>98</b>	<b>31</b>	<b>(2)</b>	<b>2.114</b>
Ammortamenti	(1.019)	(87)	(32)	(16)		(1.153)
Svalutazioni e accantonamenti	(269)	(15)	(8)	(10)		(302)
<b>Risultato operativo (EBIT)</b>	<b>251</b>	<b>346</b>	<b>58</b>	<b>5</b>	<b>(1)</b>	<b>659</b>
Proventi e oneri finanziari	(80)	(43)	(19)	32	(1)	(111)
Imposte sul reddito	(79)	(175)	(22)	31	(1)	(245)
<b>Risultato netto dell'esercizio (Gruppo e Terzi)</b>	<b>92</b>	<b>129</b>	<b>17</b>	<b>68</b>	<b>(3)</b>	<b>303</b>
<b>Capitale investito netto</b>	<b>8.867</b>	<b>32.897</b>	<b>1.977</b>	<b>155</b>	<b>(181)</b>	<b>43.714</b>

Valori in milioni di euro





	Trasporto	Infrastruttura	Servizi immobiliari	Altri servizi	Rettifiche ed elisioni settori operativi	Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane
<b>2013</b>						
Ricavi verso Terzi	6.285	1.513	230	21	17	8.065
Ricavi intersettoriali	301	1.176	172	237	(1.620)	264
<b>Ricavi operativi</b>	<b>6.586</b>	<b>2.689</b>	<b>401</b>	<b>258</b>	<b>(1.603)</b>	<b>8.329</b>
Costo del personale	(2.216)	(1.540)	(32)	(146)	24	(3.910)
Altri costi netti	(2.926)	(640)	(307)	(81)	1.566	(2.386)
<b>Costi operativi</b>	<b>(5.142)</b>	<b>(2.180)</b>	<b>(339)</b>	<b>(227)</b>	<b>1.590</b>	<b>(6.296)</b>
<b>Margine operativo lordo (EBITDA)</b>	<b>1.444</b>	<b>509</b>	<b>62</b>	<b>31</b>	<b>(13)</b>	<b>2.033</b>
Ammortamenti	(983)	(95)	(29)	(16)		(1.123)
Svalutazioni e accantonamenti	(14)	(35)	(31)	(8)		(89)
<b>Risultato operativo (EBIT)</b>	<b>446</b>	<b>380</b>	<b>2</b>	<b>6</b>	<b>(13)</b>	<b>822</b>
Proventi e oneri finanziari	(177)	(81)	(5)	28		(234)
Imposte sul reddito	(85)	(45)	21	23	(40)	(127)
<b>Risultato netto dell'esercizio (Gruppo e Terzi)</b>	<b>184</b>	<b>253</b>	<b>18</b>	<b>58</b>	<b>(53)</b>	<b>460</b>
<b>Capitale investito netto</b>	<b>8.871</b>	<b>32.338</b>	<b>1.996</b>	<b>46</b>	<b>(176)</b>	<b>43.076</b>

Valori in milioni di euro

Il capitale investito netto 2014 e 2013 del Gruppo FS e del settore Infrastruttura è stato rettificato per i crediti verso MEF relativi ai contributi quindicennali previsti dall'art. 1, comma 964, della *Legge finanziaria 2007*, riclassificati dalle Altre attività correnti e non correnti alle Attività finanziarie correnti e non correnti; per maggiori dettagli in merito si rinvia alla Nota 14 *Attività finanziarie (inclusi i derivati)*, nonché all'apposita sezione riferita ai settori operativi della Relazione sulla gestione dell'esercizio.



## 50. Fatti intervenuti dopo la data di riferimento del Bilancio

### Regolamento di esecuzione (UE) 2015/10

In data 6 gennaio 2015, con il Regolamento di esecuzione (UE) 2015/10 relativo ai criteri per i richiedenti di capacità dell'infrastruttura ferroviaria e che abroga il Regolamento di esecuzione (UE) 870/2014, la Commissione Europea ha stabilito i requisiti delle garanzie finanziarie che i gestori delle infrastrutture, per tutelare le proprie legittime aspettative circa le future entrate e l'utilizzo dell'infrastruttura, possono richiedere ai cosiddetti richiedenti.

### FS Italiane SpA nuovo socio di LTF Sas

In data 12 gennaio 2015, il Consiglio di Amministrazione di FS SpA, in sede deliberante per delega statutaria e l'Assemblea straordinaria di RFI SpA, hanno approvato il progetto di scissione parziale della RFI SpA, mediante assegnazione di parte del patrimonio, a favore di FS Italiane SpA, sulla base delle situazioni patrimoniali al 31 ottobre 2014. La scissione ha comportato:

- l'assegnazione a FS Italiane SpA della partecipazione pari al 50% del Capitale sociale della società Lyon Turin Ferroviaire Sas (LTF);
- la riduzione del Capitale sociale della società scissa RFI SpA per l'importo di 95.120.500,00 euro mediante annullamento di 95.120.500 azioni del valore nominale di 1,00 euro e conseguentemente il Capitale sociale di RFI SpA risulterà pari a 31.912.512.180,00 euro.

Poiché il Capitale della RFI SpA è totalmente detenuto da FS SpA, non è prevista né consentita alcuna assegnazione di nuove azioni della società beneficiaria FS SpA né, conseguentemente, è previsto alcun rapporto di cambio. Successivamente in data 4 febbraio 2015 è stato firmato l'atto di scissione parziale che ha comportato, con effetto dal 5 febbraio 2015, la riduzione del Capitale della società scissa RFI SpA per l'importo di 95.120.500,00 euro, passando da 32.007.632.680,00 euro a 31.912.512.180,00 euro.

### Istituito il cosiddetto Piano Juncker

Il 13 gennaio 2015 la Commissione Europea ha adottato una proposta di Regolamento che istituisce lo *European Fund for Strategic Investments* (EFSI), nuovo strumento finanziario gestito dalla Banca Europea degli Investimenti e dalla Commissione Europea per dare attuazione al cosiddetto Piano Juncker. Il fondo gestito è pensato per finanziare progetti attraendo risorse private nel campo delle infrastrutture inclusi i trasporti, della ricerca, dell'educazione, dell'innovazione e dell'energia.

### FS Italiane SpA, Trenitalia SpA ed Eurofima SA sottoscrivono l'atto *Amendment of Amendment Agreement of Deeds of Pledge over Movables*

In data 15 gennaio 2015, con riferimento al portafoglio di operazioni finanziarie per il materiale rotabile che vedono coinvolta Eurofima SA in qualità di *lender* del Gruppo FS Italiane, in seguito alla realizzazione di un piano di dismissione di materiale rotabile, FS SpA, Trenitalia SpA ed Eurofima SA hanno sottoscritto l'atto *Amendment of Amendment Agreement of Deeds of Pledge over Movables dated 30 October 2009* al fine di sostituire parte del materiale rotabile oggetto di pegno, a valere sulle serie dalla 1 alla 20, per un valore complessivo di circa 80 milioni di euro.



### **Nasce Busitalia Veneto SpA**

In data 20 gennaio 2015 è stata costituita a Padova la società Busitalia Veneto SpA con Capitale sociale iniziale di 50 mila euro sottoscritto per il 55% da Busitalia - Sita Nord Srl e per il 45% da APS Holding SpA. A firmare l'atto costitutivo sono stati l'Amministratore Delegato di Busitalia - Sita Nord Srl e il Presidente e Amministratore Delegato di APS Holding SpA. La società ha per oggetto l'impianto e/o l'esercizio, nell'ambito territoriale della Regione Veneto, di attività di trasporto, di qualunque genere e con qualsiasi mezzo, di rimesse e officine meccaniche e di carrozzeria, di iniziative e attività turistiche, nonché il commercio del materiale automobilistico e affine e dei prodotti petroliferi.

### **Accordo MEF-BEI per finanziamento opere di ammodernamento rete tradizionale**

In data 30 gennaio 2015 è stato firmato presso il Ministero dell'Economia e delle Finanze alla presenza del Ministro, un accordo tra la Banca Europea per gli investimenti (BEI) e il MEF, finalizzato al finanziamento del piano di interventi di RFI SpA. L'accordo per la concessione di un prestito di quasi un miliardo di euro da destinare all'ammodernamento delle linee ferroviarie convenzionali e delle tratte regionali e locali dal Nord al Sud d'Italia, è stato siglato dal vicepresidente della BEI e dal Direttore Generale del Tesoro.

### **Il Gruppo FS Italiane organizzerà a Milano il World Congress on Railway Research 2016**

Sarà il Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane, con Trenitalia SpA, a organizzare l'undicesima edizione del *World Congress on Railway Research WCRR 2016*, il più importante evento mondiale sulla ricerca ferroviaria, dedicato nella prossima edizione agli scenari del trasporto su ferro da oggi al 2050. L'evento si svolgerà presso il Centro Congressi Stella Polare di Fiera Milano, dal 29 maggio al 2 giugno 2016. Al *World Congress on Railway Research WCRR 2016* parteciperanno 1.000 delegati provenienti da più di 30 Paesi e oltre 200 relatori. Nel corso del congresso, alcune tra le maggiori imprese di trasporto ferroviario del mondo insieme a gestori dell'infrastruttura, istituti di ricerca scientifica, università e industrie avranno modo di promuovere ed esporre i progetti più innovativi sullo sviluppo del settore.

## Regolamento (UE) 2015/171

Con il Regolamento (UE) 2015/171 del 4 febbraio 2015, "Regolamento di esecuzione della Commissione su taluni aspetti della procedura per il rilascio di licenze alle imprese ferroviarie", la Commissione Europea ha definito un modello comune di licenza e alcuni aspetti relativi alla procedura per il rilascio della stessa.

## Expo 2015: le iniziative del Gruppo FS Italiane

In data 7 febbraio 2015 il Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane ha messo a punto una serie di iniziative per assicurare, a Expo Milano 2015, un'offerta ferroviaria di qualità: capillare, efficace, conveniente e sostenibile, servizi innovativi ai viaggiatori, sia nelle stazioni sia a bordo dei treni, un adeguato sostegno nella promozione dell'evento, anche attraverso i propri canali di comunicazione. Ferrovie dello Stato Italiane sarà *Official Global Rail Carrier* di Expo 2015. Durante i sei mesi dell'Esposizione Universale, Milano sarà servita da 236 corse al giorno, di cui 148 *Frecce*. Trenitalia SpA ha preparato anche un pacchetto di offerte commerciali per incentivare l'uso delle *Frecce*, con proposte *ad hoc* per studenti, *tour operator* e visitatori stranieri che vorranno cogliere l'opportunità di Expo 2015 per proseguire il proprio viaggio alla scoperta dell'Italia. L'inaugurazione dell'Expo, il prossimo primo maggio, segnerà anche il debutto del nuovo treno ad Alta Velocità di Trenitalia SpA, il *Frecciarossa 1000*. Il gioiello della tecnologia ferroviaria europea, interamente progettato e costruito in Italia dal consorzio AnsaldoBreda e Bombardier, viaggia da Roma a Milano.

Dalle stime elaborate dagli organizzatori, sono attesi all'Expo Milano 2015 oltre 20 milioni di visitatori e di questi circa il 32% raggiungerà il sito dell'Esposizione Universale in treno. Per rispondere in modo competitivo e sostenibile alle esigenze di mobilità di cittadini italiani e stranieri, durante i sei mesi dell'importante appuntamento mondiale, i principali collegamenti *Frecciarossa* e *Frecciabianca* effettueranno 37 fermate giornaliere a Rho-Fiera Milano, la stazione dell'Expo, e l'intero sistema AV sarà potenziato per sfruttare il bacino ricettivo delle principali città turistiche italiane. Saranno potenziati anche i collegamenti con l'estero, in particolare, dalla Francia la sede dell'Expo potrà essere raggiunta direttamente con i treni della Controllata Thello Sas (Parigi-Venezia), mentre sul lato Svizzera i collegamenti saranno incrementati con otto nuovi treni da Ginevra, Basilea e Lugano. I *ticket* d'ingresso all'Expo potranno essere acquistati, in un'unica soluzione, insieme ai biglietti ferroviari. Attraverso *partnership* e sinergie, sarà agevolata anche l'intermodalità con altri mezzi di trasporto.

## Accordo RFI SpA-Ferrovie Federali Svizzere

In data 12 febbraio 2015 è stata attivata la piena interoperabilità sulle linee ferroviarie di confine fra Italia e Svizzera con l'ERTMS/ETCS (*European Rail Traffic Management System/European Train Control System*), il sistema tecnologico di ultima generazione per la supervisione e il controllo del distanziamento in sicurezza dei treni. Entro fine 2016 il sistema ERTMS/ETCS sarà operativo sulle linee Iselle-Domodossola e Ranzo-Sant'Abbondio (Svizzera)-Luino, relazioni ferroviarie inserite nel Corridoio merci europeo *Rail Freight Corridor 1 Rhine - Alpine*. Il contratto di cooperazione siglato da RFI SpA e Ferrovie Federali Svizzere - Divisione Infrastrutture è un'ulteriore tappa nel processo di potenziamento tecnologico dell'infrastruttura ferroviaria in linea con quanto determinato dall'UE. L'ERTMS/ETCS è infatti "lingua comune" scelta dall'Unione Europea per far "dialogare" fra loro le reti continentali e permettere ai treni di diversi Paesi di circolare senza soluzione di continuità e con gli stessi *standard* di sicurezza.

## Ferrovie dello Stato Italiane è prima nelle preferenze dei giovani laureati

In data 16 febbraio 2015 il Gruppo FS Italiane guadagna la *pole position* nella classifica delle aziende preferite dai giovani laureati. È l'esito del *Best Employer of Choice 2015*, *survey* realizzata da Cesop Communication, che prende in esame il gradimento di un campione rappresentativo di 2.500 giovani neolaureati, rispetto a un *panel* di 100 aziende nazionali e multinazionali, stilando poi la graduatoria di quelle più desiderate come luogo di lavoro.

## Selezione per la finalizzazione di un *Backup Facility Agreement*

In data 19 febbraio 2015 FS SpA ha lanciato la selezione per la finalizzazione di un *Backup Facility Agreement* di importo compreso tra 1 miliardo di euro e 1,5 miliardi di euro con durata pari a 3 anni. L'operazione mira a ottenere dagli istituti finanziatori, selezionati al termine della procedura, una linea di credito rotativa (il cosiddetto *revolving*) con impegno irrevocabile (cosiddetto *committed*) all'erogazione delle somme richieste da FS. La finalizzazione della linea in questione è fondamentale ai fini della costituzione di un'importante riserva di liquidità per le molteplici necessità operative del Gruppo FS Italiane, in continuità con l'analogo operazione scaduta nel mese di marzo 2014.

## Torino-Lione: nasce TELT, Tunnel Euralpin Lyon Turin Sas

In data 23 febbraio 2015 è nata ufficialmente TELT, Tunnel Euralpin Lyon Turin Sas, società responsabile dei lavori di realizzazione e della gestione della futura infrastruttura della Torino-Lione. Il nuovo promotore succede a LTF Lyon Turin Ferroviaire Sas, che da ottobre 2001 a febbraio 2015 ha curato gli studi e i lavori preliminari. Il nuovo assetto societario si configura con una partecipazione delle quote al 50% tra Ferrovie dello Stato Italiane SpA e lo Stato francese.

## Il Consiglio di Amministrazione di FS Italiane delibera l'emissione obbligazionaria

In data 25 febbraio 2015 è stata approvata dal CdA di FS SpA l'emissione di obbligazioni a valere sul programma EMTN quotato alla Borsa d'Irlanda per un complessivo ammontare fino 1,5 miliardi di euro e durate comprese tra 4 e 12 anni. I proventi delle suddette emissioni finanzieranno i fabbisogni del Gruppo FS Italiane, in continuità con le previsioni del Piano industriale 2014-2017; dunque, con particolare riguardo agli investimenti di RFI SpA per il progetto infrastrutturale Alta Velocità/Alta Capacità e di Trenitalia SpA per l'acquisto di materiale rotabile da utilizzare nei settori dell'Alta Velocità e del trasporto regionale.

## Legge n. 11 del 27 febbraio 2015

Il provvedimento, per quanto di interesse, prevede:

- la proroga di termini in materia di opere pubbliche finanziabili, di cui al Decreto "Sblocca Italia", art. 3, comma 2: per la tratta terminale pugliese del Corridoio ferroviario adriatico Bologna-Lecce il termine per la cantierabilità è prorogato al 28 febbraio 2015, mentre per l'ulteriore lotto costruttivo AV/AC Verona-Padova, la messa in sicurezza dell'asse ferroviario Cuneo-Ventimiglia e il Terzo Valico di Giovi della linea AV Milano-Genova, l'appaltabilità è prorogata al 28 febbraio 2015 e la cantierabilità al 31 agosto 2015;
- la proroga dell'anticipazione del 10% (20% per lavori non ancora banditi) dell'importo contrattuale in favore dell'appaltatore, di cui all'art. 26 *ter* del Decreto Legge n. 69 del 21 giugno 2013 al 31 dicembre 2016;
- l'introduzione del già citato comma 7 *ter* dell'art. 20 per il perseguimento degli obiettivi di efficientamento e finanziari previsti dal Decreto Legge n. 66 del 24 aprile 2014, convertito, con modificazioni, dalla Legge n. 89 del 23 giugno 2014.





## **Ricorso straordinario al Presidente della Repubblica per l'annullamento delle Delibere ART nn. 70 e 76 del 2014**

In data 3 marzo 2015 RFI SpA ha provveduto a notificare all'ART il Ricorso Straordinario al Presidente della Repubblica per l'annullamento delle Delibere nn. 70 e 76 e relativi allegati contenenti le misure regolatorie oggetto di contestazione da parte della società stessa.

Con tale ricorso RFI SpA ha essenzialmente rilevato una serie di vizi procedurali, sostanziali e di istruttoria, riferiti sia ai provvedimenti dell'ART nella loro interezza, sia a specifiche misure regolatorie contenute in detti provvedimenti, segnatamente quelle in materia di pedaggio AV, sgombero dell'infrastruttura, assistenza alle persone a mobilità ridotta (PMR) e assegnazione degli spazi in stazione.

## **Indagini giudiziarie**

In data 16 marzo 2015, nell'ambito del procedimento rubricato al n. 15144/13 del Registro delle notizie di reato della Procura di Firenze sono stati eseguiti, presso la sede legale di RFI SpA e presso la sede della Direzione Acquisti della medesima società, perquisizioni e sequestri atti ad acquisire documenti cartacei e informatici attinenti all'indagine in corso. Dalla notifica dei provvedimenti autorizzatori dei sequestri in parola e di altri disposti presso i domicili degli indagati, si è appreso dell'intervenuta iscrizione nel Registro delle notizie di reato dell'AD di RFI SpA, di due funzionari della medesima società, unitamente a tre soggetti esterni al Gruppo FS Italiane, per il reato previsto all'art. 353 *bis* del codice penale (Turbata libertà del procedimento di scelta del contraente relativamente a un'ipotesi di gara mai esitata). Si segnala che, allo stato, le sole informazioni a disposizione di RFI SpA sono quelle desumibili dagli atti notificati alla società e ai funzionari di quest'ultima, sulla base delle quali la società sta comunque effettuando analisi e verifiche interne al fine di valutare gli eventuali provvedimenti da adottare.



# Allegati

## Area di consolidamento e partecipazioni del Gruppo

### » 1. ELENCO DELLE IMPRESE INCLUSE NEL CONSOLIDAMENTO CON METODO INTEGRALE

Denominazione	Sede legale	Sede operativa	Capitale sociale	Società partecipante	% Diritti di voto	% Equity ratio	Metodo di consolidamento
<b>Impresa Controllante</b>							
Ferrovie dello Stato Italiane SpA	Roma	Italia	38.790.425.485				
<b>Settore operativo: Trasporto</b>							
<b>In Italia</b>							
Ataf Gestioni Srl	Firenze	Italia	5.927.480	Busitalia - Sita Nord Srl	70,00		
				Soci terzi	30,00	70,00	Integrale
Blufferies Srl	Messina	Italia	20.100.000	Rete Ferroviaria Italiana - RFI SpA	100,00	100,00	Integrale
Busitalia - Sita Nord Srl	Roma	Italia	25.510.500	FS SpA	100,00	100,00	Integrale
Busitalia Rail Service Srl	Roma	Italia	3.497.788	Busitalia - Sita Nord Srl	100,00	100,00	Integrale
Cemat SpA	Milano	Italia	7.000.000	FS Logistica SpA	53,28		
				Soci terzi	46,72	53,28	Integrale
Firenze City Sightseeing Srl	Firenze	Italia	200.000	Ataf Gestioni Srl	60,00		
				Soci terzi	40,00	42,00	Integrale
FS Logistica SpA	Roma	Italia	143.095.524	FS SpA	100,00	100,00	Integrale
FS Jit Italia Srl	Roma	Italia	500.000	FS Logistica SpA	100,00	100,00	Integrale
I-Mago SpA	Firenze	Italia	510.000	Ataf Gestioni Srl	58,00		
				Soci terzi	42,00	40,60	Integrale
Savit Srl	Terni	Italia	1.000.000	Umbria Mobilità Esercizio Srl	72,25		
				Soci terzi	27,75	72,25	Integrale
Servizi Ferroviari - Serfer Srl	Genova	Italia	5.000.000	Trenitalia SpA	100,00	100,00	Integrale
Società Gestione Terminali Ferro Stradali-SGT	Pomezia-Roma	Italia	200.000	FS Logistica SpA	43,75		
				Cemat SpA	43,75		
				Soci terzi	12,5	67,06	Integrale
Terminali Italia Srl	Roma	Italia	7.345.686	Rete Ferroviaria Italiana - RFI SpA	89,00		
				Cemat SpA	11,00	94,86	Integrale
Trenitalia SpA	Roma	Italia	1.654.464.000	FS SpA	100,00	100,00	Integrale
Umbria Mobilità Esercizio Srl	Perugia	Italia	4.161.816	Busitalia - Sita Nord Srl	100,00	70,00	Integrale

>> segue 1. ELENCO DELLE IMPRESE INCLUSE NEL CONSOLIDAMENTO CON METODO INTEGRALE

Denominazione	Sede legale	Sede operativa	Capitale sociale	Società partecipante	% Diritti di voto	% Equity ratio	Metodo di consolidamento
<b>All'estero</b>							
Autobus Paproth GmbH	Mainz-Kastel (Germania)	Germania	25.565	Autobus Sippel GmbH	100,00	51,00	Integrale
Autobus Sippel GmbH	Hofheim am Taunus (Germania)	Germania	50.000	Netinera Deutschland GmbH	100,00	51,00	Integrale
Erixx GmbH	Celle (Germania)	Germania	25.000	Osthannoversche Eisenbahnen Aktiengesellschaft	100,00	44,63	Integrale
Kraftverkehr Osthannover GmbH	Celle (Germania)	Germania	256.000	Osthannoversche Eisenbahnen Aktiengesellschaft	100,00	44,63	Integrale
Lausitzer Nahverkehrsgesellschaft mbH	Senftenberg (Germania)	Germania	26.000	Südbrandenburger Nahverkehrs GmbH	100,00	51,00	Integrale
Metronom Eisenbahngesellschaft mbH	Uelzen (Germania)	Germania	500.000	NiedersachsenBahn GmbH & Co. KG	69,90	37,18	Integrale
Neißeverkehr GmbH	Guben (Germania)	Germania	1.074.000	Prignitzer Eisenbahngesellschaft mbH	80,00	40,80	Integrale
Netinera Bachstein GmbH	Celle (Germania)	Germania	150.000	Netinera Deutschland GmbH	95,33	51,00	Integrale
Netinera Deutschland GmbH	Berlino (Germania)	Germania	1.025.000	FS SpA	51,00		
				Soci terzi	49,00	51,00	Integrale
Netinera Immobilien GmbH	Berlino (Germania)	Germania	240.000	Netinera Deutschland GmbH	100,00	51,00	Integrale
Netinera Werke GmbH	Neustrelitz (Germania)	Germania	25.000	Prignitzer Eisenbahngesellschaft mbH	100,00	51,00	Integrale
NiedersachsenBahn GmbH & Co. KG	Celle (Germania)	Germania	100.000	Osthannoversche Eisenbahnen Aktiengesellschaft	60,00	44,63	Integrale
NiedersachsenBahn Verwaltungsgesellschaft mbH	Celle (Germania)	Germania	25.000	Osthannoversche Eisenbahnen Aktiengesellschaft	60,00	26,78	Integrale
OHE Cargo GmbH	Celle (Germania)	Germania	26.000	Osthannoversche Eisenbahnen Aktiengesellschaft	100,00	44,63	Integrale
Osthannoversche Eisenbahnen Aktiengesellschaft	Celle (Germania)	Germania	21.034.037	Netinera Bachstein GmbH	87,51	44,63	Integrale
Prignitzer Eisenbahngesellschaft mbH	Berlino (Germania)	Germania	200.000	Netinera Deutschland GmbH	100,00	51,00	Integrale
Regentalbahn AG	Viechtach (Germania)	Germania	2.444.152	Netinera Deutschland GmbH	100,00	51,00	Integrale

» segue **1. ELENCO DELLE IMPRESE INCLUSE NEL CONSOLIDAMENTO CON METODO INTEGRALE**

Denominazione	Sede legale	Sede operativa	Capitale sociale	Società partecipante	% Diritti di voto	% Equity ratio	Metodo di consolidamento
Regental Bahnbetriebs-GmbH	Viechtach (Germania)	Germania	1.023.000	Regentalbahn AG	100,00	51,00	Integrale
Regental Fahrzeugwerkstätten-GmbH	Viechtach (Germania)	Germania	132.936	Regentalbahn AG	100,00	51,00	Integrale
Sippel-Travel GmbH	Frankfurt am Main (Germania)	Germania	127.950	Autobus Sippel GmbH	100,00	51,00	Integrale
Südbrandenburger Nahverkehrs GmbH	Senftenberg (Germania)	Germania	1.022.584	Netinera Deutschland GmbH	100,00	51,00	Integrale
Thello Sas	Parigi (Francia)	Francia	1.500.000	Trenitalia SpA Soci terzi	66,67 33,33	66,67	Integrale
Trenitalia Logistics France Sas	Parigi (Francia)	Francia	43.420	Trenitalia SpA	100,00	100,00	Integrale
TX Logistik AG	Bad Honnef (Germania)	Germania	286.070	Trenitalia SpA	100,00	100,00	Integrale
TX Consulting GmbH	Bad Honnef (Germania)	Germania	25.000	TX Logistik AG	100,00	100,00	Integrale
TX Logistik Austria GmbH	Schwechat (Austria)	Germania	35.000	TX Logistik AG	100,00	100,00	Integrale
TX Logistik A/S	Padborg (Danimarca)	Germania	500.000 <sup>1</sup>	TX Logistik AG	100,00	100,00	Integrale
TX Logistik AB	Helsingborg (Svezia)	Germania	400.000 <sup>1</sup>	TX Logistik AG	100,00	100,00	Integrale
TX Logistik GmbH	Basel (Svizzera)	Germania	50.000 <sup>1</sup>	TX Logistik AG	100,00	100,00	Integrale
TX Service Management GmbH	Bad Honnef (Germania)	Germania	50.000	TX Logistik AG	100,00	100,00	Integrale
Uelzener Hafenbetriebs- und Umschlaggesellschaft mbH	Uelzen (Germania)	Germania	102.258	Osthannoversche Eisenbahnen Aktiengesellschaft	74,00	33,02	Integrale
UNIKAI Hafenbetrieb Lüneburg GmbH	Lüneburg (Germania)	Germania	25.600	Osthannoversche Eisenbahnen Aktiengesellschaft	100,00	44,63	Integrale
Verkehrsbetriebe Bils GmbH	Sendenhorst (Germania)	Germania	25.000	Netinera Deutschland GmbH	100,00	51,00	Integrale
Vlexx GmbH	Mainz (Germania)	Germania	25.000	Regentalbahn AG	100,00	51,00	Integrale
Vogtlandbahn GmbH	Neumark (Germania)	Germania	1.022.584	Regentalbahn AG	100,00	51,00	Integrale

1. Dati espressi in valuta locale

>> segue **1. ELENCO DELLE IMPRESE INCLUSE NEL CONSOLIDAMENTO CON METODO INTEGRALE**

Denominazione	Sede legale	Sede operativa	Capitale sociale	Società partecipante	% Diritti di voto	% Equity ratio	Metodo di consolidamento
<b>Settore operativo: Infrastruttura</b>							
<b>In Italia</b>							
Rete Ferroviaria Italiana - RFI SpA	Roma	Italia	32.007.632.681	FS SpA	100,00	100,00	Integrale
Italferr SpA	Roma	Italia	14.186.000	FS SpA	100,00	100,00	Integrale
Tunnel Ferroviario del Brennero SpA	Roma	Italia - Austria	195.790.910	Rete Ferroviaria Italiana - RFI SpA	86,09		
				Soci terzi	13,91	86,09	Integrale
<b>All'estero</b>							
Infrastructure Engineering Services doo Beograd	Belgrado (Serbia)	Serbia	39.626.684 <sup>1</sup>	Italferr SpA	100,00	100,00	Integrale
<b>Settore operativo: Servizi Immobiliari</b>							
<b>In Italia</b>							
Centostazioni SpA	Roma	Italia	8.333.335	FS SpA	59,9999		
				Soci terzi	40,01	59,99	Integrale
FS Sistemi Urbani Srl	Roma	Italia	532.783.501	FS SpA	100,00	100,00	Integrale
Grandi Stazioni SpA	Roma	Italia	4.304.201	FS SpA	59,9999		
				Soci terzi	40,01	59,99	Integrale
Metropark SpA	Roma	Italia	3.016.463	FS Sistemi Urbani Srl	100,00	100,00	Integrale
Società Elettrica Ferroviaria - Self Srl	Roma	Italia	34.535	FS SpA	100,00	100,00	Integrale
<b>All'estero</b>							
Grandi Stazioni Ceska Republika Sro	Praga	Repubblica Ceca	240.000.000 <sup>1</sup>	Grandi Stazioni SpA	51,00		
				Soci terzi	49,00	30,59	Integrale
<b>Settore operativo: Altri servizi</b>							
<b>In Italia</b>							
Fercredit - Servizi Finanziari SpA	Roma	Italia	32.500.000	FS SpA	100,00	100,00	Integrale
Ferservizi SpA	Roma	Italia	8.170.000	FS SpA	100,00	100,00	Integrale
FS Telco Srl	Roma	Italia	20.000	FS SpA	100,00	100,00	Integrale
Italcertifer SpA	Firenze	Italia	480.000	FS SpA	66,66	66,66	Integrale

1. Dati espressi in valuta locale

## » 2. ELENCO DELLE JOINT VENTURE

Denominazione	Sede legale	Sede operativa	Capitale sociale	Società partecipante	% Diritti di voto	% Equity ratio	Metodo di consolidamento
<b>Settore operativo: Trasporto</b>							
<b>In Italia</b>							
Terminal Alptransit Srl	Milano	Italia	1.500.000	FS Logistica SpA Soci terzi	50,00 50,00	50,00	Equity
Trenord Srl	Milano	Italia	76.120.000	Trenitalia SpA Soci terzi	50,00 50,00	50,00	Equity
<b>All'estero</b>							
Cisalpino SA	Berna (Svizzera)	Svizzera	100.750 <sup>1</sup>	Trenitalia SpA Soci terzi	50,00 50,00	50,00	Equity
Berchtesgardener Land Bahn GmbH	Freilassing (Germania)	Germania	25.000	Regental Bahnbetriebs-GmbH Soci terzi	50,00 50,00	25,50	Equity
Kraftverkehr - GMBH - KVG Lüneburg	Lüneburg (Germania)	Germania	25.565	KVG Stade GmbH & Co. KG	100,00	13,75	Equity
Kraftverkehr Celle Stadt und Land GmbH	Celle (Germania)	Germania	1.099.278	Verkehrsbetriebe Osthannover GmbH Soci terzi	61,00 39,00	13,98	Equity
KVG Stade GmbH & Co. KG	Stade (Germania)	Germania	4.600.000	Verkehrsbetriebe Osthannover GmbH Soci terzi	60,00 40,00	13,75	Equity
KVG Stade Verwaltungs GmbH	Stade (Germania)	Germania	25.000	Verkehrsbetriebe Osthannover GmbH Soci terzi	60,00 40,00	13,75	Equity
ODEG Ostdeutsche Eisenbahngesellschaft mbH	Parchim (Germania)	Germania	500.000	Prignitzer Eisenbahngesellschaft mbH Soci terzi	50,00 50,00	25,50	Equity
ODIG Ostdeutsche Instandhaltungsgesellschaft mbH	Eberswalde (Germania)	Germania	250.000	ODEG Ostdeutsche Eisenbahngesellschaft mbH	100,00	25,50	Equity
Verkehrsbetriebe Osthannover GmbH	Celle (Germania)	Germania	590.542	Osthannoversche Eisenbahnen AG	100,00	22,92	Equity

1. Dati espressi in valuta locale

### >> 3. ELENCO DELLE PARTECIPAZIONI COLLEGATE

Denominazione	Sede legale	Sede operativa	Capitale sociale	Società partecipante	% Diritti di voto	% Equity ratio	Metodo di consolidamento
<b>Settore operativo: Trasporto</b>							
<b>In Italia</b>							
Alpe Adria SpA	Trieste	Italia	120.000	Trenitalia SpA	33,33		
				Soci terzi	66,67	33,33	Equity
Eurogateway Srl	Novara	Italia	99.000	Cemat SpA	37,00		
				Trenitalia SpA	11,00		
				Soci terzi	52,00	30,71	Equity
FNM SpA (già Ferrovie Nord Milano SpA)	Milano	Italia	230.000.000	FS SpA	14,74		
				Soci terzi	85,26	14,74	Equity
La Spezia Shunting Railways SpA	La Spezia	Italia	966.250	Serfer Srl	15,50		
				Trenitalia SpA	4,50		
				Soci terzi	80,00	20,00	Equity
Li-Nea SpA	Scandicci (Firenze)	Italia	2.340.000	Ataf Gestioni Srl	34,00		
				Soci terzi	66,00	23,80	Equity
Pol Rail Srl	Roma	Italia	2.000.000	Trenitalia SpA	50,00		
				Soci terzi	50,00	50,00	Equity
Quadrante Europa Terminal Gate SpA	Verona	Italia	16.876.000	Rete Ferroviaria Italiana - RFI SpA	50,00		
				Soci terzi	50,00	50,00	Equity
Terminal Tremestieri Srl	Messina	Italia	450.000	Bluferries Srl	33,33		
				Soci terzi	66,67	33,33	Equity
<b>All'estero</b>							
Cesar Information Services - CIS Scrl	Bruxelles (Belgio)	Belgio	100.000	Cemat SpA	25,10		
				Soci terzi	74,90	13,37	Equity
CeBus GmbH & Co. KG	Celle (Germania)	Germania	25.000	Kraftverkehr Celle Stadt und Land GmbH	34,50		
				Celler Straßenbahngesellschaft mbH	1		
				Soci terzi	64,50	4,82	Equity
CeBus Verwaltungsgesellschaft mbH	Celle (Germania)	Germania	25.000	Kraftverkehr Celle Stadt und Land GmbH	34,40		
				Celler Straßenbahngesellschaft mbH	1		
				Soci terzi	64,60	4,81	Equity
Celler Straßenbahngesellschaft mbH	Celle (Germania)	Germania	571.450	Kraftverkehr Celle Stadt und Land GmbH	34,70		
				Soci terzi	65,30	4,85	Equity

### » segue 3. ELENCO DELLE PARTECIPAZIONI COLLEGATE

Denominazione	Sede legale	Sede operativa	Capitale sociale	Società partecipante	% Diritti di voto	% Equity ratio	Metodo di consolidamento
EVG Euregio - Verkehrsgesellschaft mbH & Co.KG	Münster (Germania)	Germania	60.000	Verkehrsbetriebe Bils GmbH	33,33		
				Soci terzi	66,66	17,00	Equity
EVG Euregio Verwaltungs- und Beteiligungs GmbH	Münster (Germania)	Germania	25.500	Verkehrsbetriebe Bils GmbH	33,33		
				Soci terzi	66,66	17,00	Equity
GVB Gifhorner Verkehrsbetriebe GmbH	Gifhorn (Germania)	Germania	25.000	Verkehrsgesellschaft Landkreis Gifhorn mbH	100,00	5,78	Equity
Hafen Lüneburg GmbH	Lüneburg (Germania)	Germania	1.750.000	Osthannoversche Eisenbahnen AG	0,70		
				UNIKAI Hafenbetrieb Lüneburg GmbH	29,30		
				Soci terzi	70,00	13,39	Equity
KVB Kraftverkehrsbetriebe GmbH	Isenbüttel (Germania)	Germania	50.000	Verkehrsgesellschaft Landkreis Gifhorn mbH	100,00	5,78	Equity
Logistica SA	Levallois (Francia)	Francia	37.000	Trenitalia SpA	50,00		
				Soci terzi	50,00	50,00	Equity
Osthannoversche Umschlagsgesellschaft mbH	Wittingen (Germania)	Germania	153.600	Osthannoversche Eisenbahnen AG	33,33		
				Soci terzi	66,66	14,88	Equity
Verkehrsgesellschaft Landkreis Gifhorn mbH	Gifhorn (Germania)	Germania	25.565	Verkehrsbetriebe Osthannover GmbH	25,20		
				Soci terzi	74,80	5,78	Equity

#### Settore operativo: Infrastruttura

##### In Italia

Galleria di Base del Brennero – Brenner Basistunnel BBT SE	Bolzano	Italia - Austria	10.240.000	Tunnel Ferroviario del Brennero SpA	50,00		
				Soci terzi	50,00	43,04	Equity

##### All'estero

Tunnel Euralpin Lyon Turin - TELT Sas (già Lyon-Turin Ferroviaire - LTF Sas)	Chambery (Francia)	Italia - Francia	1.000.000	Rete Ferroviaria Italiana - RFI SpA	50,00		
				Soci terzi	50,00	50,00	Equity

#### Settore operativo: Altri servizi

##### In Italia

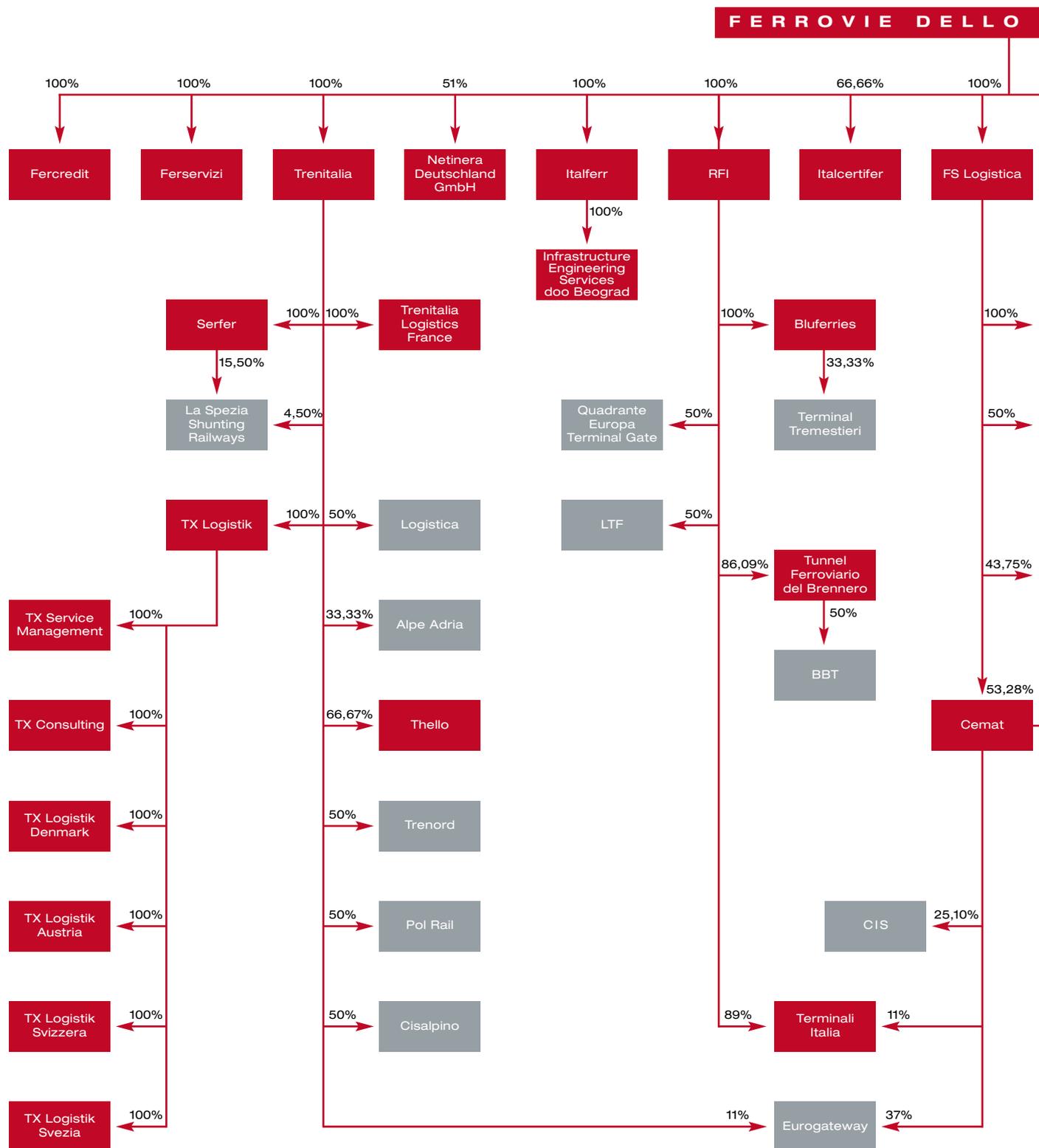
ItaliaCamp Srl	Roma	Italia	10.000	FS SpA	20,00		
				Soci terzi	80,00	20,00	Equity

>> **4. ELENCO DELLE ALTRE PARTECIPAZIONI NON CONSOLIDATE**

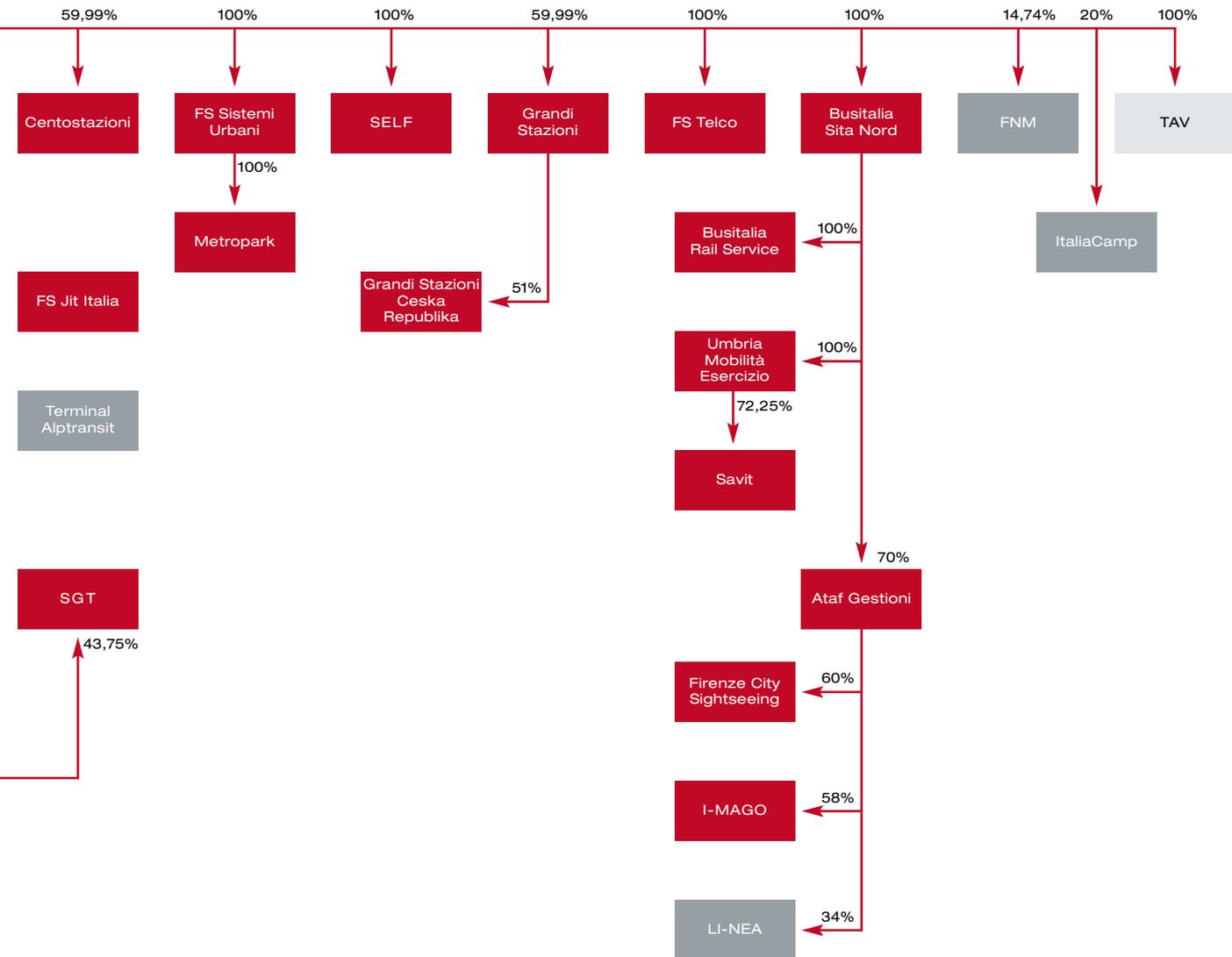
<u>Denominazione</u>	<u>Sede</u>	<u>Capitale sociale</u>	<u>Società partecipante</u>	<u>% Diritti di voto</u>
TAV Srl	Roma	50.000	FS SpA	100,00
East Rail Srl in liquidazione	Trieste	130.000	Trenitalia SpA	32,00
Network Terminali Siciliani SpA in liquidazione	Catania	65.272	RFI SpA	50,00
Nord Est Terminal - NET SpA in liquidazione	Padova	200.000	RFI SpA	51,00
Servizi Ferroviari Portuali - Ferport Genova Srl in liquidazione	Genova	712.000	Serfer Srl	51,00
Siger Srl in liquidazione	Firenze	100.000	Ataf Gestioni Srl	100,00
Sinter Inland Terminal SpA in liquidazione	Milano	2.550.000	FS Logistica SpA	21,27
Sita SpA in liquidazione	Roma	200.000	FS SpA	55,00

# Area di consolidamento del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane

## » 5. MAPPA DI CONSOLIDAMENTO DEL GRUPPO FS ITALIANE AL 31.12.2014



**STATO ITALIANE SPA**

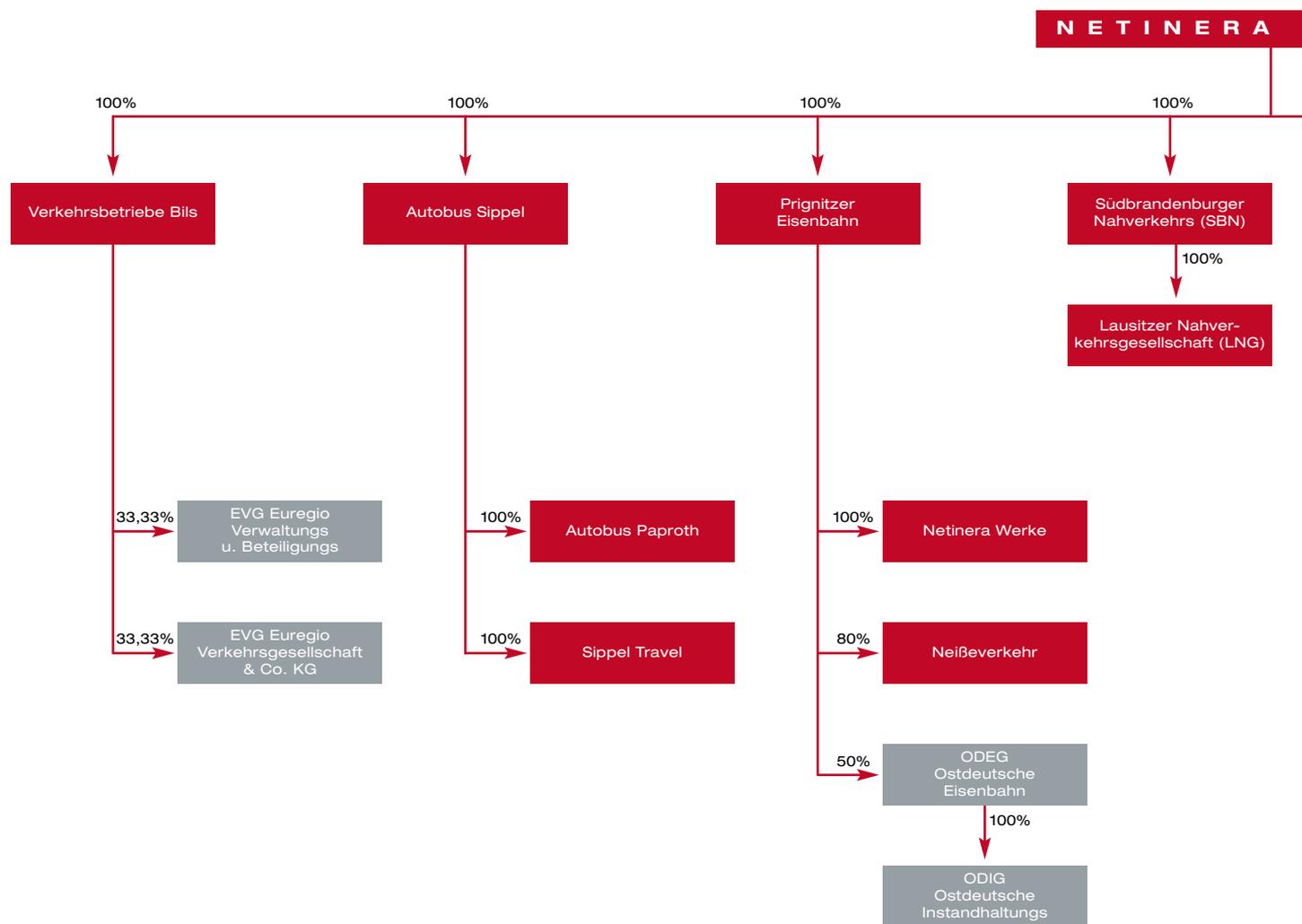


Capogruppo e società controllate di Gruppo

Società valutate con il metodo del patrimonio netto

Società controllate valutate al costo

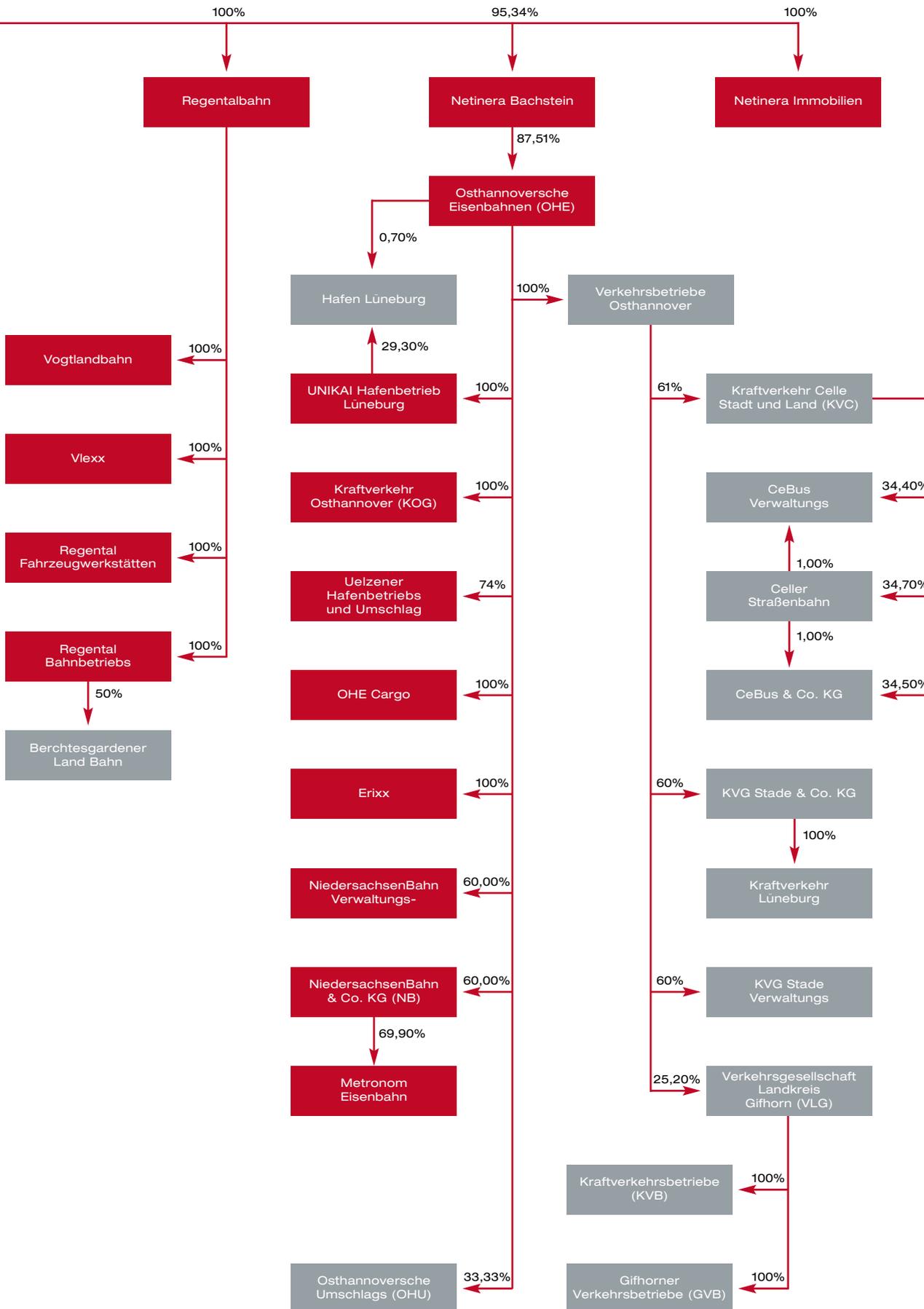
» MAPPA DI CONSOLIDAMENTO DEL GRUPPO NETINERA AL 31.12.2014



Capogruppo e società controllate di Gruppo

Società valutate con il metodo del patrimonio netto

DEUTSCHLAND GMBH



Lettera del Presidente

Il Gruppo in sintesi

Relazione sulla gestione 2014

Bilancio consolidato 2014

Bilancio di esercizio 2014

**Attestazione sul bilancio consolidato  
del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane al 31 Dicembre 2014  
ai sensi dell'art.154-bis, comma 5 del D.Lgs. 58/1998**

1. I sottoscritti Michele Mario Elia 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 2014.

2. Al riguardo segnalano 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.



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 38.790.425.495,00

Iscritta al Registro delle Imprese di Roma

Cod. Fisc. n° 7 1440635910001 - R.E.A. 962803



3. Si attesta, inoltre, che:

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.

24 aprile 2015

Michele Mario Elia

Amministratore Delegato

Roberto Mannozi

Dirigente Preposto alla redazione  
dei documenti contabili societari

**RELAZIONE DEL COLLEGIO SINDACALE  
AL BILANCIO CONSOLIDATO AL 31 DICEMBRE 2014  
DEL GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE**

All'Assemblea degli Azionisti di Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. con Socio Unico

Signor Azionista,

il bilancio consolidato al 31 dicembre 2014 del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane – 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 proposto 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. con Socio Unico e il bilancio consolidato del Gruppo FS al 31 dicembre 2014 relativamente al risultato di esercizio e al patrimonio netto, posti a confronto con i corrispondenti dati del bilancio al 31 dicembre 2013.

Il bilancio consolidato presenta un risultato netto d'esercizio di 303 milioni di euro, a fronte di un risultato per l'esercizio 2013 pari a 460 milioni di euro.

Nella Relazione sulla gestione, sottoposta all'esame di coerenza da parte della società di revisione KPMG S.p.A., gli Amministratori hanno illustrato l'andamento complessivo della situazione economica, patrimoniale e finanziaria del 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. con Socio Unico al 31 dicembre 2014, non si è esteso il controllo del Collegio Sindacale, in conformità con quanto disposto dall'art. 41 del D.lgs. n. 127 del



1991 e, pertanto, non assumiamo alcuna responsabilità in ordine alla loro correttezza.

La Relazione sulla gestione dell'esercizio 2014 redatta dagli Amministratori, nel complesso, illustra in modo adeguato la situazione economica, patrimoniale e finanziaria del Gruppo, l'andamento della gestione nel corso del 2014 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 2014.

Il Collegio ha approfondito alcune tematiche rilevanti che hanno interessato il Gruppo nel corso dell'anno 2014, attraverso, tra le altre cose, le informative predisposte dall'Amministratore Delegato a corredo delle decisioni consiliari da assumere e gli incontri con la società incaricata della revisione legale dei conti. Ulteriori utili elementi sono stati acquisiti in occasione dei periodici scambi di informazioni con i responsabili delle strutture organizzative e con i Collegi Sindacali delle principali società controllate, anche ai sensi dell'art. 2403 bis cod. civ.

In tale contesto, il Collegio ha posto particolare attenzione ai temi di seguito illustrati.

#### Piano industriale 2015 – 2017

L'orizzonte del Piano industriale approvato dal precedente Consiglio di Amministrazione era il quadriennio 2014-2017. Nel corso dell'anno 2014, il Piano Industriale è stato oggetto di un primo passaggio consiliare a ottobre 2014, a cui è seguito, nel febbraio 2015, un ulteriore passaggio consiliare, anche al fine di impostare il Piano su un nuovo orizzonte temporale 2015-2018, inquadrando i progetti di valorizzazione in termini di impatto sul conto economico e soprattutto tenendo presente la prospettiva del processo di privatizzazione, nonché per individuare idonee azioni per assorbire gli effetti delle manovre di legge e regolatorie nel frattempo intervenute.

Da parte del Collegio è stata evidenziata la necessità di misurare i correlati impatti sui flussi finanziari nella logica di armonizzarne l'evoluzione con il Piano strategico; inoltre, è stata evidenziata l'esigenza che, considerata la centralità della privatizzazione, tale tema sia inserito nell'aggiornamento del Piano 2015-2018.



Il Collegio ha sottolineato altresì la necessità che la Società aggiorni periodicamente il Consiglio di Amministrazione in relazione all'evoluzione del Piano Industriale al relativo processo di attuazione con gli sviluppi della valorizzazione del Gruppo.

#### Privatizzazione di Grandi stazioni

Il Collegio Sindacale ha più volte sottolineato l'opportunità – in vista della possibile privatizzazione della *Business Unit Retail* di Grandi Stazioni ("GS") e al fine di poter consentire l'apprezzamento della convenienza economica dell'intera operazione – di: (i) confrontare il valore economico derivante dall'attualizzazione dei flussi delle tre ipotizzate società (GS, Rail e Retail) con il valore economico della società GS nella sua attuale configurazione di entità giuridica unica e acquisire; (ii) acquisire i dati di sviluppo prospettico fino alla scadenza della concessione; (iii) definire i tassi di attualizzazione per il calcolo del valore economico delle ipotizzate società derivanti dalla scissione; (iv) verificare il valore del ramo "rail" in riferimento ai debiti, agli investimenti, al personale, analizzando i potenziali profili di rischio dell'operazione e gli investimenti che il Gruppo, dopo la eventuale separazione delle tre attività, dovrà comunque effettuare con la relativa sostenibilità del debito.

#### Valorizzazione rete elettrica rete di trasmissione

Il Collegio Sindacale, con riferimento alle modalità di attuazione dell'operazione di valorizzazione della rete elettrica di proprietà del Gruppo, ha approfondito i connessi profili di diritto della concorrenza e fiscali.

La logica da cui muove l'operazione riflette la *ratio legis* sottesa al dettato normativo di cui all'art. 1, co. 193, della L. 23 dicembre 2014, n. 190 (c.d. "Legge di Stabilità 2015"), laddove è previsto che, "al fine di migliorare l'efficienza della rete di trasmissione nazionale di energia elettrica e di assicurare lo sviluppo della rete ferroviaria nazionale (...)", la rete elettrica di proprietà del Gruppo FS debba divenire Rete di Trasmissione Nazionale, con l'acquisizione da parte del gestore nazionale (ossia Terna S.p.A.).

In merito alla compatibilità dell'operazione con i principi in materia di tutela della concorrenza, il Collegio evidenzia che, nel corso della seduta consiliare del 24 aprile 2015, il Consiglio di Amministrazione si è espresso favorevolmente sull'opportunità di avanzare

richiesta al Ministero dell'Economia e delle Finanze ("MEF") di coinvolgere l'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato (c.d. "Autorità Antitrust") per acquisire un parere sui profili *antitrust* dell'operazione; la Capogruppo si è attivata in tal senso al fine di ottenere una risposta in tempi rapidi, anche in merito ai profili fiscali dell'operazione, il Collegio Sindacale ha evidenziato l'opportunità di richiedere apposito parere in merito.

*Delibera dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti per riduzione canoni*

La delibera dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti ("ART") n. 70 ha ridotto il pedaggio sull'Alta Velocità da euro 13,1 a euro 8,2 per treno/km, l'impatto sul conto economico è pari a circa 126 milioni di euro (di cui circa 110 milioni di euro sul 2015 e circa 16 milioni di euro sul consuntivo 2014).

La riduzione della tariffa ha richiesto la predisposizione di un *impairment test*, i cui risultati, secondo quanto riferito dal revisore legale dei conti, hanno confermato la recuperabilità del valore contabile della relativa Unità. Ciò nel presupposto della temporaneità delle previsioni inserite nella delibera dell'ART.

Tuttavia, a seguito della risposta dell'ART in ordine alla non certa temporaneità delle perdite tariffe, RFI ha ritenuto di dover presentare, in data 3 marzo 2015, ricorso straordinario al Presidente della Repubblica.

Sconto K2

Per la tematica relativa allo Sconto K2 è in fase di attivazione un tavolo tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ("MIT"), ART e RFI per le opportune valutazioni in merito alla determinazione degli importi da riconoscere alle imprese ricorrenti.

Nelle more della definizione di detti criteri e in vista di un possibile percorso transattivo, tenuto anche conto delle attività avviate dal Commissario *ad acta*, non sono stati iscritti nel bilancio di esercizio al 31 dicembre 2014 di RFI e nel bilancio consolidato alla stessa data del Gruppo FS – in applicazione dei principi contabili IAS/IFRS e in conformità a quanto effettuato nel bilancio del precedente esercizio – né i costi e gli oneri verso le imprese ferroviarie interessate, né i corrispondenti ed eventuali ricavi da ricevere da parte dello Stato. Ciò in ragione dell'arbitrarietà che comporterebbe qualsiasi valutazione e del conseguente rischio di indicare importi di determinazione aleatoria, che sarebbero soggetti

ad elevata variabilità.

#### Contratto merci ed evoluzione della divisione Cargo

La nuova disciplina prevista dalla L. n. 190 del 2014 - Legge di Stabilità 2015 - per le imprese ferroviarie di trasporto merci ha comportato che non può essere rinnovato il Contratto di Servizio Merci, con una conseguente riduzione dei corrispettivi per Trenitalia di circa 105 milioni di euro solo in parte compensata dall'eliminazione dei costi di accesso all'infrastruttura da e verso il Sud Italia e dei costi di traghettaggio relativamente ai servizi di trasporto con origine e/o destinazione delle regioni del Centro-Sud Italia.

Tale situazione ha reso necessaria una revisione del piano economico finanziario della Divisione Cargo al fine di verificare, attraverso *impairment test*, il livello di recuperabilità del valore del capitale investito della Divisione stessa. Da tale analisi è emersa la necessità di operare una svalutazione del valore degli *asset* pari a circa 185 milioni di euro, che ha influenzato negativamente l'EBIT e il risultato netto di Trenitalia.

#### Valutazioni immobili

Grandi Stazioni e FS Logistica possiedono alcuni immobili che, per la loro natura particolare e le condizioni attuali, potrebbero avere un valore di mercato inferiore al costo iscritto in bilancio. Per tali ragioni, il Gruppo FS (g) ha richiesto a professionisti esterni la predisposizione di specifiche perizie immobiliari e, a seguito dei risultati ottenuti, (g) ha apportato una svalutazione di 62 milioni di euro, al fine di allineare il valore contabile di detti terreni e fabbricati al loro *fair value*.

#### Contenziosi e procedure di infrazione europee

In data 28 marzo 2014, la Commissione Europea - Direzione Generale della Concorrenza ("DG Concorrenza") ha notificato l'avvio di una procedura di indagine formale con riferimento a due possibili aiuti di Stato relativi a:

- alcune operazioni di *asset allocation* infragruppo (caso "SA 32179");
- compensazioni per obblighi di servizio merci (caso "SA 32953").

La prima misura sotto indagine (ossia, il caso "SA 32179") riguarda n. 4 operazioni di *asset allocation* interne al Gruppo FS realizzate, rispettivamente, a favore di Trenitalia e di FS

Logistica; in particolare, si tratta di trasferimenti che riguardano attivi non costituenti infrastruttura ferroviaria e comunque non più funzionali alle attività del gestore dell'infrastruttura.

La seconda misura sotto indagine (caso "SA 32953") riguarda le compensazioni riconosciute dall'Italia a Trenitalia per il trasporto pubblico di merci dal 2000 al 2014, in forza di n. 3 contratti di servizio succedutisi negli anni.

Le osservazioni dell'Autorità Italiana e del Gruppo FS sono attualmente al vaglio della Commissione. Stando a quanto riferito dalla Società, le predette procedure in essere allo stato non presentano potenziali riflessi economici. Il Collegio Sindacale ritiene, comunque, opportuno che siano monitorate con attenzione le procedure in corso e i relativi effetti.

*Pergasazioni sequestrati e rischio frodi in grandi opere*

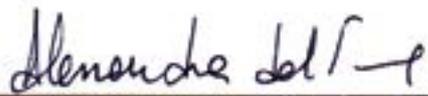
In seguito ad accertamenti giudiziari da parte di alcune Procure della Repubblica, in conformità al principio di revisione ISA 240, è stata effettuata la valutazione dell'esistenza di eventuali errori significativi in bilancio dovuti a frodi; la società incaricata della revisione legale dei conti ha riferito di aver attivato specifiche procedure, dalle quali non sono emersi elementi che facciano ritenere che il bilancio consolidato contenga errori significativi dovuti a frodi.

Roma, 11 maggio 2015

**IL COLLEGIO SINDACALE**

*Dott.ssa Alessandra del Verme*

(Presidente)



*Dott.ssa Claudia Cattani*

(Sindaco effettivo)



*Prof. Tiziano Onesti*

(Sindaco effettivo)





**KPMG S.p.A.**  
**Revisione e organizzazione contabile**  
Via Ettore Pedrolini, 2  
00187 ROMA RM

Telefono +39 06 80981.1  
Telefax +39 06 8077475  
e-mail it-firmauditaly@kpmg.it  
PEC kpmgspa@pec.kpmg.it

## **Relazione della società di revisione ai sensi degli artt. 14 e 16 del D.Lgs. 27 gennaio 2010, n. 39**

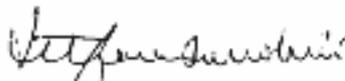
All'Azionista Unico della  
Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A.

- 1 Abbiamo svolto la revisione contabile del bilancio consolidato, costituito dal conto economico consolidato, dal prospetto di conto economico complessivo consolidato, dal prospetto della situazione patrimoniale-finanziaria consolidata, dal prospetto delle variazioni del patrimonio netto consolidato, dal rendiconto finanziario consolidato e dalle relative note esplicative, del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane chiuso al 31 dicembre 2014. La responsabilità della redazione del bilancio in conformità agli International Financial Reporting Standards adottati dall'Unione Europea compete agli amministratori della Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A.. 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 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 consolidato dell'esercizio precedente, i cui dati sono presentati ai fini comparativi, si fa riferimento alla relazione emessa da altro revisore in data 30 aprile 2014.
- 3 A nostro giudizio, il bilancio consolidato del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane al 31 dicembre 2014 è conforme agli International Financial Reporting Standards adottati dall'Unione Europea; 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 compete agli amministratori della Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A.. E' di nostra competenza l'espressione del giudizio sulla coerenza della relazione sulla gestione e della specifica sezione sul governo societario e gli assetti proprietari, limitatamente alle informazioni di cui al comma 2, lettera b), dell'art. 123-bis del D.Lgs. 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'art. 123-bis del D.Lgs. 58/98 presentate nella specifica sezione della medesima relazione sono coerenti con il bilancio consolidato del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane al 31 dicembre 2014.

Roma, 11 maggio 2015

KPMG S.p.A.



Stefano Bandini  
Socio





# Bilancio di esercizio di Ferrovie dello Stato Italiane SpA

- » 272 **Prospetti contabili**
- » 278 **Note esplicative al Bilancio di esercizio**
- » 338 **Attestazione dell'Amministratore Delegato e del Dirigente Preposto**
- » 340 **Relazione del Collegio Sindacale**
- » 350 **Relazione della Società di Revisione**



# Prospetti contabili

## Prospetto della situazione patrimoniale-finanziaria

### »» ATTIVITÀ

	Note	31.12.2014	31.12.2013
Immobili, impianti e macchinari	5	44.801.369	41.540.337
Investimenti immobiliari	6	519.273.412	533.156.206
Attività immateriali	7	38.439.199	39.022.954
Attività per imposte anticipate	8	213.966.058	220.080.419
Partecipazioni	9	35.562.960.772	35.552.437.702
Attività finanziarie non correnti (inclusi derivati)	10	5.438.794.498	5.922.540.311
Crediti commerciali non correnti	13	6.096.509	6.826.518
Altre attività non correnti	11	442.598.611	459.979.029
<b>Attività non correnti</b>		<b>42.266.930.428</b>	<b>42.775.583.476</b>
Rimanenze	12	491.166.892	494.799.580
Crediti commerciali correnti	13	121.529.987	129.052.885
Attività finanziarie correnti (inclusi i derivati)	10	1.342.170.011	1.269.624.318
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	14	183.086.063	420.967.362
Crediti tributari	15	81.909.893	84.915.489
Altre attività correnti	11	400.277.255	186.837.657
<b>Attività correnti</b>		<b>2.620.140.101</b>	<b>2.586.197.291</b>
<b>Attività</b>		<b>44.887.070.529</b>	<b>45.361.780.767</b>

Valori in euro

## &gt;&gt; PATRIMONIO NETTO E PASSIVITÀ

	Note	31.12.2014	31.12.2013
<b>Patrimonio netto</b>			
Capitale sociale	16	38.790.425.485	38.790.425.485
Riserve	16	307.602.382	303.763.867
Riserve di valutazione	16	(1.869.832)	(1.161.089)
Utili/(Perdite) portati a nuovo	16	(2.844.937.242)	(2.917.869.021)
Utili/(Perdite) di esercizio	16	89.212.009	76.770.293
<b>Patrimonio netto</b>		<b>36.340.432.802</b>	<b>36.251.929.535</b>
<b>Passività</b>			
Finanziamenti a medio/lungo termine	17	5.438.641.624	5.920.356.480
Tfr e altri benefici ai dipendenti	18	13.905.651	15.518.950
Fondi rischi e oneri	19	77.897.585	81.696.655
Passività per imposte differite	8	437.741.502	393.914.451
Altre passività non correnti	21	873.860.400	868.179.929
<b>Passività non correnti</b>		<b>6.842.046.762</b>	<b>7.279.666.465</b>
Finanziamenti a breve termine e quota corrente finanziamenti a medio/lungo termine	17	701.887.360	382.676.267
Debiti commerciali correnti	22	76.023.115	71.130.043
Debiti per imposte sul reddito			291.173
Passività finanziarie correnti (inclusi derivati)	20	489.518.719	978.613.424
Altre passività correnti	21	437.161.771	397.473.860
<b>Passività correnti</b>		<b>1.704.590.965</b>	<b>1.830.184.767</b>
<b>Passività</b>		<b>8.546.637.727</b>	<b>9.109.851.232</b>
<b>Patrimonio netto e Passività</b>		<b>44.887.070.529</b>	<b>45.361.780.767</b>

Valori in euro

# Conto economico



	Note	2014	2013
<b>Ricavi e proventi</b>			
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	23	141.582.415	152.576.142
Altri proventi	24	6.432.633	7.833.431
<b>Ricavi e proventi</b>		<b>148.015.048</b>	<b>160.409.573</b>
<b>Costi operativi</b>			
Costo del personale	25	(50.066.354)	(51.785.973)
Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	26	(6.347.152)	(44.320.376)
Costi per servizi	27	(52.604.103)	(53.368.950)
Costi per godimento beni di terzi	28	(5.041.227)	(7.268.465)
Altri costi operativi	29	(28.478.694)	(24.692.044)
Costi per lavori interni capitalizzati	30	231.908	202.670
<b>Costi operativi</b>		<b>(142.305.622)</b>	<b>(181.233.138)</b>
Ammortamenti	31	(21.638.745)	(22.111.619)
Svalutazioni e perdite/(riprese) di valore	32	(6.227.977)	(21.877.807)
<b>Risultato operativo (EBIT)</b>		<b>(22.157.296)</b>	<b>(64.812.991)</b>
<b>Proventi e oneri finanziari</b>			
Proventi da partecipazioni	33	113.022.859	124.809.426
Altri proventi finanziari	33	167.340.955	153.331.393
Oneri su partecipazioni	34	(348.363)	(32.659.596)
Altri oneri finanziari	34	(164.977.046)	(136.211.405)
<b>Risultato prima delle imposte</b>		<b>92.881.109</b>	<b>44.456.827</b>
Imposte sul reddito	35	(3.669.100)	32.313.466
<b>Risultato delle attività continuative</b>		<b>89.212.009</b>	<b>76.770.293</b>
<b>Risultato netto dell'esercizio</b>		<b>89.212.009</b>	<b>76.770.293</b>

Valori in euro

## Conto economico complessivo



	Note	2014	2013
<b>Risultato netto dell'esercizio</b>		<b>89.212.009</b>	<b>76.770.293</b>
Componenti che non saranno riclassificate successivamente nell'Utile/(Perdita) dell'esercizio:			
Utili/(Perdite) relativi a benefici attuariali	16/18	(970.854)	623.068
Effetto fiscale Utili/(Perdite) relativi a benefici attuariali	16/18	262.111	(172.641)
<b>Altre componenti di Conto economico complessivo dell'esercizio, al netto degli effetti fiscali</b>		<b>(708.743)</b>	<b>450.427</b>
<b>Risultato complessivo dell'esercizio</b>		<b>88.503.266</b>	<b>77.220.720</b>

Valori in euro



# Prospetto delle variazioni del Patrimonio netto



	Capitale sociale	Riserve				Totale Riserve	Utile/(Perdite) portati a nuovo	Utile/(Perdita) d'esercizio	Totale Patrimonio netto
		Altre riserve			Riserve di valutazione				
		Riserva legale	Riserva straordinaria	Riserve diverse	Riserva per Utili/(Perdite) attuariali per benefici ai dipendenti				
<b>Saldo al 1.1.2013</b>	38.790.425.485	17.603.169	27.896.982	254.599.169	(1.611.516)	298.487.804	(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				3.664.547	69.626.392	(73.290.939)	
Altri movimenti									
Utile/(Perdita) complessivo rilevato di cui:									
Utile/(Perdita) rilevato direttamente a Patrimonio netto					450.427	450.427			450.427
Utile/(Perdita) d'esercizio								76.770.293	76.770.293
<b>Saldo al 31.12.2013</b>	38.790.425.485	21.267.716	27.896.982	254.599.169	(1.161.089)	302.602.778	(2.917.869.021)	76.770.293	36.251.929.535
Aumento di Capitale									
Distribuzione dividendi									
Destinazione del Risultato netto dell'esercizio precedente		3.838.515				3.838.515	72.931.778	(76.770.293)	
Altri movimenti									
Utile/(Perdita) complessivo rilevato di cui:									
Utile/(Perdita) rilevato direttamente a Patrimonio netto					(708.743)	(708.743)			(708.743)
Utile/(Perdita) d'esercizio								89.212.009	89.212.009
<b>Saldo al 31.12.2014</b>	38.790.425.485	25.106.231	27.896.982	254.599.169	(1.869.832)	305.732.551	(2.844.937.242)	89.212.009	36.340.432.802

Valori in euro



	2014	2013
<b>Utile/(Perdita) d'esercizio</b>	<b>89.212.009</b>	<b>76.770.293</b>
Imposte sul reddito	3.669.100	(32.313.466)
Proventi/oneri finanziari	(6.667.832)	(7.499.556)
Ammortamenti	21.638.746	22.111.619
Accantonamento fondi per rischi		95.539
Svalutazioni	1.444.747	52.563.721
Accantonamento fondi per benefici ai dipendenti	297.414	356.592
<b>Accantonamenti e svalutazioni</b>	<b>1.742.161</b>	<b>53.015.852</b>
Variazione delle rimanenze	4.393.294	25.017.270
Variazione dei crediti commerciali	8.252.907	(14.354.260)
Variazione dei debiti commerciali	1.828.072	(18.602.469)
Variazione delle altre attività	(188.633.170)	162.811.209
Variazione delle altre passività	39.001.934	(100.225.060)
Utilizzi fondi rischi e oneri	(1.793.631)	(1.097.637)
Pagamento benefici ai dipendenti	(2.881.566)	(2.338.234)
Proventi finanziari incassati/oneri finanziari pagati	6.667.832	2.209.082
Variazione dei crediti/debiti per imposte	49.248.846	27.475.099
<b>Flusso di cassa netto generato/(assorbito) da attività operativa</b>	<b>25.678.702</b>	<b>192.979.742</b>
Investimenti in immobilizzazioni materiali	(466.355)	(897.356)
Investimenti immobiliari	(765.835)	(898.169)
Investimenti in immobilizzazioni immateriali	(12.367.196)	(12.309.485)
Investimenti in partecipazioni	(10.571.434)	(38.250.000)
<b>Investimenti al lordo dei contributi</b>	<b>(24.170.820)</b>	<b>(52.355.010)</b>
Contributi - Immobilizzazioni immateriali	1.008.071	4.417.745
<b>Contributi</b>	<b>1.008.071</b>	<b>4.417.745</b>
Disinvestimenti in immobilizzazioni materiali	1.098	2.307
Disinvestimenti - Investimenti immobiliari		23.207
<b>Disinvestimenti</b>	<b>1.098</b>	<b>25.514</b>
<b>Flusso di cassa netto generato/(assorbito) da attività di investimento</b>	<b>(23.161.651)</b>	<b>(47.911.751)</b>
Erogazione e rimborso di finanziamenti a medio/lungo termine	(232.297.467)	58.183.543
Erogazione e rimborso di finanziamenti a breve termine	69.227.703	99.966.643
Variazione delle attività finanziarie	224.637.968	(409.901.719)
Variazione delle passività finanziarie		(3.332.103)
<b>Flusso di cassa netto generato/(assorbito) da attività finanziaria</b>	<b>61.568.204</b>	<b>(255.083.636)</b>
<b>Flusso di cassa complessivo generato/(assorbito) nel periodo</b>	<b>64.085.255</b>	<b>(110.015.645)</b>
<b>Disponibilità liquide a inizio periodo</b>	<b>223.812.802</b>	<b>333.828.447</b>
<b>Disponibilità liquide a fine periodo</b>	<b>287.898.057</b>	<b>223.812.802</b>
di cui saldo del c/c intersocietario	104.811.993	(197.154.560)

Valori in euro



# Note esplicative al Bilancio di esercizio di esercizio

## 1. Attività della 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, Piazza della Croce Rossa, 1.

In presenza di significative partecipazioni di controllo e in ottemperanza allo IFRS 10 la Società redige il Bilancio consolidato che presenta un Patrimonio netto di Gruppo di 37.046 milioni di euro e un Utile dell'esercizio di pertinenza del Gruppo di 292 milioni di euro.



## 2. Criteri di redazione del Bilancio

Il Bilancio civilistico è stato predisposto in conformità ai principi contabili internazionali (*International Accounting Standards* (IAS) e *International Financial Reporting Standards – IFRS*) emanati dall'International Accounting Standards Board (IASB) e alle interpretazioni emesse dall'IFRS Interpretations Committee (IFRIC) e dallo Standing Interpretations Committee (SIC), riconosciuti dall'Unione Europea ai sensi del Regolamento (CE) 1606/2002 e in vigore alla chiusura dell'esercizio (l'insieme di tutti i principi e le interpretazioni di riferimento sopraindicati sono di seguito definiti "EU-IFRS"). In particolare, gli EU-IFRS sono stati applicati in modo coerente a tutti i periodi presentati nel presente documento.

Il Bilancio 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 dell'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 di 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 4 *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*.

Le riclassifiche operate al 31 dicembre 2014 in alcune voci, volte a meglio rappresentare la situazione patrimoniale e finanziaria della Società, sono state effettuate anche sui corrispondenti valori del 31 dicembre 2013. Nei commenti alle singole voci di Bilancio è indicato puntualmente il valore delle singole riclassifiche effettuate sui saldi 2013.

Gli Amministratori in data 24 aprile 2015 hanno approvato il Bilancio di esercizio al 31 dicembre 2014 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 entro i termini previsti dall'art. 2364 del 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 24 aprile 2015, data di approvazione da parte del Consiglio di Amministrazione.

La società KPMG SpA è incaricata della revisione legale dei conti, ai sensi del D.Lgs. 39/2010.

## 3. Principi contabili applicati

I principi contabili e i criteri di valutazione sono gli stessi adottati per la redazione del Bilancio consolidato annuale, al quale si rinvia, fatta eccezione per la rilevazione e valutazione delle partecipazioni in imprese controllate, a controllo congiunto e collegate, che sono iscritte al costo di acquisizione o di costituzione. In presenza di evidenze di perdita di valore, la recuperabilità è verificata attraverso il confronto tra il valore di carico e il maggiore tra il valore d'uso, determinato attualizzando i flussi di cassa prospettici, ove possibile, della partecipazione e il valore ipotetico di vendita, determinato sulla base di transazioni recenti o multipli di mercato. La quota di perdite eccedente il valore di carico contabile è rilevata in un apposito fondo del passivo nella misura in cui la Società ritiene sussistenti obbligazioni legali o implicite alla copertura delle perdite e comunque nei limiti del Patrimonio netto contabile. Qualora l'andamento successivo della partecipata oggetto di svalutazione evidenzia un miglioramento tale da far ritenere che siano venuti meno i motivi delle svalutazioni effettuate, le partecipazioni sono rivalutate nei limiti delle svalutazioni rilevate negli esercizi precedenti, nella voce Proventi/(Oneri) su partecipazioni. Le altre partecipazioni, che non sono quotate in un mercato attivo e per le quali l'impiego di un opportuno modello di valutazione non risulterebbe attendibile, sono valutate al costo.

I dividendi da controllate e collegate sono rilevati a Conto economico nell'esercizio in cui sono deliberati.

### Principi contabili di recente emissione

Con riferimento ai principi contabili di recente emanazione si rinvia a quanto indicato nel Bilancio consolidato.

### Uso di stime e valutazioni

Con riferimento all'utilizzo di stime contabili si rinvia a quanto indicato nel Bilancio consolidato.

## 4. 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 a 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 e i relativi limiti di concentrazione (ii) le tipologie di prodotti finanziari utilizzabili.

La seguente tabella riporta la esposizione al rischio di credito della Società:



	31.12.2014	31.12.2013
Crediti commerciali correnti	145.286	148.024
Fondo svalutazione	(23.756)	(18.971)
<b>Crediti commerciali correnti al netto del fondo svalutazione</b>	<b>121.530</b>	<b>129.053</b>
Altre attività correnti	152.627	54.089
Fondo svalutazione		(153)
<b>Altre attività correnti al netto del fondo svalutazione</b>	<b>152.627</b>	<b>53.936</b>
Attività finanziarie non correnti (inclusi derivati)	5.438.794	5.922.540
Fondo svalutazione		
<b>Attività finanziarie non correnti (inclusi derivati) al netto del fondo svalutazione</b>	<b>5.438.794</b>	<b>5.922.540</b>
Altre attività non correnti	1.244	1.243
Fondo svalutazione	(1.073)	
<b>Altre attività non correnti al netto del fondo svalutazione</b>	<b>171</b>	<b>1.243</b>
<b>Disponibilità liquide e mezzi equivalenti</b>	<b>183.086</b>	<b>420.967</b>
Attività finanziarie correnti (inclusi derivati)	1.342.035	1.269.489
Fondo svalutazione		
<b>Attività finanziarie correnti (inclusi derivati) al netto del fondo svalutazione</b>	<b>1.342.035</b>	<b>1.269.489</b>
Crediti commerciali non correnti	6.243	6.973
Fondo svalutazione	(146)	(146)
<b>Crediti commerciali non correnti al netto del fondo svalutazione</b>	<b>6.097</b>	<b>6.827</b>
<b>Totale esposizione al netto del Fondo svalutazione*</b>	<b>7.244.340</b>	<b>7.804.055</b>

Valori in migliaia di euro

\* 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 esposte escludendo le Disponibilità liquide e mezzi equivalenti.



	31.12.2014	31.12.2013
Pubblica amministrazione, Stato italiano, Regioni	5.076	7.526
Clienti ordinari	19.017	25.527
Altri debitori	3.012	4.225
Società del Gruppo	7.034.149	7.345.810
<b>Totale esposizione al netto del Fondo svalutazione</b>	<b>7.061.254</b>	<b>7.383.088</b>

Valori in migliaia di euro

Le seguenti tabelle forniscono una ripartizione delle attività finanziarie al 31 dicembre 2014 e 2013 raggruppate per scaduto, al netto del Fondo svalutazione crediti.



	Non scaduti	Scaduti da				Totale
		0-180	180-360	360-720	oltre 720	
<b>31.12.2014</b>						
Pubblica amministrazione, Stato italiano, Regioni (lordo)	1.502	287	564	2.608	1.704	6.666
Fondo svalutazione	(1.104)	(44)	(16)	(108)	(318)	(1.590)
<b>Pubblica amministrazione, Stato italiano, Regioni (netto)</b>	<b>398</b>	<b>243</b>	<b>548</b>	<b>2.500</b>	<b>1.386</b>	<b>5.076</b>
Clienti ordinari (lordo)	19.756	3.729	2.116	2.968	12.760	41.329
Fondo svalutazione	(10.470)	(295)	(439)	(1.062)	(10.046)	(22.312)
<b>Clienti ordinari (netto)</b>	<b>9.286</b>	<b>3.434</b>	<b>1.677</b>	<b>1.906</b>	<b>2.714</b>	<b>19.017</b>
Altri debitori (lordo)	4.085					4.085
Fondo svalutazione	(1.073)					(1.073)
<b>Altri debitori (netto)</b>	<b>3.012</b>					<b>3.012</b>
Società del Gruppo (lordo)	7.005.641	12.804	3.276	2.562	9.866	7.034.149
Fondo svalutazione						
<b>Società del Gruppo (netto)</b>	<b>7.005.641</b>	<b>12.804</b>	<b>3.276</b>	<b>2.562</b>	<b>9.866</b>	<b>7.034.149</b>
<b>Totale esposizione al netto del Fondo svalutazione</b>	<b>7.018.337</b>	<b>16.481</b>	<b>5.501</b>	<b>6.968</b>	<b>13.966</b>	<b>7.061.254</b>

Valori in migliaia di euro



	Non scaduti	Scaduti da				Totale
		0-180	180-360	360-720	oltre 720	
<b>31.12.2013</b>						
Pubblica amministrazione, Stato italiano, Regioni (lordo)	4.838	764	797	512	1.643	8.554
Fondo svalutazione	(403)	(81)	(59)	(156)	(329)	(1.028)
<b>Pubblica amministrazione, Stato italiano, Regioni (netto)</b>	<b>4.435</b>	<b>683</b>	<b>738</b>	<b>356</b>	<b>1.314</b>	<b>7.526</b>
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)	(18.090)
<b>Clienti ordinari (netto)</b>	<b>20.321</b>	<b>1.537</b>	<b>978</b>	<b>1.088</b>	<b>1.603</b>	<b>25.527</b>
Altri debitori (lordo)	4.378					4.378
Fondo svalutazione	(153)					(153)
<b>Altri debitori (netto)</b>	<b>4.225</b>					<b>4.225</b>
Società del Gruppo (lordo)	7.343.054	2.071	156	331	198	7.345.810
Fondo svalutazione						
<b>Società del Gruppo (netto)</b>	<b>7.343.054</b>	<b>2.071</b>	<b>156</b>	<b>331</b>	<b>198</b>	<b>7.345.810</b>
<b>Totale esposizione al netto del Fondo svalutazione</b>	<b>7.372.035</b>	<b>4.291</b>	<b>1.872</b>	<b>1.775</b>	<b>3.115</b>	<b>7.383.088</b>

Valori in migliaia di euro

## Rischio di liquidità

Il rischio di 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 e uscite monetarie derivanti da interessi e rimborsi in linea capitale.

Per far fronte a potenziali e temporanee esigenze di liquidità, la Capogruppo si è dotata nel corso del 2011 di una linea di credito (la cosiddetta *Backup credit facility*) dell'importo di 1.500 milioni di euro, con una finalità *general purpose* e concessa a FS su base rotativa (il cosiddetto *revolving*) e con impegno irrevocabile all'erogazione delle somme (cosiddette *committed*). La Società FS SpA ha avuto accesso alle disponibilità oggetto di tale linea fino al mese di febbraio 2014, in concomitanza della scadenza del «Periodo di disponibilità» come definito nel relativo contratto sottoscritto con un *pool* di otto istituti finanziari. In continuità con le finalità di tale linea di credito e, dunque, al fine di garantire la copertura delle più varie tipologie di fabbisogno operativo del Gruppo FS, nel mese di febbraio 2015 FS SpA ha lanciato la selezione per la finalizzazione di un *Backup Facility Agreement* di importo compreso tra 1 miliardo e 1,5 miliardi di euro e con durata pari a 3 anni. L'operazione mira a ottenere dagli istituti finanziari, selezionati al termine della suddetta procedura, una linea di credito avente le stesse caratteristiche della precedente e analoga linea *revolving, committed e general purpose*.



Inoltre, sempre ai fini di far fronte a temporanee esigenze di liquidità, la Società ha a disposizione numerose linee di credito *uncommitted* concesse dal sistema bancario.

Le scadenze contrattuali delle Passività finanziarie, compresi gli interessi da versare, sono espone nelle tabelle seguenti:



	Valore contabile	Flussi finanziari contrattuali	6 mesi o meno	6-12 mesi	1-2 anni	2-5 anni	Oltre 5 anni
<b>31.12.2014</b>							
<b>Passività finanziarie non derivate</b>							
Prestiti obbligazionari	4.157.384	4.816.730	251.841	60.655	624.842	1.245.327	2.634.066
Finanziamenti da banche	850.041	975.810	200.001	110.830	110.830	332.490	221.660
Debiti verso altri finanziatori	1.133.104	1.300.000	100.000	100.000	200.000	600.000	300.000
Debiti commerciali	76.023	76.023	76.023				
Debiti finanziari verso società del Gruppo	489.519	489.519	489.519				
<b>Totale</b>	<b>6.706.071</b>	<b>7.658.082</b>	<b>1.117.384</b>	<b>271.485</b>	<b>935.672</b>	<b>2.177.817</b>	<b>3.155.726</b>

Valori in migliaia di euro



	Valore contabile	Flussi finanziari contrattuali	6 mesi o meno	6-12 mesi	1-2 anni	2-5 anni	Oltre 5 anni
<b>31.12.2013</b>							
<b>Passività finanziarie non derivate</b>							
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 commerciali	71.130	71.130	71.130				
Debiti finanziari verso società del Gruppo	978.613	978.613	978.330	283			
<b>Totale</b>	<b>7.352.776</b>	<b>8.457.966</b>	<b>1.293.613</b>	<b>269.018</b>	<b>627.627</b>	<b>2.371.647</b>	<b>3.896.061</b>

Valori in migliaia di euro

## Passività finanziarie derivate e non derivate



	Valore contabile	Entro 12 mesi	1-5 anni	Oltre 5 anni
<b>31.12.2014</b>				
<b>Passività finanziarie non derivate</b>				
Prestiti obbligazionari	4.157.384	264.161	1.521.340	2.371.883
Finanziamenti da banche	850.041	281.791	361.248	207.002
Debiti verso altri finanziatori	1.133.104	155.935	689.783	287.386
Debiti commerciali	76.023	76.023		
Debiti finanziari verso società del Gruppo	489.519	489.519		
<b>Totale</b>	<b>6.706.071</b>	<b>1.267.429</b>	<b>2.572.371</b>	<b>2.866.271</b>

Valori in migliaia di euro



	Valore contabile	Entro 12 mesi	1-5 anni	Oltre 5 anni
<b>31.12.2013</b>				
<b>Passività finanziarie non derivate</b>				
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 commerciali	71.130	71.130		
Debiti finanziari verso società del Gruppo	978.613	978.613		
<b>Totale</b>	<b>7.352.776</b>	<b>1.432.420</b>	<b>2.433.936</b>	<b>3.486.421</b>

Valori in migliaia di euro

I flussi contrattuali delle passività finanziarie a tasso variabile sono stati calcolati utilizzando i tassi *forward* stimati alla data di chiusura del Bilancio. I valori sono comprensivi delle quote capitali e delle quote interessi. 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 e 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 (inclusa la quota a breve) e le Passività finanziarie correnti e non correnti a tasso variabile e a tasso fisso.



	Valore contabile	Flussi finanziari contrattuali	Quota corrente	1-2 anni	2-5 anni	Oltre 5 anni
Tasso variabile	3.424.940	3.754.112	949.231	561.661	1.069.318	1.173.902
Tasso fisso	3.205.108	3.827.948	363.615	374.011	1.108.499	1.981.824
<b>Saldo al 31.12.2014</b>	<b>6.630.048</b>	<b>7.582.060</b>	<b>1.312.846</b>	<b>935.672</b>	<b>2.177.817</b>	<b>3.155.726</b>

Valori in migliaia di euro



	Valore contabile	Flussi finanziari contrattuali	Quota corrente	1-2 anni	2-5 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
<b>Saldo al 31.12.2013</b>	<b>7.281.646</b>	<b>8.386.836</b>	<b>1.491.501</b>	<b>627.627</b>	<b>2.371.647</b>	<b>3.896.061</b>

Valori in migliaia di euro

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 2014 con evidenza della sostanziale compensazione derivante dalla contestuale variazione dei proventi dei finanziamenti attivi a fronte di una medesima variazione nei tassi di interesse.



	Shift +50 bps	Shift -50 bps
Interessi passivi per debiti a tasso variabile	13.864	(13.864)
Interessi attivi da operazioni di finanziamento	(13.864)	13.864
<b>Totale</b>		

Valori in migliaia di euro

## 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, a una sola partita debitoria.

Si precisa che, con specifico riferimento ai prestiti obbligazionari accesi in franchi svizzeri, 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.



	Crediti e finanziamenti attivi	Debiti e finanziamenti passivi
<b>31.12.2014</b>		
Attività finanziarie non correnti (inclusi derivati)	5.438.794	
Crediti commerciali non correnti	6.097	
Altre attività non correnti	442.599	
Crediti commerciali correnti	121.530	
Attività finanziarie correnti (inclusi derivati)	1.342.170	
Disponibilità liquide	183.086	
Crediti tributari	81.910	
Altre attività correnti	400.277	
Finanziamenti a medio/lungo termine		5.438.642
Finanziamenti a breve termine e quota corrente di finanziamenti a medio/lungo termine		701.887
Altre passività non correnti		873.860
Debiti commerciali correnti		76.023
Passività finanziarie correnti (inclusi derivati)		489.519
Altre passività correnti		437.162
<b>31.12.2013</b>		
Attività finanziarie non correnti (inclusi derivati)	5.922.540	
Crediti commerciali non correnti	6.827	
Altre attività non correnti	459.979	
Crediti commerciali correnti	129.053	
Attività finanziarie correnti (inclusi derivati)	1.269.624	
Disponibilità liquide	420.967	
Crediti tributari	84.915	
Altre attività correnti	186.838	
Finanziamenti a medio/lungo termine		5.920.356
Finanziamenti a breve termine e quota corrente di finanziamenti a medio/lungo termine		382.676
Altre passività non correnti		868.180
Debiti commerciali correnti		71.130
Debiti tributari		291
Passività finanziarie correnti (inclusi derivati)		978.613
Altre passività correnti		397.474

Valori in migliaia di euro

## 5. 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 2014 non si sono verificate variazioni nella vita utile stimata dei beni.

### >> IMMOBILI, IMPIANTI E MACCHINARI

	Terreni e fabbricati	Attrezzatura industriale e commerciale	Altri beni	Immobilizzazioni in corso e accanti	Totale
Costo storico	51.879	523	12.963	1.455	66.820
Ammortamenti e perdite di valore	(11.872)	(369)	(12.119)		(24.360)
<b>Consistenza al 1.1.2013</b>	<b>40.007</b>	<b>154</b>	<b>844</b>	<b>1.455</b>	<b>42.460</b>
Investimenti				897	897
Passaggi in esercizio			376	(376)	
Ammortamenti	(722)	(85)	(371)		(1.179)
Alienazioni e dismissioni			(2)		(2)
Altre riclassifiche				(636)	(636)
<b>Totale variazioni</b>	<b>(722)</b>	<b>(85)</b>	<b>3</b>	<b>(115)</b>	<b>(920)</b>
Costo storico	51.879	523	13.236	1.340	66.978
Ammortamenti e perdite di valore	(12.595)	(453)	(12.390)		(25.438)
<b>Consistenza al 31.12.2013</b>	<b>39.284</b>	<b>70</b>	<b>846</b>	<b>1.340</b>	<b>41.540</b>
Investimenti				466	466
Passaggi in esercizio	456		152	(608)	
Ammortamenti	(806)	(70)	(276)		(1.152)
Alienazioni e dismissioni*			(1)		(1)
Altre riclassifiche*	4.376			(428)	3.948
<b>Totale variazioni</b>	<b>4.026</b>	<b>(70)</b>	<b>(125)</b>	<b>(570)</b>	<b>3.261</b>
Costo storico	58.098	523	13.316	770	72.707
Ammortamenti e perdite di valore	(14.788)	(523)	(12.595)		(27.906)
<b>Consistenza al 31.12.2014</b>	<b>43.310</b>		<b>721</b>	<b>770</b>	<b>44.801</b>

Valori in migliaia di euro

\* I dettagli sono riportati nella tabella che segue



	Terreni e fabbricati	Attrezzatura industriale e commerciale	Altri beni	Immobilizzazioni in corso e acconti	Totale
<b>Alienazioni e dismissioni</b>					
Decrementi costo storico da alienazioni e dismissioni			(72)		(72)
Decrementi fondo ammortamento per dismissioni			71		71
<b>Totale</b>			<b>(1)</b>		<b>(1)</b>
<b>Riclassifiche</b>					
Variazioni costo storico per riclassifiche	5.763			(428)	5.335
Variazioni fondo ammortamento per riclassifiche	(1.033)				(1.033)
Variazione svalutazione per riclassifiche	(354)				(354)
<b>Totale</b>	<b>4.376</b>			<b>(428)</b>	<b>3.948</b>

Valori in migliaia di euro

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.

A seguito degli incrementi degli spazi utilizzati da parte della Società all'interno del fabbricato di Villa Patrizi (+2,45% rispetto al 31 dicembre 2013) è stato riclassificato nella voce Terreni e fabbricati dalla voce Investimenti immobiliari il valore netto di 4.376 mila euro. Le altre riclassifiche, pari a 428 mila euro, si riferiscono per 396 mila euro alla quota relativa al *software* e per 32 mila euro alla quota relativa agli Investimenti immobiliari di progetti di investimento aventi natura mista, che in fase di passaggio a cespite sono stati opportunamente riclassificati all'interno delle relative voci.

## 6. Investimenti immobiliari

Nella seguente tabella sono riportate le consistenze della voce a inizio e a fine esercizio con le relative movimentazioni intercorse. Si precisa che nel corso del 2014 non si sono verificate variazioni nella vita utile stimata dei beni.





	2014		2013	
	Terreni	Fabbricati	Terreni	Fabbricati
<b>Saldo al 1° gennaio</b>				
Costo	502.895	440.006	452.188	393.894
Fondo ammortamento	(11.926)	(191.901)	(9.966)	(161.634)
Fondo svalutazione	(173.058)	(32.860)	(138.147)	(21.367)
<b>Valore a Bilancio</b>	<b>317.911</b>	<b>215.245</b>	<b>304.075</b>	<b>210.893</b>
<b>Variazioni del periodo</b>				
Incrementi		766		898
Riclassifiche	(2.026)	(3.078)	32.631	13.783
Ammortamenti	(1.960)	(6.256)	(1.960)	(7.238)
Svalutazioni	(1.210)	(119)	(16.834)	(3.070)
Dismissioni				(21)
<b>Totale variazioni</b>	<b>(5.196)</b>	<b>(8.687)</b>	<b>13.837</b>	<b>4.352</b>
<b>Saldo al 31 dicembre</b>				
Costo	500.364	435.550	502.895	440.006
Fondo ammortamento	(13.972)	(196.552)	(11.926)	(191.901)
Fondo svalutazione	(173.677)	(32.440)	(173.058)	(32.860)
<b>Valore a Bilancio</b>	<b>312.715</b>	<b>206.558</b>	<b>317.911</b>	<b>215.245</b>
<b>Riclassifiche</b>				
Costo	(2.531)	(5.184)	50.708	45.271
Fondo ammortamento	(86)	1.605		(23.065)
Fondo svalutazione	591	501	(18.077)	(8.423)
<b>Totale</b>	<b>(2.026)</b>	<b>(3.078)</b>	<b>32.631</b>	<b>13.783</b>
<b>Dismissioni</b>				
Costo		(23)		(57)
Fondo ammortamento				36
Fondo svalutazione		23		
<b>Totale</b>				<b>(21)</b>

Valori in migliaia di euro

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. La riduzione netta relativa alle riclassifiche è attribuibile per 4.376 mila euro al trasferimento alla voce Immobili, impianti e macchinari della porzione del fabbricato di Villa Patrizi in utilizzo diretto da parte della Società e per 761 mila euro al trasferimento alla voce Rimanenze di immobili rientranti in piani di vendita compensati per 32 mila euro dalla già citata riclassifica dalla voce Immobili, impianti e macchinari dei lavori in corso aventi natura mista.

Nel corso dell'esercizio, in continuità con quanto effettuato nel 2013, sono proseguite le attività di verifica sul patrimonio immobiliare della Società, a seguito delle quali sono state operate svalutazioni per un importo complessivo di 1.329 mila euro al fine di allineare il valore contabile degli asset al relativo valore di mercato.

## 7. 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 a inizio e a fine esercizio delle Attività immateriali.



	Concessioni, licenze, marchi e diritti simili	Immobilizzazioni in corso e acconti	Totale
Costo storico	111.727	6.898	118.625
Ammortamenti e perdite di valore	(76.395)		(76.395)
<b>Consistenza al 1.1.2013</b>	<b>35.332</b>	<b>6.898</b>	<b>42.230</b>
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
<b>Totale variazioni</b>	<b>(1.759)</b>	<b>(1.449)</b>	<b>(3.208)</b>
Costo storico	126.121	5.450	131.571
Ammortamenti e perdite di valore	(88.130)		(88.130)
Contributi	(4.418)		(4.418)
<b>Consistenza 31.12.2013</b>	<b>33.573</b>	<b>5.450</b>	<b>39.023</b>
Investimenti		12.367	12.367
Passaggi in esercizio	14.776	(14.776)	
Ammortamenti	(12.271)		(12.271)
Perdite di valore	(68)		(68)
Incrementi dei contributi di periodo	(1.008)		(1.008)
Altre riclassifiche		396	396
<b>Totale variazioni</b>	<b>1.429</b>	<b>(2.013)</b>	<b>(584)</b>
Costo storico	140.897	3.437	144.334
Ammortamenti e perdite di valore	(100.469)		(100.469)
Contributi	(5.426)		(5.426)
<b>Consistenza al 31.12.2014</b>	<b>35.002</b>	<b>3.437</b>	<b>38.439</b>
<b>Riclassifiche</b>			
Variazioni costo storico per riclassifiche		396	396
<b>Totale</b>		<b>396</b>	<b>396</b>

Valori in migliaia di euro

Si rileva che nel corso dell'esercizio, nell'ambito del Programma Operativo Nazionale (PON) Reti e Mobilità 2007-2013, la Società ha ricevuto contributi in conto impianti per 1.008 mila euro.

## 8. 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 e i corrispondenti valori fiscali.



	31.12.2013	Incr./(Decr.) con impatto a Conto economico	Altri movimenti	31.12.2014
<b>Attività per imposte anticipate</b>				
Differenze di valore su immobilizzazioni materiali e immateriali	105.800	(3.585)		102.215
Accantonamenti per rischi e oneri e perdite di valore con deducibilità fiscale differita	29.385	(547)		28.838
Differenze di valore su immobili di <i>trading</i> - Rimanenze	84.895	(1.983)		82.912
<b>Totale Attività per imposte anticipate</b>	<b>220.080</b>	<b>(6.114)</b>		<b>213.966</b>
<b>Passività per imposte differite</b>				
<b>Fondo per imposte differite</b>				
Differenze di valore su immobilizzazioni materiali e immateriali	84.248	(4.401)		79.847
Differenze di valore su immobili di <i>trading</i> - Rimanenze	34.571	(1.693)		32.878
Altro	442	(88)		354
<b>Totale Fondo imposte differite</b>	<b>119.261</b>	<b>(6.182)</b>		<b>113.079</b>
Fondo imposte da consolidato fiscale Ires	274.654		50.009	324.663
<b>Totale Passività per imposte differite</b>	<b>393.915</b>	<b>(6.182)</b>	<b>50.009</b>	<b>437.742</b>

Valori in migliaia di euro

Le Attività per imposte anticipate e il Fondo per imposte differite passive sono riferibili principalmente al disallineamento tra il valore contabile e 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 e oneri e alle Svalutazioni delle immobilizzazioni. La movimentazione relativa all'esercizio è relativa essenzialmente al rilascio dei crediti per imposte anticipate e delle passività per imposte differite per effetto delle differenze tra il valore contabile e quello fiscale degli ammortamenti di periodo e delle plusvalenze realizzate sui cespiti venduti.

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 50.009 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, comma 1 *quater*, del Decreto Legge 201/2011, che ha determinato un utilizzo del fondo pari al credito riconosciuto alle società aventi diritto.

## 9. Partecipazioni

Si riportano, di seguito, le tabelle delle consistenze a inizio e fine esercizio delle Partecipazioni in esame, raggruppate per categoria, e delle relative variazioni intervenute negli anni 2014 e 2013.



	Valore netto 31.12.2014	Valore netto 31.12.2013	Fondo svalutazione cumulato
Partecipazioni in:			
- imprese controllate	35.406.388	35.395.878	74.264
- imprese collegate	23.084	23.061	
- altre imprese	133.489	133.499	
<b>Totale</b>	<b>35.562.961</b>	<b>35.552.438</b>	<b>74.264</b>

Valori in migliaia di euro



## &gt;&gt; VARIAZIONI INTERVENUTE NEL 2014

	Valore netto 31.12.2013	Movimenti del periodo				Valore netto 31.12.2014	Fondo svalutazione cumulato
		Acquisizioni/ Sottoscrizioni	Svalutazioni/ Ripristini di valore	Riclassifiche	Altri movimenti		
<b>Partecipazioni in imprese controllate</b>							
Centostazioni SpA	3.050					3.050	
Fercredit SpA	31.413					31.413	
Ferservizi SpA	8.378					8.378	
FS Logistica SpA	110.436					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)	144.355					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	10.510				37.884	
Tav Srl	50	38	(38)			50	
<b>Totale</b>	<b>35.395.878</b>	<b>10.548</b>	<b>(38)</b>			<b>35.406.388</b>	<b>74.264</b>
<b>Partecipazioni in imprese collegate</b>							
Ferrovie Nord Milano SpA	23.061					23.061	
ItaliaCamp Srl		23				23	
<b>Totale</b>	<b>23.061</b>	<b>23</b>				<b>23.084</b>	
<b>Altre imprese</b>							
BCC Bureau Central de Clearing	6					6	
Consorzio E.T.L.	10				(10)		
Eurofima SA	133.325					133.325	
Hit Rail B.V.	97					97	
Isfort SpA	61					61	
<b>Totale</b>	<b>133.499</b>				<b>(10)</b>	<b>133.489</b>	
<b>Totale</b>	<b>35.552.438</b>	<b>10.571</b>	<b>(38)</b>		<b>(10)</b>	<b>35.562.961</b>	<b>74.264</b>

Valori in migliaia di euro

Le variazioni intervenute nel corso dell'esercizio, pari complessivamente a 10.523 mila euro, si riferiscono:

- per 10.510 mila euro al versamento in conto capitale sociale effettuato nella partecipata Busitalia - Sita Nord Srl;
- per 23 mila euro all'acquisto del 20% della società ItaliaCamp Srl;
- per 10 mila euro alla cancellazione della partecipazione nel Consorzio E.T.L.

## » VARIAZIONI INTERVENUTE NEL 2013

	Valore netto 31.12.2012	Movimenti del periodo				Valore netto 31.12.2013	Fondo svalutazione cumulato
		Acquisizioni/ Sottoscrizioni	Svalutazioni/ Ripristini di valore	Altri movimenti	Decrementi		
<b>Partecipazioni in imprese controllate</b>							
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	
<b>Totale</b>	<b>35.373.776</b>	<b>54.761</b>	<b>32.659</b>			<b>35.395.878</b>	<b>74.264</b>
<b>Partecipazioni in imprese collegate</b>							
Ferrovie Nord Milano SpA	23.061					23.061	
<b>Totale</b>	<b>23.061</b>					<b>23.061</b>	
<b>Altre imprese</b>							
BCC Bureau Central de Clearing	6					6	
Consorzio E.T.L.	10					10	
Eurofima SA	133.325					133.325	
Hit Rail B.V.	97					97	
Isfort SpA	61					61	
<b>Totale</b>	<b>133.499</b>					<b>133.499</b>	
<b>Totale</b>	<b>35.530.336</b>	<b>54.761</b>	<b>32.659</b>			<b>35.552.438</b>	<b>74.264</b>

Valori in migliaia di euro

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.



	Sede	Capitale sociale	Utile/ (Perdita) del periodo	Patrimonio netto al 31.12.2014	% di partecipazione	Patrimonio netto di pertinenza	Valore di carico al 31.12.2014	Differenza
						(a)	(b)	(b) - (a)
<b>Partecipazioni in imprese controllate</b>								
Busitalia - Sita Nord Srl	Roma	25.511	2.168	39.505	100,00%	39.505	37.884	(1.621)
Centostazioni SpA	Roma	8.333	8.364	34.704	59,99%	20.819	3.050	(17.769)
Fercredit SpA	Roma	32.500	10.141	90.351	100,00%	90.351	31.413	(58.938)
Ferservizi SpA	Roma	8.170	18.319	26.149	100,00%	26.149	8.378	(17.771)
FS Logistica SpA	Roma	143.096	3.365	113.758	100,00%	113.758	110.436	(3.322)
FS Sistemi Urbani Srl	Roma	532.783	261	547.026	100,00%	547.026	534.094	(12.932)
Grandi Stazioni SpA	Roma	4.304	17.623	152.650	59,99%	91.575	17.601	(73.974)
Netinera Deutschland GmbH (già FS2Move GmbH)	Berlino	1.025	(2.175)	253.259	51,00%	129.162	144.355	15.193
FS Telco Srl*	Roma	20	(17)	38	100,00%	38	5	(33)
Italcertifer SpA	Firenze	480	109	3.158	66,66%	2.105	883	(1.222)
Italferr SpA	Roma	14.186	3.802	45.859	100,00%	45.859	8.047	(37.812)
RFI SpA	Roma	32.007.633	140.089	33.279.808	100,00%	33.279.808	32.896.721	(383.087)
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	59.509	1.949.901	100,00%	1.949.901	1.612.874	(337.027)
TAV Srl	Roma	50	(15)	35	100,00%	35	50	15
<b>Totale</b>						<b>36.335.795</b>	<b>35.406.388</b>	<b>(929.407)</b>
<b>Partecipazioni in imprese collegate</b>								
Ferrovie Nord Milano SpA	Milano	230.000	21.715	288.599	14,74%	42.539	23.061	(19.478)
ItaliaCamp Srl	Roma	10		10	20,00%	2	23	21
<b>Totale</b>						<b>36.378.336</b>	<b>35.429.472</b>	<b>(948.864)</b>
<b>Totale</b>						<b>36.378.336</b>	<b>35.429.472</b>	<b>(948.864)</b>

Valori in migliaia di euro

\* 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 e in considerazione dei risultati dell'*impairment* effettuato, non si ritiene vi sia una perdita durevole di valore.

Per la società TAV Srl non viene effettuata alcuna svalutazione in quanto la società non è operativa, così come per la società Sita SpA in liquidazione.

Si riporta di seguito il prospetto riassuntivo delle principali voci patrimoniali e economiche della società collegata Ferrovie Nord Milano SpA:

## » PARTECIPAZIONI IN IMPRESE COLLEGATE

	% di possesso	Attività correnti	Attività non correnti	Totale attività	Passività correnti	Passività non correnti	Totale passività	Ricavi	Costi	Utile/ (Perdita)
<b>2014</b>										
FNM SpA	14,74%	107.639	316.720	424.359	84.687	31.355	116.042	57.309	42.626	18.724
<b>2013</b>										
FNM SpA	14,74%	157.635	265.808	423.443	93.909	34.716	128.625	54.960	41.523	17.048

Valori in migliaia di euro

## 10. 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.

## » ATTIVITÀ FINANZIARIE

	31.12.2014			31.12.2013			Variazione		
	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale
Finanziamenti a medio/lungo termine	5.438.565	504.934	5.943.499	5.922.301	256.243	6.178.544	(483.736)	248.691	(235.045)
Versamenti in conto futuro aumento di Capitale		135	135		135	135			
Crediti per finanziamenti a breve		242.770	242.770		231.741	231.741		11.029	11.029
Altri crediti finanziari	229	594.331	594.560	239	781.505	781.744	(10)	(187.174)	(187.184)
<b>Totale</b>	<b>5.438.794</b>	<b>1.342.170</b>	<b>6.780.964</b>	<b>5.922.540</b>	<b>1.269.624</b>	<b>7.192.164</b>	<b>(483.746)</b>	<b>72.546</b>	<b>(411.200)</b>

Valori in migliaia di euro

Le Attività finanziarie, nel corso del 2014, hanno subito nel loro complesso un decremento pari a 411.200 mila euro.

I Finanziamenti a medio/lungo termine al 31 dicembre 2014 sono relativi ai finanziamenti concessi alle controllate Rete Ferroviaria Italiana SpA, Trenitalia SpA e Fercredit SpA per complessivi 5.943.499 mila euro, di cui 1.354.267 mila euro afferenti al programma *Euro Medium Term Notes*. Il decremento della voce, pari a 235.045 mila euro, è attribuibile essenzialmente ai rimborsi dei finanziamenti avvenuti nel corso dell'anno per un totale di 238.381 mila euro compensati da maggiori crediti per ratei maturati per 3.336 mila euro.

I Crediti per finanziamenti a breve sono relativi ai finanziamenti concessi alle controllate.

La riduzione della voce Altri crediti finanziari è dovuta alla minore disponibilità sui conti correnti intersocietari verso società del Gruppo.

# 11. Altre attività non correnti e correnti



	31.12.2014			31.12.2013			Variazione		
	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale
Altri crediti verso società del Gruppo		150.014	150.014		51.071	51.071		98.943	98.943
Crediti per Iva	442.427	247.618	690.045	458.732	132.877	591.609	(16.305)	114.741	98.436
Altre Amministrazioni dello Stato					13	13		(13)	(13)
Debitori diversi e ratei/(risconti)	1.245	2.645	3.890	1.247	3.029	4.276	(2)	(384)	(386)
<b>Totale</b>	<b>443.672</b>	<b>400.277</b>	<b>843.949</b>	<b>459.979</b>	<b>186.990</b>	<b>646.969</b>	<b>(16.307)</b>	<b>213.287</b>	<b>196.980</b>
Fondo svalutazione	(1.073)		(1.073)		(153)	(153)	1.073	(153)	920
<b>Totale al netto del Fondo svalutazione</b>	<b>442.599</b>	<b>400.277</b>	<b>842.876</b>	<b>459.979</b>	<b>186.837</b>	<b>646.816</b>	<b>(17.380)</b>	<b>213.440</b>	<b>196.060</b>

Valori in migliaia di euro

L'incremento della voce Crediti per Iva per complessivi 98.436 mila euro è attribuibile essenzialmente all'effetto differenziale dovuto ai rimborsi effettuati dall'Erario per l'Iva chiesta a rimborso relativo all'esercizio 2011 (132.877 mila euro) e al credito Iva del corrente esercizio (226.715 mila euro).

Si evidenzia che ai fini di una maggiore comparabilità dei valori iscritti tra i crediti per Iva di *pool*, a seguito di un'analisi sulla liquidità degli stessi, sono stati riclassificati al 31 dicembre 2013 61.683 mila euro dalla voce Altre attività correnti alla voce Altre attività non correnti.

La tabella seguente illustra la composizione dei crediti per area geografica:



	31.12.2014	31.12.2013	Variazione
Nazionali	843.763	646.852	196.911
Paesi dell'Area Euro	138	68	70
Regno Unito	48	48	
Stati Uniti		1	(1)
<b>Totale</b>	<b>843.949</b>	<b>646.969</b>	<b>196.980</b>

Valori in migliaia di euro



## 12. Rimanenze



	31.12.2014	31.12.2013	Variazione
Immobili e terreni di <i>trading</i>	738.620	743.882	(5.262)
Fondo svalutazione	(247.453)	(249.082)	(1.629)
<b>Totale rimanenze</b>	<b>491.167</b>	<b>494.800</b>	<b>(3.633)</b>

Valori in migliaia di euro

Le Rimanenze sono costituite dai beni immobili destinati alla vendita. Il decremento rispetto al 31 dicembre 2013 (3.633 mila euro) è attribuibile principalmente alle dismissioni effettuate nell'esercizio (8.607 mila euro) al netto dell'utilizzo del Fondo svalutazione (2.976 mila euro) compensato dagli incrementi per i lavori di manutenzione straordinaria eseguiti sugli immobili (1.360 mila euro) e dalle riclassifiche nette dalla voce Investimenti immobiliari di terreni e fabbricati destinati alla vendita (761 mila euro, di cui 1.986 mila euro di costo storico e 1.225 mila euro di fondo svalutazione).

## 13. Crediti commerciali non correnti e correnti



	31.12.2014			31.12.2013			Variazione		
	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale
Clienti ordinari	6.243	35.087	41.330	6.973	36.644	43.617	(730)	(1.557)	(2.287)
Amministrazioni dello Stato e altre amministrazioni pubbliche		6.666	6.666		8.158	8.158		(1.492)	(1.492)
Crediti verso società del Gruppo		103.533	103.533		103.561	103.561		(28)	(28)
Altri crediti					(339)	(339)		339	339
<b>Totale</b>	<b>6.243</b>	<b>145.286</b>	<b>151.529</b>	<b>6.973</b>	<b>148.024</b>	<b>154.997</b>	<b>(730)</b>	<b>(2.738)</b>	<b>(3.468)</b>
Fondo svalutazione	(147)	(23.756)	(23.903)	(147)	(18.971)	(19.118)		4.785	4.785
<b>Totale al netto del Fondo svalutazione</b>	<b>6.096</b>	<b>121.530</b>	<b>127.626</b>	<b>6.826</b>	<b>129.053</b>	<b>135.879</b>	<b>(730)</b>	<b>(7.523)</b>	<b>(8.253)</b>

Valori in migliaia di euro

I Crediti commerciali non correnti e correnti al netto del Fondo svalutazione subiscono nel 2014 un decremento di 8.253 mila euro dovuto principalmente alla riduzione dei Crediti verso clienti ordinari e pubblica amministrazione a seguito delle regolazioni finanziarie avvenute nel corso dell'esercizio e alle maggiori svalutazioni effettuate nell'anno per crediti di dubbia esigibilità.

Di seguito la ripartizione dei crediti commerciali non correnti e correnti per area geografica:



	31.12.2014	31.12.2013	Variazione
Nazionali	149.610	153.719	(4.109)
Paesi dell'Area Euro	1.519	878	641
Altri Paesi	400	400	
<b>Totale</b>	<b>151.529</b>	<b>154.997</b>	<b>(3.468)</b>

Valori in migliaia di euro

## 14. Disponibilità liquide e mezzi equivalenti

La voce è così dettagliata:



	31.12.2014	31.12.2013	Variazione
Depositi bancari e postali	135.201	285.276	(150.075)
Assegni	61		61
Denaro e valori in cassa	22	30	(8)
Conti correnti di tesoreria	47.802	135.661	(87.859)
<b>Totale</b>	<b>183.086</b>	<b>420.967</b>	<b>(237.881)</b>

Valori in migliaia di euro

La voce ha subito una variazione in diminuzione di 237.881 mila euro rispetto all'anno precedente. Il decremento è dovuto essenzialmente alla riduzione delle disponibilità di liquidità a breve di 150.075 mila euro per effetto dei rimborsi relativi ai finanziamenti BEI e Cassa Depositi e Prestiti effettuati nel mese di dicembre 2014 e alla riduzione dei Conti correnti di tesoreria di 87.859 mila euro per effetto dei minori contributi incassati.

## 15. Crediti tributari

I Crediti tributari al 31 dicembre 2014 ammontano a 81.910 mila euro (84.915 mila euro a fine esercizio 2013) e sono relativi ai crediti verso l'Erario per Ires e Irap. Il decremento della voce è dovuto essenzialmente alla riduzione dei crediti per imposte pagate all'estero da una società del Gruppo.

## 16. Patrimonio netto

Le variazioni intervenute nell'esercizio 2014 e 2013 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 2014, interamente sottoscritto e versato dal Socio unico Ministero dell'Economia e delle Finanze, risulta costituito da 38.790.425.485 azioni ordinarie del valore nominale di 1 euro cadauna, per un totale di 38.790.425.485 euro.

### RISERVA LEGALE

Al 31 dicembre 2014 ammonta a 25.106 mila euro, a seguito dell'attribuzione della quota dell'utile 2013 per un importo pari a 3.839 mila 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 2014 si evidenzia una perdita attuariale, al netto dell'effetto imposte, pari a 709 mila euro.

### UTILI/(PERDITE) PORTATI A NUOVO

Le Perdite nette portate a nuovo si decrementano al 31 dicembre 2014 di 72.932 mila euro essenzialmente per effetto della destinazione dell'utile 2013.

### RISULTATO DEL PERIODO

L'Utile dell'esercizio 2014 è pari a 89.212 mila euro.

Nel prospetto che segue sono indicate l'origine, la disponibilità e la distribuibilità delle voci di Patrimonio.



Origine	Importi al 31.12.2014	Quota indisponibile	Possibilità di utilizzo	Quota disponibile	Quota distribuibile di (b)
	(a+b)	(a)		(b)	
<b>Capitale sociale</b>	<b>38.790.425</b>	<b>38.790.425</b>			
<b>Riserve di capitale</b>					
Riserva da scissione	254.599		A B	254.599	
<b>Riserve di utili</b>					
Riserva legale	25.106	25.106	B		
Riserva straordinaria	27.897		A B	27.897	
<b>Riserve di valutazione</b>					
Riserva per utili/(perdite) attuariali per benefici ai dipendenti	(1.870)	(1.870)			
<b>Totale</b>	<b>39.096.157</b>	<b>38.813.661</b>		<b>282.496</b>	

Valori in migliaia di euro

A Per aumento di capitale

B Per copertura perdite



## 17. 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:

### »» FINANZIAMENTI

	31.12.2014	31.12.2013	Variazione
<b>Finanziamento a medio/lungo termine al netto della quota corrente</b>			
Prestiti obbligazionari	3.893.223	4.138.564	(245.341)
Finanziamenti da banche	568.250	648.688	(80.438)
Debiti verso altri finanziatori	977.169	1.133.104	(155.935)
<b>Totale</b>	<b>5.438.642</b>	<b>5.920.356</b>	<b>(481.714)</b>
<b>Finanziamenti a breve termine e quota corrente di Finanziamenti a medio/lungo termine</b>			
Prestiti obbligazionari (breve termine)	264.161	24.277	239.884
Finanziamenti da banche (breve termine)	281.791	208.558	73.233
Debiti verso altri finanziatori (breve termine)	155.935	149.842	6.093
<b>Totale</b>	<b>701.887</b>	<b>382.677</b>	<b>319.210</b>
<b>Totale Finanziamenti</b>	<b>6.140.529</b>	<b>6.303.033</b>	<b>(162.504)</b>

Valori in migliaia di euro

La voce ha subito una variazione in diminuzione di 162.504 mila euro rispetto all'esercizio precedente dovuta essenzialmente al rimborso del prestito Cassa Depositi e Prestiti (149.842 mila euro), del prestito BEI (76.839 mila euro) e del prestito obbligazionario Eurofima (7.700 mila euro) a cui si contrappone l'incremento della provvista a breve termine (70.000 mila euro).

I termini e le condizioni dei finanziamenti in essere a medio/lungo termine, inclusa la quota a breve, sono i seguenti:

## » TERMINI E CONDIZIONI DEI FINANZIAMENTI

Creditore	Valuta	Tasso di interesse nominale	Anno di scadenza	31.12.2014		31.12.2013	
				Valore nominale	Valore contabile	Valore nominale	Valore contabile
Eurofima	EUR	Euribor 6 m + spread	2018	200.000	200.003	200.000	200.005
Eurofima	EUR	Euribor 6 m + spread	2018	200.000	200.004	200.000	200.005
Eurofima	EUR	Euribor 6 m + spread	2018	149.400	149.402	149.400	149.403
Eurofima	EUR	Euribor 6 m - spread	2019	160.000	160.013	160.000	160.030
Eurofima	EUR	Euribor 6 m - spread	2019	183.000	183.013	183.000	183.029
Eurofima	EUR	Euribor 6 m - spread	2016	194.000	194.007	194.000	194.024
Eurofima	EUR	Euribor 6 m - spread	2016	32.300	32.300	32.300	32.304
Eurofima	EUR	Euribor 6 m - spread	2015	83.000	83.005	83.000	83.013
Eurofima	EUR	Euribor 6 m - spread	2018	62.700	62.701	62.700	62.701
Eurofima	EUR	Euribor 6 m - spread	2020	62.700	62.700	62.700	62.701
Eurofima	EUR	Euribor 6 m - spread	2015	165.300	165.379	165.300	165.431
Eurofima	EUR	Euribor 6 m - spread	2016	310.000	310.088	310.000	310.204
Eurofima	EUR	Euribor 6 m - spread	2026	190.000	190.029	190.000	190.066
Eurofima	EUR	Euribor 6 m - spread	2026	100.000	100.016	100.000	100.035
Eurofima	EUR	Euribor 6 m - spread	2027	128.700	128.744	128.700	128.795
Eurofima	EUR	Euribor 6 m - spread	2026	116.000	116.019	116.000	116.041
Eurofima	EUR	Euribor 6 m - spread	2022	120.000	120.025	120.000	120.073
Eurofima	EUR	Euribor 6 m - spread	2024	122.200	122.215	122.200	122.234
Eurofima	EUR	Euribor 6 m - spread	2027	65.700	65.724	65.700	65.750
Eurofima	EUR	Euribor 6 m - spread	2020	47.400	47.400	47.400	47.401
Eurofima	CHF	tasso fisso 2,57%	2020	37.425	37.679	36.657	36.905
Eurofima	EUR	tasso fisso 3,7795%	2014			7.700	7.969
Eurofima	CHF	tasso fisso 2,501%	2016	10.396	10.587	10.182	10.369
Eurofima	CHF	tasso fisso 2,795%	2017	19.544	19.951	19.143	19.541
Eurofima	EUR	Euribor 6 m + spread	2025	42.500	42.632	42.500	42.640
Emtn Progr. Tr. 1	EUR	tasso fisso 4,00%	2020	742.558	755.955	741.389	754.786
Emtn Progr. Tr. 2	EUR	tasso fisso 3,50%	2021	596.699	597.793	596.293	597.386
				<b>4.141.522</b>	<b>4.157.384</b>	<b>4.146.264</b>	<b>4.162.841</b>
BEI	EUR	tasso fisso 4,685%	2021	648.689	650.039	725.528	727.038
Cassa Depositi e Prestiti	EUR	tasso fisso 4,026%	2021	1.133.104	1.133.104	1.282.946	1.282.946
<b>Totale*</b>				<b>5.923.315</b>	<b>5.940.527</b>	<b>6.154.738</b>	<b>6.172.825</b>

Valori in migliaia di euro

\* Il valore contabile dei finanziamenti non comprende la provvista a breve pari al 31 dicembre 2014 a 200.002 mila euro e al 31 dicembre 2013 a 130.208 mila euro

## 18. Tfr e altri benefici ai dipendenti



	31.12.2014	31.12.2013
Valore attuale obbligazioni Tfr	13.708	15.332
Valore attuale obbligazioni Clc	198	184
Valore attuale obbligazioni altri benefici ai dipendenti		3
<b>Totale valore attuale obbligazioni</b>	<b>13.906</b>	<b>15.519</b>

Valori in migliaia di euro

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).



	2014	2013
Obbligazioni a benefici definiti al 1° gennaio	15.516	18.120
Service cost	3	3
Interest cost*	295	354
(Utili)/Perdite attuariali rilevati nel Patrimonio netto**	971	(623)
Anticipi, utilizzi e altre variazioni	(2.879)	(2.338)
<b>Totale obbligazioni a benefici definiti</b>	<b>13.906</b>	<b>15.516</b>

Valori in migliaia di euro

\* Con rilevazione a Conto economico

\*\* Al netto degli effetti fiscali

La variazione in diminuzione del fondo Tfr e della Clc, pari a 2.879 mila euro, è imputabile principalmente alle liquidazioni erogate al personale in uscita nel corso dell'esercizio (2.067 mila euro) e ai trasferimenti di dipendenti da/preso altre società del Gruppo (611 mila euro).

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, Perdite attuariali per 971 mila euro rispetto agli Utili registrati nel 2013, pari a 623 mila 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.



	2014	2013
Tasso di attualizzazione Tfr	0,91%	2,50%
Tasso di attualizzazione Clc	1,49%	3,17%
Tasso annuo incremento Tfr (Anno +1)	1,95%	3,00%
Tasso annuo incremento Tfr (Anno +2)	2,40%	
Tasso annuo incremento Tfr (Anno +3)	2,63%	
Tasso annuo incremento Tfr (Anno +4)	3,00%	
Tasso di inflazione Tfr (Anno +1)	0,60%	2,00%
Tasso di inflazione Tfr (Anno +2)	1,20%	
Tasso di inflazione Tfr (Anno +3)	1,50%	
Tasso di inflazione Tfr (Anno +4)	2,00%	
Tasso di inflazione Clc (Anno +1)	0,60%	2,00%
Tasso di inflazione Clc (Anno +2)	1,20%	
Tasso di inflazione Clc (Anno +3)	1,50%	
Tasso di inflazione Clc (Anno +4)	2,00%	
Tasso atteso di <i>turnover</i> dei dipendenti	3,00%	3,00%
Tasso atteso di anticipazioni	2,00%	2,00%

Probabilità di decesso	Tablelle di mortalità RG48 pubblicate dalla RGS
Inabilità	Tavole Inps distinte per età e sesso
Età pensionamento	100% al raggiungimento dei requisiti Assicurazione Generale Obbligatoria



		2014
Tasso di inflazione	+0,25%	14.067
Tasso di inflazione	-0,25%	13.748
Tasso di attualizzazione	+0,25%	13.666
Tasso di attualizzazione	-0,25%	14.153
Tasso di <i>turnover</i>	+1%	13.622
Tasso di <i>turnover</i>	-1%	13.804
<b>Totale</b>		<b>83.060</b>

Valori in migliaia di euro



	31.12.2014
Service cost*	3
Duration del piano - Tfr	7
Duration del piano - Clc	12

\* Valori in migliaia di euro



	Erogazioni previste
1° anno	1.925
2° anno	987
3° anno	1.462
4° anno	1.230
5° anno	567
<b>Totale</b>	<b>6.171</b>

Valori in migliaia di euro



## 19. Fondo per rischi e oneri

Nella tabella seguente sono riportate le consistenze a inizio e fine anno e le movimentazioni dell'esercizio 2014 dei Fondi per rischi e oneri.



	31.12.2013	Accantonamenti	Utilizzi	Altre variazioni	Rilascio fondi eccedenti	31.12.2014
Fondo imposte	302					302
Contenzioso nei confronti del personale e di terzi	16.835		(367)			16.468
Altri rischi minori	64.560		(3.432)			61.128
<b>Totale non corrente</b>	<b>81.697</b>		<b>(3.799)</b>			<b>77.898</b>

Valori in migliaia di euro



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 (La Spezia). 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 367 mila euro nel corso dell'esercizio 2014 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, cosiddetti "pacchetto a reddito e palazzi alti", e agli oneri di bonifica di alcuni siti, nonché a partite di natura fiscale. Gli utilizzi riguardano per 1.426 mila euro gli oneri sostenuti per gli obblighi contrattuali di cui sopra e per 2.006 mila euro gli oneri di personale del Fondo a gestione bilaterale componente straordinaria al 31 dicembre 2014.

## 20. Passività finanziarie non correnti e correnti (inclusi i derivati)



	31.12.2014			31.12.2013			Variazione		
	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale
<b>Passività finanziarie</b>									
Altre passività finanziarie		489.519	489.519	978.613	978.613		(489.094)		(489.094)
<b>Totale</b>	<b>489.519</b>	<b>489.519</b>		<b>978.613</b>	<b>978.613</b>		<b>(489.094)</b>		<b>(489.094)</b>

Valori in migliaia di euro

Le Altre passività finanziarie rappresentano principalmente i Debiti verso le controllate per il saldo dei conti correnti intersocietari. Il decremento della voce è riconducibile essenzialmente alla riduzione del debito verso la società Rete Ferroviaria Italiana SpA.

## 21. Altre passività non correnti e correnti



	31.12.2014			31.12.2013			Variazione		
	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale
Debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale		5.309	5.309		6.450	6.450		(1.141)	(1.141)
Altri debiti verso società del Gruppo	550.592	364.705	915.297	548.309	310.691	859.000	2.283	54.014	56.297
Debiti per consolidato fiscale		5.086	5.086		18.810	18.810		(13.724)	(13.724)
Altri debiti e ratei/risconti passivi	323.268	62.062	385.330	319.871	61.523	381.394	3.397	539	3.936
<b>Totale</b>	<b>873.860</b>	<b>437.162</b>	<b>1.311.022</b>	<b>868.180</b>	<b>397.474</b>	<b>1.265.654</b>	<b>5.680</b>	<b>39.688</b>	<b>45.368</b>

Valori in migliaia di euro

L'incremento degli Altri debiti verso società del Gruppo (56.297 mila euro) è dovuto principalmente ai rimborsi dei crediti Iva di annualità pregresse effettuati alle società Rete Ferroviaria Italiana SpA (281.944 mila euro) e Trenitalia SpA (4.155 mila euro) cui si contrappone l'incremento dei debiti per il trasferimento di crediti Iva effettuati nel corso dell'esercizio da parte della società Rete Ferroviaria Italiana SpA (351.878 mila euro) e per gli interessi sui crediti Iva maturati nell'esercizio (4.876 mila euro).

Si evidenzia che ai fini di una maggiore comparabilità dei valori iscritti tra i debiti per Iva di *pool*, a seguito di un'analisi sulla liquidità degli stessi, sono stati riclassificati al 31 dicembre 2013 281.415 mila euro dalla voce Altre passività correnti alla voce Altre passività non correnti.

I Debiti per consolidato fiscale, che si riducono nell'esercizio di 13.724 mila euro, sono attribuibili essenzialmente al trasferimento da parte delle società controllate delle ritenute d'acconto subite non compensate con i debiti per acconti o imposte dovute e ai maggiori acconti versati rispetto alle imposte dovute. L'incremento degli Altri debiti e ratei/risconti passivi (3.936 mila euro) è dovuto principalmente alla perdita su cambi registrata a seguito dell'adeguamento del cambio al 31 dicembre 2014 del debito, espresso in franchi svizzeri, relativo ai decimi da versare per gli aumenti di capitale della società Eurofima (3.998 mila euro).

## 22. Debiti commerciali correnti

La voce è così dettagliata:



	31.12.2014	31.12.2013	Variazione
Debiti verso fornitori	21.499	25.885	(4.386)
Acconti commerciali	8.555	5.225	3.330
Debiti commerciali verso società del Gruppo	45.969	40.020	5.949
<b>Totale</b>	<b>76.023</b>	<b>71.130</b>	<b>4.893</b>

Valori in migliaia di euro

L'incremento dei Debiti commerciali correnti (4.893 mila euro) è sostanzialmente riconducibile all'effetto combinato del decremento dei Debiti verso fornitori a seguito delle regolarizzazioni finanziarie avvenute nell'esercizio, dell'incremento degli Acconti per incassi ricevuti a fronte di espropri non ancora definiti e dell'incremento dei Debiti verso società del Gruppo.

Si precisa che non risultano Debiti commerciali non correnti.

## 23. 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.



	2014	2013	Variazione
<b>Ricavi da gestione immobiliare</b>	<b>74.476</b>	<b>83.740</b>	<b>(9.264)</b>
<b>Canoni attivi per utilizzo marchi</b>	<b>26.082</b>	<b>26.721</b>	<b>(639)</b>
<b>Servizi</b>	<b>37.292</b>	<b>37.318</b>	<b>(26)</b>
Finanza	2.437	3.234	(797)
Fiscale e Bilancio	632	686	(54)
Amministrazione del Personale Dirigente	594	623	(29)
Segreteria Societaria	1.299	1.212	87
Legale Lavoro	5.743	5.738	5
Relazioni Industriali	3.671	3.428	243
Sviluppo e Organizzazione	1.603	2.044	(441)
Relazioni Esterne	7.757	6.693	1.064
Comunicazione	1.836	2.546	(710)
Affari Istituzionali	1.650	1.785	(135)
Strategie	1.001	960	41
Legale	1.127	1.472	(345)
Organizzazione e Processi	265	278	(13)
Sistemi Informativi	3.518	3.144	374
Audit	416	252	164
Protezione Aziendale (ex Facility)	3.743	3.223	520
<b>Patrimonializzazione lavori su immobili di trading</b>	<b>1.360</b>	<b>563</b>	<b>797</b>
<b>Altre prestazioni di servizi</b>	<b>2.372</b>	<b>4.234</b>	<b>(1.862)</b>
<b>Totale</b>	<b>141.582</b>	<b>152.576</b>	<b>(10.994)</b>

Valori in migliaia di euro



I Ricavi delle vendite e prestazioni evidenziano un decremento di 10.994 mila euro rispetto all'esercizio precedente dovuto principalmente ai minori ricavi da gestione immobiliare, che comprendono sostanzialmente canoni di locazione e vendite di immobili e terreni di *trading*. La flessione è in gran parte ascrivibile ai minori volumi di vendite immobiliari realizzate e ai minori ricavi da canoni di locazione riconducibili ai minori spazi occupati da parte di società del Gruppo.

Nel corso dell'esercizio sono stati venduti immobili e terreni di *trading* per un importo complessivo di circa 12 milioni di euro, realizzando una plusvalenza di oltre 6 milioni di euro.

## 24. Altri proventi

I dettagli degli Altri proventi è riportato nella seguente tabella:



	2014	2013	Variazione
<b>Commissioni attive su fidejussioni</b>	<b>2.760</b>	<b>2.805</b>	<b>(45)</b>
<b>Rimborsi</b>	<b>1.487</b>	<b>2.547</b>	<b>(1.060)</b>
Cariche sociali di dirigenti presso società del Gruppo FS Italiane	1.094	2.029	(935)
Dal personale	34	43	(9)
Altri rimborsi	359	475	(116)
<b>Proventi diversi</b>	<b>2.186</b>	<b>2.481</b>	<b>(295)</b>
<b>Totale</b>	<b>6.433</b>	<b>7.833</b>	<b>(1.400)</b>

Valori in migliaia di euro

Il decremento della voce è riconducibile principalmente ai minori rimborsi per cariche sociali ai dirigenti (935 mila euro) e ai minori ricavi conseguiti per penali (187 mila euro) e per contribuzioni all'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato (176 mila euro).

## 25. Costo del personale

La composizione del Costo del personale è rappresentato nella seguente tabella:



	2014	2013	Variazione
<b>Personale a ruolo</b>	<b>46.264</b>	<b>48.357</b>	<b>(2.093)</b>
Salari e stipendi	32.984	37.053	(4.069)
Oneri sociali	9.005	9.895	(890)
Altri costi del personale a ruolo	2.136	(764)	2.900
Trattamento di fine rapporto	2.141	2.384	(243)
Personale a ruolo accantonamenti e rilasci	(2)	(211)	209
<b>Personale autonomo e collaborazioni</b>	<b>244</b>	<b>145</b>	<b>99</b>
Salari e stipendi	155	100	55
Oneri sociali	89	45	44
<b>Altri costi</b>	<b>3.558</b>	<b>3.284</b>	<b>274</b>
Lavoro interinale, personale distaccato e stage	848	1.862	(1.014)
Altri costi collegati al personale	2.710	1.422	1.288
<b>Totale</b>	<b>50.066</b>	<b>51.786</b>	<b>(1.720)</b>

Valori in migliaia di euro

I costi del personale, che complessivamente ammontano a 50.066 mila euro, mostrano una variazione in diminuzione rispetto all'esercizio precedente di 1.720 mila euro.

Tale andamento è riconducibile a:

- una riduzione dei Costi per il personale a ruolo di 2.093 mila euro imputabile essenzialmente all'effetto combinato della riduzione di salari e stipendi e oneri sociali (4.959 mila euro) e dell'incremento dei costi per incentivi all'esodo (3.049 mila euro) per il continuo e graduale processo di riorganizzazione produttiva e del lavoro da parte della Società;
- un aumento degli Altri costi del personale per 274 mila euro prevalentemente dovuto ai maggiori costi per corsi di formazione professionale (1.331 mila euro) cui si contrappone una riduzione dei costi per personale distaccato in società del Gruppo (995 mila euro).

Si evidenzia che la voce Personale a ruolo accantonamenti e rilasci accoglie rilasci e recuperi per contenzioso lavoro. La riduzione netta rispetto allo scorso anno è imputabile alla diminuzione del contenzioso.

Nella tabella seguente è riportato l'organico medio della Società suddiviso per categoria:

### »» CONSISTENZA DELL'ORGANICO MEDIO

Personale	2014	2013	Variazione
Dirigenti	83	87	(5)
Quadri	209	231	(22)
Altro personale	183	216	(33)
<b>Totale</b>	<b>475</b>	<b>534</b>	<b>(59)</b>

## 26. Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci

La voce è così dettagliata:



	2014	2013	Variazione
Materiali e materie di consumo	492	633	(141)
Illuminazione e forza motrice	102	107	(5)
Variazione delle giacenze di immobili e terreni di <i>trading</i>	5.753	43.580	(37.827)
<b>Totale</b>	<b>6.347</b>	<b>44.320</b>	<b>(37.973)</b>

Valori in migliaia di euro

La voce ammonta a 6.347 mila euro (44.320 mila euro al 31 dicembre 2013); la variazione è attribuibile essenzialmente alle minori svalutazioni effettuate nel corso dell'esercizio 2014 (31.354 mila euro).



## 27. Costi per servizi

Il saldo di Bilancio è dettagliato nella seguente tabella:



	2014	2013	Variazione
<b>Prestazioni per il trasporto</b>	<b>14</b>	<b>14</b>	
Servizi trasporto merci	14	14	
<b>Manutenzioni, pulizia e altri servizi appaltati</b>	<b>5.730</b>	<b>5.583</b>	<b>147</b>
Servizi e lavori appaltati per conto terzi	540	377	163
Servizi di pulizia e altri servizi appaltati	338	205	133
Manutenzione e riparazioni di beni immobili e mobili	4.852	5.000	(148)
<b>Servizi immobiliari e utenze</b>	<b>23.106</b>	<b>23.642</b>	<b>(536)</b>
<b>Servizi amministrativi e informatici</b>	<b>7.072</b>	<b>9.311</b>	<b>(2.239)</b>
<b>Spese per comunicazione esterna e costi di pubblicità</b>	<b>3.140</b>	<b>3.175</b>	<b>(35)</b>
<b>Diversi</b>	<b>13.542</b>	<b>11.644</b>	<b>1.898</b>
Prestazioni professionali	2.443	1.675	768
Assicurazioni	1.549	1.668	(119)
Consulenze	1.384	1.765	(381)
<i>Facility management</i>	4.738	2.178	2.560
Viaggi e soggiorno	525	542	(17)
Altri servizi amministrativi	431	440	(9)
Altro	2.472	3.376	(904)
<b>Totale</b>	<b>52.604</b>	<b>53.369</b>	<b>(765)</b>

Valori in migliaia di euro

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 a esse riferibili.

L'incremento della voce *Facility management* è dovuto principalmente all'esternalizzazione dei servizi di controllo accessi alla società Ferservizi SpA.

## 28. Costi per godimento beni di terzi

Il dettaglio dei Costi per godimento di beni di terzi è riportato nella seguente tabella:



	2014	2013	Variazione
Canoni di locazione e oneri condominiali	4.802	7.154	(2.352)
Noli e indennizzi di materiale rotabile e altro	239	114	125
<b>Totale</b>	<b>5.041</b>	<b>7.268</b>	<b>(2.227)</b>

Valori in migliaia di euro

La variazione in diminuzione è relativa sostanzialmente alla riduzione dei costi per canoni di locazione degli immobili a seguito dei minori spazi occupati nell'esercizio.

## 29. Altri costi operativi

Il dettaglio degli Altri costi operativi è riportato nella seguente tabella:



	2014	2013	Variazione
Quote associative e contributi	6.702	5.136	1.566
Iva non deducibile (pro-rata)	5.909	3.839	2.070
Imposte e tasse	14.195	14.143	52
Altri oneri diversi	1.673	1.574	99
<b>Totale</b>	<b>28.479</b>	<b>24.692</b>	<b>3.787</b>

Valori in migliaia di euro

L'aumento degli Altri costi operativi, pari a 3.787 mila euro, è essenzialmente riconducibile ai maggiori costi per quote associative dovute al contributo a Fondazione FS Italiane (1.280 mila euro), alla quota Iva non deducibile maturata nell'esercizio (2.070 mila euro) e alla nuova imposta comunale Tasi (562 mila euro).

Ai fini di una migliore esposizione si evidenzia che la tassa di concessione governativa e l'imposta per raccolta rifiuti è stata riclassificata nel 2013, per 1.355 mila euro, dalla voce Altri oneri diversi alla voce Imposte e tasse.

## 30. Costi per lavori interni capitalizzati

Gli oneri capitalizzati per lavori interni, pari a 232 mila euro (203 mila euro nel 2013), si riferiscono ai costi di personale attribuibili agli investimenti, collegati alla realizzazione e sviluppo del *software*.

## 31. Ammortamenti

La voce è di seguito dettagliata:



	2014	2013	Variazione
Ammortamento delle attività immateriali	12.271	11.735	536
Ammortamento delle attività materiali	9.368	10.377	(1.009)
<b>Totale</b>	<b>21.639</b>	<b>22.112</b>	<b>(473)</b>

Valori in migliaia di euro

La variazione in diminuzione di 473 mila euro rispetto al saldo dell'esercizio precedente è dovuta principalmente all'effetto delle svalutazioni operate nel 2013 e al normale andamento del processo di ammortamento.



## 32. Svalutazioni e perdite/(riprese) di valore

La voce è di seguito dettagliata:



	2014	2013	Variazione
Svalutazione delle immobilizzazioni immateriali	68		68
Svalutazione degli immobili, impianti e macchinari	1.330	19.930	(18.600)
Rettifiche e riprese di valore su crediti	4.830	1.948	2.882
<b>Totale</b>	<b>6.228</b>	<b>21.878</b>	<b>(15.650)</b>

Valori in migliaia di euro

La voce si decrementa rispetto all'esercizio 2013 di 15.650 mila euro prevalentemente per effetto delle minori svalutazioni effettuate nel corso dell'esercizio sugli investimenti immobiliari (18.600 mila euro) e, con segno inverso, dell'adeguamento del fondo svalutazione crediti effettuato sulla base delle stime di realizzo previste (2.882 mila euro).

## 33. Proventi finanziari

Il dettaglio dei Proventi finanziari è rappresentato nella tabella seguente:



	2014	2013	Variazione
Proventi finanziari su crediti immobilizzati e titoli	151.462	122.458	29.004
Proventi finanziari diversi	15.863	27.654	(11.791)
Dividendi	113.023	124.809	(11.786)
Utili su cambi	15	3.220	(3.205)
<b>Totale</b>	<b>280.363</b>	<b>278.141</b>	<b>2.222</b>

Valori in migliaia di euro

Il saldo dei Proventi finanziari è pari a 280.363 mila euro e registra un incremento di 2.222 mila euro rispetto all'esercizio precedente. Tale aumento è dovuto essenzialmente all'effetto combinato:

- dei maggiori interessi maturati sui crediti per i finanziamenti a medio/lungo termine concessi alle società controllate Trenitalia SpA (14.614 mila euro) e Rete Ferroviaria Italiana SpA (14.411 mila euro) relativi principalmente alle emissioni obbligazionarie a valere sul programma *Euro Medium Term Notes*;

- dei minori Proventi finanziari diversi per complessivi 11.791 mila euro a seguito, principalmente, dell'effetto combinato:
  - del decremento degli interessi maturati sui finanziamenti a controllate (3.059 mila euro);
  - dell'azzeramento degli interessi a seguito dell'estinzione del *Backup Facility* (5.280 mila euro);
  - dell'azzeramento degli interessi sullo *Shareholder Loan* concesso alla società Netinera Deutschland GmbH per l'acquisto dell'allora gruppo Arriva Deutschland GmbH (4.827 mila euro);
  - delle maggiori commissioni attive su fidejussioni finanziarie concesse a società controllate (1.345 mila euro);
- dei minori dividendi distribuiti dalle società controllate e collegate per complessivi 11.786 mila euro, principalmente dovuti ai minori dividendi percepiti da Grandi Stazioni SpA (4.274 mila euro) e Italferr SpA (9.356 mila euro) a fronte di maggiori dividendi percepiti da FS Sistemi Urbani SpA (3.199 mila euro).

## 34. Oneri finanziari

Il dettaglio degli Oneri finanziari è rappresentato nella seguente tabella:



	2014	2013	Variazione
Oneri finanziari su debiti	160.656	135.818	24.838
Oneri finanziari per benefici ai dipendenti	317	388	(71)
Svalutazioni di attività finanziarie	348	32.659	(32.311)
Perdita su cambi	4.004	6	3.998
<b>Totale</b>	<b>165.325</b>	<b>168.871</b>	<b>(3.546)</b>

Valori in migliaia di euro

Gli Oneri finanziari evidenziano una riduzione di 3.546 mila euro rispetto all'esercizio precedente riconducibile prevalentemente:

- al decremento complessivo degli oneri sui finanziamenti a Cassa Depositi e Prestiti e BEI (10.541 mila euro), ai minori interessi maturati sul credito Iva a rimborso (1.072 mila euro) e ai minori oneri interessi per mancato utilizzo della *Backup Facility* azzerato nel corso del 2013 (6.295 mila euro), cui si contrappongono i maggiori interessi sul conto corrente intersocietario (6.333 mila euro) e i maggiori oneri finanziari relativi alle due emissioni obbligazionarie a valere sul programma di *Euro Medium Term Notes* e a Eurofima SA (35.968 mila euro);
- alla svalutazione della partecipazione in FS Logistica SpA effettuata nell'esercizio 2013 per 32.659 mila euro;
- all'incremento delle perdite su cambi dovuto all'adeguamento dei decimi da versare alla partecipata Eurofima SA, espressi in franchi svizzeri.

## 35. Imposte sul reddito del periodo correnti, differite e anticipate

Nella tabella seguente è riportato il dettaglio delle Imposte sul reddito:



	2014	2013	Variazione
Irap	2.589	4.086	(1.497)
Ires	4.368	11.387	(7.019)
Proventi da adesione consolidato fiscale	(3.495)	(9.110)	5.615
Imposte differite e anticipate	195	(38.772)	38.967
Rettifiche per imposte sul reddito relative a esercizi precedenti	12		12
Imposte accantonamenti e rilasci		96	(96)
Totale rettifiche per imposte sul reddito relative a esercizi precedenti	12	96	(84)
<b>Totale imposte sul reddito</b>	<b>3.669</b>	<b>(32.313)</b>	<b>35.982</b>

Valori in migliaia di euro

Le Imposte sul reddito presentano un incremento complessivo di 35.982 mila euro rispetto all'esercizio precedente così composto:

- le imposte correnti si decrementano complessivamente di 2.889 mila euro a seguito dei minori dividendi percepiti e delle minori svalutazioni operate nell'esercizio 2014 rispetto al 2013;
- le imposte differite e anticipate si incrementano di 38.967 mila euro per la rilevazione nel 2013 di imposte anticipate relative a svalutazioni effettuate in tale esercizio.



Di seguito si riporta la tabella di riconciliazione dell'aliquota fiscale effettiva:



	2014		2013	
	Euro	%	Euro	%
Utile dell'esercizio	89.212		76.770	
Totale imposta sul reddito	3.669		(32.313)	
Utile ante imposte	92.881		44.457	
<b>Imposte teoriche Ires (aliquota fiscale nazionale)</b>		<b>27,5%</b>		<b>27,5%</b>
<b>Minori imposte</b>				
Dividendi da partecipazione	(107.372)		(118.569)	
Utilizzi fondi	(4.435)		(5.892)	
Altre variazioni in diminuzione	(2.267)		(5.564)	
<b>Maggiori imposte</b>				
Accantonamenti ai fondi			1.901	
Svalutazione partecipazioni	38		32.660	
Sopravvenienze passive	155		643	
Differenza su cambi	3.987			
Ammortamenti	6.326		60.409	
Variazioni rimanenze	(1.171)		6.677	
Imposte indeducibili	11.407		14.268	
Altre variazioni in aumento	16.335		10.418	
Totale imponibile Ires	15.885		41.409	
<b>Totale imposte correnti sul reddito (Ires)</b>	<b>4.368</b>	<b>4,7%</b>	<b>11.387</b>	<b>25,6%</b>
<b>Irap</b>	<b>2.589</b>	<b>5,57%</b>	<b>4.085</b>	<b>5,57%</b>
<b>Differenza su stima imposte anni precedenti</b>	<b>12</b>		<b>96</b>	
<b>Totale fiscalità differita</b>	<b>195</b>		<b>(38.546)</b>	
<b>Proventi da adesione consolidato fiscale</b>	<b>(3.495)</b>		<b>(9.110)</b>	
<b>Totale imposte sul reddito</b>	<b>3.669</b>		<b>(32.313)</b>	

Valori assoluti in migliaia di euro

## 36. Passività e attività potenziali

Alla data del Bilancio non sussistono né passività né attività potenziali da segnalare.

## 37. Compenso alla Società di Revisione

Si evidenzia che – ai sensi dell'art. 37, comma 16, del D.Lgs. 39/2010 e della lettera 16 *bis* dell'art. 2427 del codice civile – l'importo totale dei corrispettivi spettanti alla Società di Revisione è pari a 601 mila euro, inclusi eventuali corrispettivi di competenza corrisposti alla stessa nell'esercizio per altri servizi di verifica diversi dalla revisione legale (218 mila euro). Si evidenzia che di tali corrispettivi, 263 mila euro sono riferiti alla PricewaterhouseCoopers SpA, società di revisione in carica sino al 1° ottobre 2014, e la restante parte, pari a 338 mila euro, è riferita alla KPMG SpA.

## 38. Compensi ad Amministratori e Sindaci



	2014	2013	Variazione
Amministratori	1.195 <sup>1</sup>	1.518 <sup>1</sup>	(323)
Sindaci	100	100	
<b>Totale</b>	<b>1.295</b>	<b>1.618</b>	<b>(323)</b>

Valori in migliaia di euro

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 e Amministratore Delegato, nonché gli emolumenti previsti per i rimanenti Consiglieri. Ai suddetti compensi si deve aggiungere, quello del componente esterno dell'Organismo di Vigilanza, modificato a partire dal 27 novembre 2014, pari a 45 mila euro (52 mila euro nel 2013 e nel 2014 sino alla suddetta data). 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.

## 39. Parti correlate

### Operazioni con dirigenti con responsabilità strategiche



	2014	2013
Benefici a breve termine	5.893	7.232
Benefici successivi al rapporto di lavoro	350	429
Benefici dovuti ai dipendenti per la cessazione del rapporto di lavoro	3.742	562
<b>Totale</b>	<b>9.985</b>	<b>8.223</b>

Valori in migliaia di euro

I benefici si riferiscono alle remunerazioni corrisposte a vario titolo ai soggetti indicati.

Ai benefici a breve termine 2014 erogati, pari a 5.893 mila euro, si deve aggiungere una parte variabile da liquidare nel 2015, per un importo indicativamente non superiore a 1.100 mila euro, una volta effettuate le verifiche circa il conseguimento degli obiettivi prefissati.

Si precisa che ai dirigenti con responsabilità strategiche non sono stati erogati benefici a lungo termine. I dirigenti con responsabilità strategiche non hanno posto in essere nel periodo alcuna operazione direttamente o tramite stretti familiari con il Gruppo e le imprese che ne fanno parte o con altre parti ad esse correlate.



## Operazioni con altre parti correlate

Nel seguito si descrivono i principali rapporti con parti correlate intrattenuti da Ferrovie dello Stato Italiane SpA, tutti regolati a normali condizioni di mercato.



	Rapporti attivi	Rapporti passivi
<b>Controllate</b>		
<b>RFI SpA</b>	<b>Servizi dell'area</b> 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 Vendita immobili <i>trading</i> Servizi per comunicazione Prestazioni di personale Rimborsi assicurazioni Riaddebito servizi informatici Riaddebito oneri condominiali Assistenza tecnica per progetti di formazione Utilizzo marchio Locazione e sub-locazione locali uffici e officine Riaddebito oneri <i>service</i> Fondo gestione bilaterale	Soggetto tecnico lavori di manutenzione immobili Riaddebito servizi informatici Prestazioni di personale Prestazioni sanitarie Formazione Canoni di locazione
<b>Ferservizi SpA</b>	<b>Servizi dell'area</b> Finanza Fiscale/Bilancio Affari Societari Legale Lavoro Amministrazione del Personale Dirigente Protezione Aziendale Relazioni Industriali Sviluppo Organizzazione Comunicazione Esterna e Relazioni con i Media Affari Istituzionali Strategie Legale Organizzazione e Processi Sistemi Informativi  Prestazioni di personale Rimborsi assicurazioni Riaddebito servizi informatici Utilizzo marchio Locazione e sub-locazione locali uffici Riaddebito oneri condominiali Riaddebito oneri <i>service</i> Fondo gestione 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/tesoreria  <i>Facility e building management</i> Servizi amministrativi Formazione Servizi <i>Asset Allocation</i> Gestione spazi stazione Servizi assistenza Preposto Fee per la gestione dei rapporti con Grandi Stazioni Gestione contenzioso immobiliare Fee manutenzione custodia e tutela Servizi di traduzione Servizi di ristorazione



	Rapporti attivi	Rapporti passivi
<b>segue Controllate</b>		
<b>Fercredit SpA</b>	<b>Servizi dell'area</b> Finanza Fiscale/Bilancio Affari Societari Legale Lavoro Comunicazione Esterna e Relazioni con i Media Protezione Aziendale Sviluppo Organizzazione Strategie Legale <i>Audit</i> Sistemi Informativi  Cariche sociali Rimborsi assicurazioni Riaddebito servizi informatici Riaddebito oneri condominiali Locazioni e sub-locazioni locali uffici Utilizzo marchio	
<b>Grandi Stazioni SpA</b>	<b>Servizi dell'area</b> Finanza Fiscale/Bilancio Affari Societari Legale Lavoro Amministrazione del Personale Dirigente Comunicazione Esterna e Relazioni con i Media Sviluppo Organizzazione Affari Istituzionali Strategie Sistemi Informativi  Cariche sociali Prestazioni di personale Canone di retrocessione Rimborsi assicurazioni Pubblicità Riaddebito servizi informatici Contribuzioni alle spese sostenute AGCM	Canoni indennità di occupazione Oneri condominiali
<b>Centostazioni SpA</b>	<b>Servizi dell'area</b> Finanza Fiscale/Bilancio Affari Societari Amministrazione del Personale Dirigente Comunicazione e Relazioni con i Media Sviluppo Organizzazione Affari Istituzionali Strategie <i>Audit</i> Sistemi Informativi  Cariche sociali Prestazioni di personale Rimborsi assicurazioni Riaddebito servizi informatici Contribuzioni alle spese sostenute AGCM	Prestazioni di personale Fee Centostazioni GE Lagaccio

**Rapporti attivi****Rapporti passivi****segue Controllate****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* Fondo gestione bilaterale  
Riaddebito servizi informatici

Fee valorizzazione patrimonio  
Fitto locali  
Finanziamento alla formazione

**Nord Est Terminal SpA  
in liquidazione****Servizi dell'area**

Rimborsi assicurazioni

**Serfer Srl****Servizi dell'area**

Rimborsi assicurazioni  
Contribuzioni alle spese sostenute AGCM

**TX Logistik AG****Servizi dell'area**

Cariche sociali  
Rimborsi assicurazioni





	Rapporti attivi	Rapporti passivi
<b>segue Controllate</b>		
<b>Trenitalia SpA</b>	<b>Servizi dell'area</b> 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 Comunicazione  Cariche sociali Prestazioni di personale Rimborsi assicurazioni Riaddebito servizi informatici Utilizzo marchio Locazione e sub-locazione locali uffici e officine Affitti da terreni Riaddebito oneri condominiali Riaddebito oneri <i>service</i> Fondo gestione bilaterale Assistenza tecnica per progetti di formazione Contribuzioni alle spese sostenute AGCM	Prestazioni di personale Spese di trasporto viaggiatori Finanziamento alla formazione
<b>Italferr SpA</b>	<b>Servizi dell'area</b> Finanza Fiscale/Bilancio Affari Societari Legale Lavoro Amministrazione del Personale Dirigente Relazioni Industriali Sviluppo Organizzazione Comunicazione Esterna e Relazioni con i Media <i>Audit</i> Affari Istituzionali Strategie Legale Organizzazione e Processi Sistemi Informativi  Cariche sociali Prestazioni di personale Rimborsi assicurazioni Riaddebito servizi informatici Utilizzo marchio Riaddebito oneri <i>service</i> Fondo gestione bilaterale Assistenza tecnica per progetti di formazione Contribuzioni alle spese sostenute AGCM	Finanziamento alla formazione

**Rapporti attivi****Rapporti passivi****segue 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  
  
Cariche sociali  
Rimborsi assicurazioni  
Riaddebito servizi informatici  
Locazioni locali uffici  
Utilizzo marchio  
Riaddebito oneri condominiali  
Attività di supporto specialistico  
Vendita immobili *trading*  
Contribuzioni alle spese sostenute AGCM

Trasporti e spedizioni

**Busitalia - Sita Nord Srl****Servizi dell'area**

Fiscale/Bilancio  
Affari Societari  
Legale Lavoro  
Amministrazione del Personale Dirigente  
Comunicazione Esterna e Relazioni con i Media  
Sviluppo Organizzazione  
*Audit*  
Affari Istituzionali  
Strategie  
  
Organizzazione e processi  
Sistemi informativi  
Cariche sociali  
Prestazioni di personale  
Rimborsi assicurazioni  
Riaddebito servizi informatici  
Locazioni locali uffici  
Riaddebito oneri condominiali  
Supporto specialistico per progetto TPL  
Contribuzioni alle spese sostenute AGCM

Pubblicità e *marketing*  
Trasporti e spedizioni

**Italcertifer SpA****Servizi dell'area**

Fiscale/Bilancio  
Affari Societari  
Amministrazione del Personale Dirigente  
Relazioni Industriali  
Comunicazione Esterna e Relazioni con i Media  
Affari Istituzionali  
Strategie  
  
Prestazioni di personale  
Rimborsi assicurazioni  
Riaddebito oneri *service* Fondo gestione bilaterale



	Rapporti attivi	Rapporti passivi
<b>segue Controllate</b>		
<b>Cemat SpA</b>	<b>Servizi dell'area</b> Fiscale/Bilancio Affari Societari <i>Audit</i> Comunicazione Esterna e Relazioni con i Media Sviluppo Organizzazione Sistemi Informativi  Cariche sociali Rimborsi assicurazioni Riaddebito servizi informatici Contribuzioni alle spese sostenute AGCM	
<b>Metropark SpA</b>	<b>Servizi dell'area</b> Fiscale/Bilancio Affari Societari Legale Lavoro Comunicazione Esterna e Relazioni con i Media Sviluppo Organizzazione <i>Audit</i> Strategie Protezione Aziendale Legale Sistemi Informativi  Rimborsi assicurazioni Canoni aree per parcheggi Locazione e sublocazione locali Riaddebito oneri condominiali Riaddebito servizi informatici	
<b>Netinera Deutschland GmbH</b>	<b>Servizi dell'area</b> Fiscale/Bilancio Legale Sistemi Informativi  Prestazioni di personale Rimborsi assicurazioni Riaddebito servizi informatici	
<b>Trenitalia Logistic France Sas</b>	<b>Servizi dell'area</b> Affari Societari	
<b>FS Jit Italia Srl</b>	<b>Servizi dell'area</b>	Rimozione rifiuti Trasporti e spedizioni
<b>Trenord Srl</b>	Cariche sociali Rimborsi assicurazioni Locazione e sublocazione locali uffici e officine Riaddebito oneri condominiali Contribuzioni alle spese sostenute AGCM	
<b>Terminali Italia Srl</b>	Rimborsi assicurazioni Locazioni locali uffici Riaddebito oneri condominiali	

**Rapporti attivi****Rapporti passivi****segue Controllate**

<b>Umbria Mobilità Esercizio Srl</b>	Cariche sociali Rimborsi assicurazioni	
<b>Thello Sas</b>	Rimborsi assicurazioni	
<b>I-Mago SpA</b>	<i>Audit</i>	
<b>Busitalia Rail Service Srl</b>	Rimborsi assicurazioni	
<b>Blufferries Srl</b>	Cariche sociali Rimborsi assicurazioni	

**Collegate**

<b>Ferrovie Nord Milano SpA</b>	Cariche sociali	
-------------------------------------	-----------------	--

**Collegate di controllate**

<b>Logistica SA</b>	Rimborsi assicurazioni	
<b>BBT SE</b>	Cariche sociali	
<b>Terminal Tremestieri Srl</b>	Cariche sociali	
<b>Quadrante Europa Terminal Gate SpA</b>	Cariche sociali	

**Altre parti correlate\***

<b>Gruppo Anas</b>	Rimborsi cariche sociali	
<b>Gruppo CDDPP</b>	Attraversamenti	Finanziamenti
<b>Gruppo Enel</b>	Canoni per servitù sui terreni	Utenze energia elettrica
<b>Gruppo Eni</b>	Canoni per servitù sui terreni	Fornitura gas
<b>Gruppo Finmeccanica</b>		Manutenzione - <i>Software</i>
<b>Gruppo Invitalia</b>	Attraversamenti	
<b>Gruppo Poste Italiane</b>	Canoni locazione fabbricati strumentali Canoni locazione terreni	Spese postali
<b>Gruppo Rai</b>	Canoni di locazione	
<b>Eurofer</b>	Rimborsi assicurazioni	Contributi
<b>Altri fondi previdenziali</b>		Polizze assicurative
<b>Previndai</b>		Contributi

\* Imprese che condividono con Ferrovie dello Stato Italiane il medesimo soggetto controllante Ministero dell'Economia e delle Finanze

## &gt;&gt; RAPPORTI DIVERSI

Consolidato fiscale	Iva di pool	Rapporti di c/c intersocietari e/o c/c postali	Finanziamenti concessi	Depositi passivi e finanziamenti ricevuti	Rilascio garanzie fideiussorie nell'interesse di	Fondi pensione integrativa
<b>Controllate</b>						
RFI SpA	RFI SpA	RFI SpA	RFI SpA		RFI SpA	
Fercredit SpA	Fercredit SpA	Fercredit SpA	Fercredit SpA			
Ferservizi SpA	Ferservizi SpA	Ferservizi SpA			Ferservizi SpA	
Trenitalia SpA	Trenitalia SpA	Trenitalia SpA	Trenitalia SpA		Trenitalia SpA	
Italferr SpA	Italferr SpA	Italferr SpA			Italferr SpA	
Grandi Stazioni SpA	Grandi Stazioni SpA	Grandi Stazioni SpA			Grandi Stazioni SpA	
Centostazioni SpA	Centostazioni SpA	Centostazioni SpA			Centostazioni SpA	
Bluferries Srl	Bluferries Srl	Bluferries Srl				
Metropark SpA	Metropark SpA	Metropark SpA				
FS Logistica SpA	FS Logistica SpA	FS Logistica SpA	FS Logistica SpA		FS Logistica SpA	
FS Sistemi Urbani Srl	FS Sistemi Urbani Srl	FS Sistemi Urbani Srl			FS Sistemi Urbani Srl	
FS Telco Srl	FS Telco Srl					
Italcertifer SpA		Italcertifer SpA	Italcertifer SpA		Italcertifer SpA	
Cemat SpA	Cemat SpA					
Ferport Genova Srl in liquidazione	Ferport Genova Srl in liquidazione					
Self Srl	Self Srl					
Serfer Srl	Serfer Srl	Serfer Srl	Serfer Srl		Serfer Srl	
SGT SpA						
Terminali Italia Srl	Terminali Italia Srl	Terminali Italia Srl	Terminali Italia Srl			
Tunnel Ferroviario del Brennero SpA					Tunnel Ferroviario del Brennero SpA	
Busitalia - Sita Nord Srl	Busitalia - Sita Nord Srl	Busitalia - Sita Nord Srl	Busitalia - Sita Nord Srl		Busitalia - Sita Nord Srl	
Nord Est Terminal SpA in liquidazione						
					TX Logistik AG	
					Netinera Deutschland GmbH	
					Sita SpA in liquidazione	
		FS Jit Italia Srl			FS Jit Italia Srl	
					Cisalpine SA	
<b>Altre parti correlate</b>						
				Cassa DD.PP.		
		Poste Italiane				
						Eurofer

Nelle tabelle che seguono, sono riepilogati i valori economici e patrimoniali dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2014 delle transazioni con parti correlate.

## » RAPPORTI COMMERCIALI E DIVERSI

	31.12.2014			2014	
	Crediti	Debiti	Garanzie e Impegni	Costi	Ricavi
<b>Imprese controllate</b>					
Bluferries Srl	659	1			18
Busitalia Rail Service Srl	632	1			1
Busitalia - Sita Nord Srl	3.978	245		1	851
Cemat SpA	139	578			94
Centostazioni SpA	2.275	444	12	45	463
Cisalpino SA	11				
FS Jit Italia Srl		16		15	
FS Logistica SpA	18.601	2.655	4.741	4	704
Fercredit SpA	1.297	7.719			413
Ferport Genova Srl in liquidazione		78			
Ferservizi SpA	13.176	24.776	1.063	33.739	12.773
FS Sistemi Urbani Srl	2.215	1.010	38	850	1.128
FS Telco Srl		12			
Grandi Stazioni SpA	21.616	1.364	3.581	1.668	27.236
I-Mago SpA	6				5
Italcertifer SpA	1.111	419			490
Italferr SpA	22.848	851	368	303	1.956
Metropark SpA	978	2			352
Netinera Deutschland GmbH	1.379	2	35.000		309
Nord Est Terminal SpA in liquidazione		221			2
Rete Ferroviaria Italiana SpA	116.463	923.204	1.460.838	2.880	42.025
Self Srl	3	205			
Serfer Srl	2.116	231	10		8
SGT SpA	135				
Sita SpA in liquidazione	83	133	233		
Terminali Italia Srl	1.335	2			32
Thello Sas	3	1			3
Trenitalia Logistic France Sas	3				3
Trenitalia SpA	41.660	2.288	97.617	1.459	50.637
Trenord Srl	637	20			311
Tunnel Ferroviario del Brennero SpA		33	28		
TX Logistik AG	174	4	50		10
Umbria Mobilità Esercizio Srl	10	1			9
<b>Totale</b>	<b>253.543</b>	<b>966.516</b>	<b>1.603.579</b>	<b>40.964</b>	<b>139.833</b>

>> segue **RAPPORTI COMMERCIALI E DIVERSI**

	31.12.2014			2014	
	Crediti	Debiti	Garanzie e Impegni	Costi	Ricavi
<b>Imprese collegate</b>					
Ferrovie Nord Milano SpA	1				1
<b>Totale</b>	<b>1</b>				<b>1</b>
<b>Collegate di controllate</b>					
Alpe Adria SpA					10
BBT SE	16				6
LI-NEA SpA					11
Terminal Tremestieri Srl	9				9
LTF - Lyon Turin Ferroviaire Sas (ora TELT)	117			9	
Logistica SA	48	2		7	3
Quadrante Europa Terminal Gate SpA	5				5
<b>Totale</b>	<b>195</b>	<b>2</b>		<b>16</b>	<b>44</b>
<b>Totale</b>	<b>253.739</b>	<b>966.518</b>	<b>1.603.579</b>	<b>40.980</b>	<b>139.878</b>
<b>Altre parti correlate</b>					
Gruppo Anas	22				22
Gruppo Cassa Depositi e Prestiti	102				50
Gruppo Enel	31	15		268	25
Gruppo Eni	14	51		314	13
Gruppo Finmeccanica	44			100	83
Gruppo Invitalia	4				6
Gruppo Poste Italiane	508	118		13	11
Gruppo Rai				1	3
Eurofer	4	81			3
Altri fondi previdenziali		62			
Previndai		448		423	
<b>Totale</b>	<b>729</b>	<b>775</b>		<b>1.119</b>	<b>216</b>

Valori in migliaia di euro

## » RAPPORTI FINANZIARI

	31.12.2014			2014	
	Crediti e conti correnti	Debiti	Garanzie e impegni	Oneri	Proventi
<b>Imprese controllate</b>					
Bluferries Srl		57			
Busitalia - Sita Nord Srl	36.521	49	9.994		828
Centostazioni SpA		21	3.780	1	3.670
Cisalpino SA			13.674		11
FS Jit Italia Srl		27	150		
FS Logistica SpA	1	4.632	1.267	4	419
Fercredit SpA	2.000	35.577		2	5.560
Ferservizi SpA		87.052		43	14.473
FS Sistemi Urbani Srl	2	29.699	900	7	7.004
Grandi Stazioni SpA		9.419		6	4.976
Italcertifer SpA	591	12	53		20
Italferr SpA		6.478	24.274	24	4.216
Metropark SpA		3.384		1	
Netinera Deutschland GmbH			518.461		2.153
Rete Ferroviaria Italiana SpA	2.534.895	310.056	343.541	10.794	187.408
Serfer Srl	4.901	3.053	4		94
Terminali Italia Srl	754	3			15
Trenitalia SpA	21.600.771	17.399.833	1.250.224		42.015
TX Logistik AG			21.346		113
<b>Totale</b>	<b>24.180.436</b>	<b>17.889.352</b>	<b>2.187.668</b>	<b>10.882</b>	<b>272.975</b>
<b>Imprese collegate</b>					
Ferrovie Nord Milano SpA					833
<b>Totale</b>					<b>833</b>
<b>Collegata di controllata</b>					
LTF - Lyon Turin Ferroviare Sas (ora TELT)					9
<b>Totale</b>					<b>9</b>
<b>TOTALE</b>	<b>24.180.436</b>	<b>17.889.352</b>	<b>2.187.668</b>	<b>10.882</b>	<b>273.817</b>
<b>Altre parti correlate</b>					
Gruppo Cassa Depositi e Prestiti		1.133.104		50.158	
Gruppo Poste Italiane	1.426				9
<b>Totale</b>	<b>1.426</b>	<b>1.133.104</b>		<b>50.158</b>	<b>9</b>

Valori in migliaia di euro

## 40. 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.



	Finanziarie	Non finanziarie
<b>Rilasciate nell'interesse di:</b>		
Rete Ferroviaria Italiana SpA	343.541	1.460.838
Trenitalia SpA	1.250.224	97.617
Netinera Deutschland GmbH	518.461	35.000
Busitalia - Sita Nord Srl	9.994	
Centostazioni SpA	3.780	12
Grandi Stazioni SpA		3.581
FS Sistemi Urbani Srl	900	38
Tunnel Ferroviario del Brennero SpA		28
Italferr SpA	24.274	368
Ferservizi SpA		1.062
FS Logistica SpA	1.267	4.741
Sita SpA in liquidazione		234
TX Logistik AG	21.346	50
Italcertifer SpA	53	
Serfer Srl	4	10
FS Jit Italia Srl	150	
Cisalpine SA	13.674	
<b>Totale</b>	<b>2.187.668</b>	<b>1.603.579</b>

Valori in migliaia di euro

Le Garanzie finanziarie sono rappresentate principalmente dalle garanzie e controgaranzie rilasciate agli istituti di credito per finanziamenti e garanzie concesse dagli istituti medesimi a terzi nell'interesse delle controllate.

Le Garanzie non finanziarie sono costituite da *Bid Bond* (garanzie emesse a corredo di un offerta per un appalto), *Performance Bond* (garanzie di buona esecuzione), garanzie commerciali e impegni a favore dell'Erario.

Le garanzie dirette (cosiddette *parent company guarantees*) di FS ammontano a 2.647.367 mila euro e si riferiscono per 1.603.342 mila euro a garanzie non finanziarie e per 1.044.025 mila euro a garanzie finanziarie.

Le principali garanzie dirette non finanziarie sono state rilasciate a favore dell'Erario (1.365.458 mila euro), a garanzia dei rimborsi di crediti erariali alle controllate Rete Ferroviaria Italiana SpA, Trenitalia SpA, FS Logistica SpA, Ferservizi SpA, Grandi Stazioni SpA, FS Sistemi Urbani Srl, Sita SpA in liquidazione, Centostazioni SpA e Tunnel Ferroviario del Brennero SpA; a queste si aggiunge una controgaranzia di 13.674

mila euro emessa in favore di Deutsche Bank a fronte del rilascio da parte di quest'ultima di una garanzia bancaria in favore dell'Agenzia delle Entrate nell'interesse di Cisalpino SA, società controllata al 50% da Trenitalia SpA (la garanzia diretta di FS copre solo la quota parte di Trenitalia SpA). Tra le garanzie dirette non finanziarie si segnalano quella a favore della società GSE a garanzia del Contratto di Servizio per l'approvvigionamento dell'energia stipulato con Rete Ferroviaria Italiana SpA (150.000 mila euro) e le due garanzie emesse nel corso del 2014 in favore di Terna SpA a garanzia del contratto stipulato con Rete Ferroviaria Italiana SpA per il servizio di dispacciamento dell'energia elettrica per punti di prelievo che alimentano la trazione ferroviaria (garanzia da 22.400 mila euro) e gli altri usi (garanzia da 21.992 mila euro). Si riportano di seguito le garanzie finanziarie a favore di banche e società finanziarie per i finanziamenti concessi:

- dalla BEI alla controllata Rete Ferroviaria Italiana SpA (importo della garanzia pari a 300.000 mila euro);
- dalla BEI alla controllata Trenitalia SpA (importo totale delle controgaranzie bancarie pari a 601.781 mila euro a cui si aggiunge una garanzia diretta FS, emessa nel 2014 in sostituzione di tre garanzie bancarie reputate non più idonee da BEI ai sensi del contratto, di 185.437 mila euro);
- dalla BNP Paribas Fortis e Unicredit AG a TX Logistik AG, controllata di Trenitalia SpA (importo totale delle due garanzie dirette pari a 21.346 mila euro);
- dalla BNP Paribas alla controllata Centostazioni SpA (importo della garanzia diretta pari a 3.780 mila euro).

È stata rilasciata, inoltre, una "Lettera di *patronage forte*" (420.000 mila euro) per il finanziamento del prestito OPI (ora Intesa San Paolo) del 2004 concesso a Trenitalia SpA.

Si segnalano le garanzie dirette emesse nell'interesse delle società del gruppo Netinera Deutschland GmbH (importo totale delle garanzie dirette pari a 553.461 mila euro) a copertura principalmente di operazioni finanziarie e linee di credito.

Sono state emesse ulteriori garanzie in ambito di progetti all'estero (garanzie controgarantite da banche di riferimento di FS ed emesse nel Paese estero attraverso una banca locale) per un totale di 9.327 mila euro; tali garanzie sono state emesse principalmente nell'interesse di Italferr SpA (9.274 mila euro) e in misura minore nell'interesse di Italcertifer SpA (53 mila euro). Dette garanzie sono costituite da *Bid Bond* per 793 mila euro, *Performance Bond* per 5.268 mila euro e *Advance Payment Bond* (garanzie di rimborso di un anticipo) per 3.266 mila euro e sono emesse per assistere le società del Gruppo per la partecipazione a gare e la conclusione di contratti di appalto esteri.



## 41. Fatti intervenuti dopo la data di riferimento del Bilancio

In data 9 gennaio 2015, ai sensi dell'art. 10, comma 12, del Decreto Legge 192/2014 (il cosiddetto "Mil-leproroghe"), la Società ha versato al MEF, nei termini di legge, quanto richiesto per la prima *tranche*, pari a 40 milioni di euro. Tale somma verrà recuperata da FS attraverso la distribuzione da parte di società controllate dei dividendi relativi al risultato dell'esercizio 2014, a valle dei dovuti passaggi consiliari e delle prossime delibere assembleari di approvazione dei Bilanci societari al 31 dicembre 2014.

In data 12 gennaio 2015 è stato approvato il progetto di scissione parziale della RFI SpA, mediante assegnazione di parte del patrimonio, a favore di Ferrovie dello Stato Italiane SpA della partecipazione al 50% del Capitale sociale della Lyon Turin Ferroviaire Sas (ora TELT - Tunnel Euralpin Lyon Turin Sas). In considerazione del fatto che il capitale della RFI SpA è totalmente detenuto da FS SpA, non è prevista né consentita alcuna assegnazione di nuove azioni della società beneficiaria né è previsto alcun rapporto di cambio; in data 4 febbraio 2015 è stato firmato l'atto di scissione parziale che ha comportato, con effetto dal 5 febbraio 2015, la riduzione del Capitale sociale della società scissa RFI SpA per l'importo di 95.120.500,00 euro passando da 32.007.632.980,00 euro a 31.912.512.180,00 euro.

In data 15 gennaio 2015, con riferimento al portafoglio di operazioni finanziarie per il materiale rotabile che vedono coinvolta Eurofima SA in qualità di *leader* del Gruppo FS Italiane, in seguito alla realizzazione di un piano di dismissione di materiale rotabile, FS SpA, Trenitalia SpA ed Eurofima SA hanno sottoscritto l'atto *Amendment of Amendment Agreement of Deeds of Pledge over Movable dated 30 October 2009* al fine di sostituire parte del materiale rotabile oggetto di pegno, a valere sulle serie dalla 1 alla 20, per un valore complessivo di circa 80 milioni di euro.

In data 19 febbraio 2015 FS Italiane ha lanciato la selezione per la finalizzazione di un *Backup Facility Agreement* di importo compreso tra 1 miliardo di euro e 1,5 miliardi di euro con durata pari a 3 anni. L'operazione mira a ottenere dagli istituti finanziari, selezionati al termine della procedura, una linea di credito rotativa (il cosiddetto *revolving*) con impegno irrevocabile (il cosiddetto *committed*) all'erogazione delle somme richieste da FS. La finalizzazione della linea in questione è fondamentale ai fini della costituzione di un'importante riserva di liquidità per le molteplici necessità operative del Gruppo FS, in continuità con l'analogo operazione scaduta nel mese di marzo 2014.

Il 25 febbraio 2015 il Consiglio di Amministrazione ha approvato, nell'ambito del programma di *Medium Term Notes*, l'emissione di obbligazioni per un ammontare complessivo fino a un massimo di 1.500 milioni di euro e durate comprese tra 4 e 12 anni. L'emissione di tali prestiti verranno effettuate qualora il *pricing* non risulti superiore al rendimento offerto sul mercato secondario dal titolo governativo di riferimento maggiorato di 30 *basis points* p.a. per scadenze fino ai 10 anni ovvero 45 *basis points* p.a. per scadenze superiori ai 10 anni. Il CdA ha inoltre deliberato di revocare l'emissione del prestito obbligazionario fino a un massimo di 150 milioni di euro denominato "Ferrovie dello Stato SpA – *Medium Term Notes* – Serie 3" destinato a investitori istituzionali mediante collocamento privato, deliberata dal CdA il 3 aprile 2014.

**Attestazione sul bilancio d'esercizio  
di Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. al 31 Dicembre 2014  
ai sensi dell'art.154-*bis*, comma 5 del D.Lgs. 58/1998**

1. I sottoscritti Michele Mario Elia 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 2014.

2. Al riguardo segnalano 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.



Piazza della Croce Rossa, 1 - 00161 Roma

Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. - Società con unico azionista

Sede legale: Piazza della Croce Rossa, 1 - 00161 Roma

Cap. Soc. Euro 38.790.425.000,00

Inscritta al Registro delle Imprese di Roma

Cod. Fisc. e P. Iva 06359501001 - R.E.A. 962801



3. Si attesta, inoltre che:

3.1. Il bilancio d'esercizio:

- a. è redatto in conformità ai principi contabili internazionali applicabili riconosciuti nella Comunità Europea ai sensi del regolamento (CE) n.1606/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio del 19 luglio 2002;
- b. corrisponde alle risultanze dei libri e delle scritture contabili;
- c. è idoneo a fornire una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale, economica e finanziaria di Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A.

3.2. La relazione sulla gestione comprende un'analisi attendibile dell'andamento e del risultato della gestione, nonché della situazione di Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A., unitamente alla descrizione dei principali rischi e incertezze cui è esposta.

24 aprile 2015

Michele Mario Elia

Amministratore Delegato

Roberto Mannozi

Dirigente Preposto alla redazione  
dei documenti contabili societari

**RELAZIONE DEL COLLEGIO SINDACALE  
SUL BILANCIO DI ESERCIZIO AL 31 DICEMBRE 2014  
DI FERROVIE DELLO STATO ITALIANE S.P.A. CON SOCIO UNICO  
AI SENSI DELL'ART. 2429, CO. 2, COD. CIV.**

All'Assemblea degli Azionisti di Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. con Socio Unico

Signor Azionista,

il progetto di bilancio dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2014 di Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. con Socio Unico ("FS SpA"), che viene sottoposto alla Vostra attenzione, è stato approvato dal Consiglio di Amministrazione nella seduta del 24 aprile 2015.

Nel corso dell'esercizio 2014, abbiamo svolto l'attività di vigilanza in adempimento ai doveri demandati dalla legge al Collegio Sindacale, tenuto conto delle norme di comportamento raccomandate dal Consiglio Nazionale dei Dottori Commercialisti e degli Esperti Contabili.

Si ricorda che, nel corso dell'esercizio 2013, la Vostra Società ha acquisito la qualifica di "ente di interesse pubblico", ai sensi dell'art. 16 del D.Lgs. n. 39 del 2010; di conseguenza, il Collegio Sindacale ricopre anche le funzioni di Comitato per il controllo interno e la revisione contabile, ai sensi dell'art. 19 del D.Lgs. n. 39 del 2010.

Con riferimento all'attività svolta, riferiamo quanto segue:

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 nei documenti di corredo al bilancio.

Si evidenzia che il Consiglio di Amministrazione della Società, nella sua attuale

composizione, è stato nominato con delibera assembleare del 29 maggio 2014, a seguito delle intervenute dimissioni da parte della maggioranza dei consiglieri in precedenza nominati.

L'Assemblea, in linea con quanto disposto dalla Direttiva del Ministro dell'Economia e delle Finanze del 24 giugno 2013, ha nominato i componenti dell'Organo amministrativo, con un mandato della durata di tre esercizi e comunque sino alla data dell'Assemblea che sarà convocata per l'approvazione del bilancio 2016.

Il nuovo Consiglio di Amministrazione, nella seduta del 30 maggio 2014, ha quindi nominato l'Amministratore Delegato.

Con riferimento al mandato 2014-2016, all'esito delle sedute del 30 maggio, del 24 luglio e del 4 novembre 2014 e tenuto conto della rinuncia da parte del Presidente delle attribuzioni (salvo quelle relative all'attività di controllo interno) e degli incarichi conferitigli in base alla delibera dell'Assemblea del 29 maggio 2014 (rinuncia della quale l'Assemblea ha preso atto il 29 ottobre 2014), il Consiglio di Amministrazione di FS SpA:

- si è riservato competenze esclusive su materie di importanza economica e strategica;
- ha conferito al Presidente, nel rispetto dei limiti di cui all'art. 2381 cod. civ., ai sensi dell'art. 12, co. 3, dello Statuto, le attribuzioni in materia di coordinamento dell'attività di controllo interno;
- ha conferito all'Amministratore Delegato tutti i poteri di amministrazione della Società – con esclusione di quanto attribuito al Presidente come sopra indicato e dei poteri che il Consiglio di Amministrazione si è riservato in via esclusiva (oltre a quelli non delegabili a norma di legge) – nonché l'incarico per lo svolgimento delle attività di impulso e di coordinamento per l'assunzione di ogni iniziativa funzionale alla valorizzazione del Gruppo, anche nell'ottica della privatizzazione.
- Il Consiglio di Amministrazione di FS SpA, inoltre, nella seduta del 24 luglio 2014, ha deliberato di istituire il seguenti Comitati endoconsiliari:
  - Comitato Audit, Controllo Rischi e Governance con il compito di supportare, con attività propositive e consultive, le valutazioni del Consiglio di Amministrazione relative al sistema di controllo interno e di gestione dei rischi,

alla *corporate governance* della Società e del Gruppo e alla responsabilità sociale d'impresa;

- Comitato per la Remunerazione, successivamente denominato Remunerazione e Nomine, che ha compiti di natura propositiva e consultiva nei confronti del Consiglio di Amministrazione con riferimento, tra l'altro, alla remunerazione, ai sensi dell'art. 2389, co. 3, cod. civ., di Amministratore Delegato e Presidente (qualora a quest'ultimo siano attribuite deleghe operative), e alla eventuale "cooptazione", nonché alla verifica periodica dei requisiti di indipendenza e onorabilità e dell'assenza di cause di incompatibilità o ineleggibilità degli Amministratori di FS SpA.

Nella seduta del 24 ottobre 2014, il Consiglio di Amministrazione ha determinato l'ammontare del trattamento economico per l'Amministratore Delegato (comprensivo del compenso attribuito per la carica di amministratore) ai sensi dell'art. 2389, co. 3, cod. civ. sia per il rapporto di amministrazione che per il rapporto dirigenziale; la remunerazione complessiva fissata per l'Amministratore Delegato è stata ridotta rispetto al trattamento del precedente Amministratore Delegato, per tener conto della esigenza di contenimento dei costi.

In data 22 gennaio 2015, è stata individuato un nuovo Responsabile della Direzione Audit, con riporto gerarchico e funzionale al Presidente del Consiglio di Amministrazione.

Durante l'esercizio, al fine di tenere conto dei nuovi indirizzi previsti nelle Linee guida di Confindustria, è stato approvato dal Consiglio di Amministrazione, nella seduta del 20 giugno 2014, il nuovo statuto dell'Organismo di Vigilanza. Tale Statuto prevede, che l'Organismo di Vigilanza sia un organo a composizione plarisoggettiva costituito da: un soggetto esterno al Gruppo, dotato di alte e specifiche competenze nella materia; il responsabile della funzione internal auditing in carica; un componente esterno al Gruppo (o membro del Collegio Sindacale) dotato delle necessarie competenze giuridiche.

In data 27 novembre 2014, è stato nominato il nuovo Organismo di Vigilanza in linea con dette previsioni statutarie.

In data 21 gennaio 2014 è stato definito il *Modello di Gruppo del Risk Management* per la

valutazione e gestione dei rischi nel Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane; in data 22 gennaio 2015 è stata istituita la struttura organizzativa Risk Management alle dirette dipendenze dell'Amministratore Delegato.

L'attuale Dirigente Preposto di FS SpA, è stato nominato il 20 giugno 2014 dal Consiglio di Amministrazione, fino all'approvazione del bilancio dell'esercizio 2016, su proposta dell'Amministratore Delegato e con il parere favorevole del Collegio Sindacale.

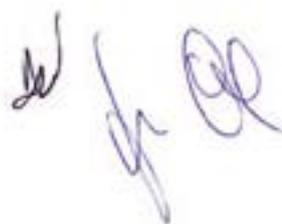
In sintesi, nel corso del 2014, la Società ha implementato un modello di "governo" che si ispira, nelle sue linee fondamentali, alle "migliori pratiche" e al Codice di Autodisciplina emanato da Borsa Italiana per le società emittenti titoli quotati. Tale processo, costantemente monitorato dal Collegio Sindacale, è in corso di progressiva finalizzazione.

Il Collegio ritiene altresì utile ricordare che Ferrovie dello Stato Italiane ha in corso un piano di emissioni obbligazionarie (EMTN Program), con scadenza fino a 12 anni, di cui quelle già effettuate con scadenza a 8 anni, costantemente monitorato dagli Uffici competenti per quanto riguarda il piano di ripagamento. Nel corso del 2014, in coerenza con fabbisogni finanziari effettivi, non sono state effettuate emissioni obbligazionarie.

2. Il Collegio Sindacale non ha riscontrato, nel corso dell'esercizio 2014 e successivamente alla chiusura dello stesso, operazioni atipiche e/o inusuali effettuate con terzi e/o con parti correlate.

Con riferimento alle operazioni di natura ordinaria, a condizioni di mercato, poste in essere con società del Gruppo e con parti correlate, descritte nei documenti di corredo al bilancio, queste risultano congrue e rispondenti all'interesse della Società.

3. L'Assemblea della Società del 4 novembre 2014, su proposta motivata del Collegio sindacale ha conferito, ai sensi degli artt. 13 e 16 del D. Lgs. n. 39 del 2010, alla società di revisione KPMG, quale revisore unico di Gruppo, l'incarico di effettuare le attività di revisione legale ai sensi dell'art. 2409 bis relativamente al bilancio di esercizio di Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A., al bilancio consolidato del Gruppo stesso e alla Relazione semestrale di esercizio e consolidata della società per un corrispettivo



complessivo novennale di euro 2.213.868.

Ai fini della successiva stipula del contratto sono stati verificati i contratti già in essere consentendo la continuazione delle attività compatibili con l'incarico di revisore legale dei conti. Inoltre il corrispettivo erogato nel 2014 per le attività di revisione è stato parametrato al periodo dell'anno interessato e il corrispettivo complessivo del precedente e del nuovo revisore non ha superato l'importo di aggiudicazione della gara.

La Società incaricata della revisione legale dei conti KPMG S.p.A. ha riferito di aver predisposto la Relazione di propria competenza sul bilancio di esercizio al 31 dicembre 2014 di Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. con Socio Unico, con giudizio positivo e senza riserva sulla conformità agli IAS/IFRS adottati dall'Unione Europea e sulla capacità del bilancio stesso di rappresentare con chiarezza e in modo veritiero e corretto la situazione patrimoniale e finanziaria, il risultato economico ed i flussi di cassa della Società.

La Società incaricata della revisione legale dei conti ha altresì riferito di aver predisposto la Relazione di propria competenza sul bilancio consolidato al 31 dicembre 2014 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. n. 39 del 2010, il Collegio Sindacale – anche in qualità di Comitato per il controllo interno e la revisione contabile – riferisce che, nella comunicazione dell'11 maggio 2015 resa ai sensi dell'art. 17, co. 9, lett. a), del citato Decreto, la KPMG S.p.A. ha confermato la propria indipendenza e ha comunicato i servizi di revisione e i servizi diversi dalla revisione prestati alla Società direttamente o per il tramite di entità appartenenti alla propria rete. Il Collegio, sulla base della documentazione e delle informazioni ricevute, non ritiene che sussistano aspetti da evidenziare in materia di indipendenza della KPMG S.p.A.

4. Nel corso dell'esercizio 2014 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 2014, si è riunito n. 25 volte. Di tali incontri risultano trascritti, nell'apposito libro, i relativi verbali.

Il Collegio, inoltre, ha assistito a:

- (i) n. 6 Assemblee degli Azionisti;
- (ii) n. 15 sessioni del Consiglio di Amministrazione.

Le riunioni citate si sono svolte nel rispetto delle norme legislative, statutarie e regolamentari che ne disciplinano il funzionamento. Nel corso delle riunioni consiliari, sono stati adempiuti gli obblighi di informativa periodica al Consiglio di Amministrazione e al Collegio Sindacale previsti all'art. 2381 cod. civ.

Il Collegio Sindacale ha inoltre partecipato a tutte le riunioni dei Comitati endoconsiliari istituiti.

7. Il Collegio Sindacale ha preso conoscenza e vigilato sull'adeguatezza del sistema di controllo interno della Società, nonché, in qualità di Comitato per il controllo interno e la revisione contabile, ai sensi dell'art. 19, co. 1, lett. b), D.Lgs. n. 39 del 2010, sull'efficacia del sistema di controllo interno e di revisione interna.

L'attività di vigilanza è stata condotta anche attraverso: (i) le informazioni ricevute in occasione degli incontri periodici intercorsi con la Direzione Centrale Audit; (ii) l'esame dei documenti aziendali e dei risultati del lavoro svolto dalla Società incaricata della revisione legale dei conti; (iii) le informazioni fornite dall'Organismo di Vigilanza istituito ai sensi del D.Lgs. n. 231 del 2001; (iv) la partecipazione attiva ai Consigli di Amministrazione e ai Comitati consiliari.

In tale ambito, il Collegio Sindacale, tenuto conto anche di quanto emerso in seno al Comitato Audit, Controllo Rischi e Governance, sottolinea la necessità che le attività di *audit* vengano svolte seguendo una programmazione periodica che classifichi le aree oggetto di intervento secondo parametri qualitativi e quantitativi coerenti con le finalità proprie del controllo interno.

8. Con riferimento alla definizione di modelli di prevenzione e del piano anticorruzione, anche previsti dalla L. n. 190 del 2012, e tenuto conto della specifica operatività del Gruppo, il Collegio – pur nelle more della direttiva chiarificatrice del MEF e degli atti

di indirizzo destinati alle società emittenti strumenti obbligazionari – ha comunque sollecitato la Società a verificare il sistema dei presidi in essere per contrastare i rischi di corruzione e a porre in atto misure e strumenti idonei a monitorare e intensificare l'attività di contrasto, con particolare riferimento alle aree di maggior rischio.

Dalle informazioni acquisite, non sono tuttavia emersi elementi tali da far dubitare dell'adeguatezza e dell'efficacia del sistema di controllo interno complessivamente inteso.

Il Collegio Sindacale, anche in qualità di Comitato per il controllo interno e la revisione contabile, dà altresì atto che – con particolare riferimento all'attività di vigilanza sul processo di informativa finanziaria, di cui all'art. 19, co. 1, lett. a), D.Lgs. n. 39 del 2010 – la Società incaricata della revisione legale dei conti, nell'ambito dei reciproci scambi di informazioni, ha rilasciato la Relazione ex art. 19, co. 3, D.Lgs. n. 39 del 2010 in cui si attesta che le verifiche svolte sul sistema di controllo interno in relazione al processo di informativa finanziaria non hanno evidenziato carenze significative suscettibili di menzione. Sempre in tale ambito, oltre a quanto si dirà al successivo punto n. 12, in materia di adeguatezza del sistema amministrativo-contabile, il Collegio Sindacale ha ricevuto evidenza delle attività poste in essere dal Dirigente Preposto.

9. Il Collegio Sindacale ha altresì preso conoscenza e vigilato, per quanto di competenza, sull'adeguatezza della struttura organizzativa della Società e sul relativo funzionamento sia tramite l'acquisizione di informazioni dai Responsabili delle competenti funzioni aziendali, che con incontri e scambi informativi con la Società incaricata della revisione legale dei conti. In tema di struttura organizzativa, nel corso dell'esercizio 2014, sono state attribuite le responsabilità della Direzione Centrale Affari Internazionali e Istituzionali, della Direzione Centrale Risorse Umane e Organizzazione e infine della Direzione Centrale Legale. Allo stato attuale non risultano posizioni centrali ricoperte *ad interim*.

Con particolare riguardo ai presidi di carattere organizzativo e procedurale posti in essere ai sensi del D.Lgs. n. 231 del 2001, il Collegio Sindacale riferisce di aver ricevuto un'adeguata informativa sulle attività svolte nel corso dell'esercizio 2014 e di non avere osservazioni al riguardo. Peraltro, con delibera del Consiglio di Amministrazione del 24 luglio 2014, la composizione dell'OdV della Società è stata aggiornata con

l'introduzione tra i componenti di un Sindaco Effettivo.

10. 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 24 aprile 2015; (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.

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.

11. Nel corso dell'esercizio, il Collegio Sindacale ha incontrato periodicamente gli esponenti della Società incaricata della revisione legale dei conti al fine di scambiare con gli stessi dati e informazioni rilevanti, anche ai fini del dovere di vigilanza sulla revisione legale dei conti annuali e consolidati, di cui all'art. 19, co. 1, lett. c), D.Lgs. n. 39 del 2010.

Sulla base delle informazioni ricevute dalla Società incaricata della revisione legale dei conti, non sono emersi fatti, circostanze o irregolarità che debbano essere segnalati nella presente Relazione.

12. Il Collegio Sindacale – in ossequio a quanto disposto dal co. 6 dell'art. 20 del D.L. 24 aprile 2014, n. 66, convertito con modificazioni dalla L. 23 giugno 2014, n. 89 – dà atto di aver verificato, per quanto di propria competenza, il corretto adempimento da parte della Società, di quanto prescritto dal citato art. 20. A tal proposito, si evidenzia che, in attuazione del co. 7 ter del summenzionato art. 20 D.L. n. 66 del 2014, in data 9 gennaio 2015, la Società ha provveduto al versamento all'entrata del bilancio dello Stato di euro 40 milioni. Alla luce delle analisi svolte dalla Società sulla natura di tali versamenti e di formale conferma da parte del Ministero dell'Economia e delle Finanze, la Società ha concluso che tale versamento si configura quale distribuzione di dividendi all'Azionista, in ragione del rapporto di partecipazione

diretta che il Ministero dell'Economia e delle Finanze vanta nel capitale di PS SpA, comportando una diretta riduzione del patrimonio netto della stessa. Per tale motivo, detto provvedimento non ha determinato effetti sul bilancio al 31 dicembre 2014.

13. Dall'attività di vigilanza e controllo svolta dal Collegio Sindacale non sono emersi fatti significativi suscettibili di menzione nella presente Relazione.

Il Collegio Sindacale ha esaminato il progetto di bilancio d'esercizio chiuso al 31 dicembre 2014, in merito al quale riferisce quanto segue:

- a. abbiamo verificato la rispondenza del bilancio ai fatti ed alle informazioni di cui abbiamo conoscenza, a seguito dell'espletamento dei nostri doveri e non abbiamo osservazioni al riguardo;
- b. non essendo demandato al Collegio Sindacale il controllo analitico di merito sul contenuto del bilancio, abbiamo vigilato sull'impostazione data allo stesso, sulla sua generale conformità, per quel che riguarda la sua formazione e struttura, alla legge e ai principi contabili di riferimento e, a tale riguardo, non abbiamo osservazioni da riferire;
- c. abbiamo altresì verificato l'osservanza delle norme di legge inerenti alla predisposizione della Relazione sulla gestione nonché la coerenza di tale documento con le informazioni acquisite nel corso delle attività di vigilanza. A tale riguardo non vi sono osservazioni da riferire;
- d. per quanto a nostra conoscenza, gli Amministratori, nella redazione del bilancio, non hanno derogato alle norme di legge ai sensi dell'art. 2423, co. 4, cod. civ.

Si evidenzia che l'esercizio al 31 dicembre 2014 chiude con un risultato positivo netto pari a euro 89.212.009 (+16% circa rispetto al 31 dicembre 2013). Tale risultato, in rapporto al precedente esercizio, risulta principalmente influenzato dai seguenti fattori:

- minori ricavi e proventi (-8% circa), riferibili a una contrazione dei volumi delle vendite immobiliari realizzate e dei ricavi da canoni di locazione;
- una diminuzione dei costi operativi di circa il 21% (essenzialmente riconducibile alle minori svalutazioni di giacenze di immobili e terreni *in use*);
- minori svalutazioni di investimenti immobiliari;
- l'andamento della gestione finanziaria (i.e. interessi su crediti per finanziamenti

concessi e ricevuti, questi ultimi anche in forma obbligazionaria; dividendi ricevuti; svalutazioni di partecipazioni);

- un incremento delle imposte sul reddito (ascrivibili, nell'ammontare rilevato nell'esercizio precedente, ad imposte anticipate relative a svalutazioni effettuate).

Si rinvia, per maggiori approfondimenti, alle note di accompagnamento al bilancio.

\*\*\*

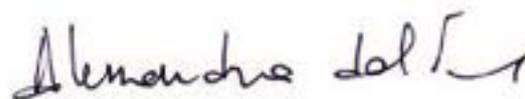
In conclusione, preso atto del bilancio di esercizio al 31 dicembre 2014 e delle informazioni fornite dagli Amministratori, considerate le risultanze dell'attività svolta dalla società incaricata della revisione legale dei conti, tenuto conto di quanto osservato nella presente Relazione, il Collegio 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 2014, così come presentata dal Consiglio di Amministrazione all'Assemblea degli Azionisti, la quale è chiamata ad esprimersi, in sede ordinaria, tra l'altro, sull'approvazione del bilancio di esercizio chiuso al 31 dicembre 2014 e, in sede straordinaria, sulla riduzione del capitale per l'integrale copertura delle perdite pregresse riportate a nuovo e alla conseguente modifica dell'art. 5.1 dello Statuto sociale.

Roma, 11 maggio 2015

## IL COLLEGIO SINDACALE

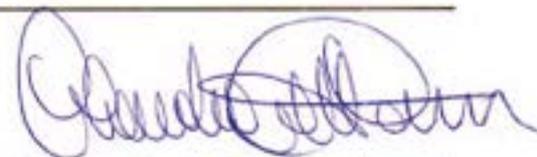
*Dott.ssa Alessandra dal Verme*

(Presidente)



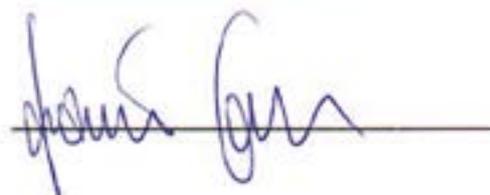
*Dott.ssa Claudia Cattani*

(Sindaco effettivo)



*Prof. Tirziano Onesti*

(Sindaco effettivo)





**KPMG S.p.A.**  
**Revisione e organizzazione contabile**  
Via Ettore Petrolini, 2  
00197 ROMA RM

Telefono +39 06 80961.1  
Telefax +39 06 8077475  
e-mail it-imp.uditale@kpmg.it  
PEC kpmgspe@pec.kpmg.it

## **Relazione della società di revisione ai sensi degli artt. 14 e 16 del D.Lgs. 27 gennaio 2010, n. 39**

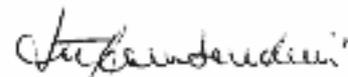
All'Azionista Unico della  
Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A.

- 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, della Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. chiuso al 31 dicembre 2014. La responsabilità della redazione del bilancio in conformità agli International Financial Reporting Standards adottati dall'Unione Europea compete agli amministratori della Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A.. 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 dell'esercizio precedente, i cui dati sono presentati ai fini comparativi, si fa riferimento alla relazione emessa da altro revisore in data 30 aprile 2014.
- 3 A nostro giudizio, il bilancio d'esercizio della Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. al 31 dicembre 2014 è conforme agli International Financial Reporting Standards adottati dall'Unione Europea; 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 della Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. 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 compete agli amministratori della Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A.. E' di nostra competenza l'espressione del giudizio sulla coerenza della relazione sulla gestione e della specifica sezione sul governo societario e gli assetti proprietari, limitatamente alle informazioni di cui al comma 2, lettera b), dell'art. 123-bis del D.Lgs. 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'art. 123-bis del D.Lgs. 58/98 presentate nella specifica sezione della medesima relazione sono coerenti con il bilancio d'esercizio della Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. al 31 dicembre 2014.

Roma, 11 maggio 2015

KPMG S.p.A.



Stefano Bandini  
Socio



Direzione Centrale Amministrazione, Bilancio e Fiscale

Direzione Centrale Comunicazione Esterna e Media

Piazza della Croce Rossa, 1 - 00161 Roma  
[www.fsitaliane.it](http://www.fsitaliane.it)

Foto  
Archivio Fotografico Gruppo FS Italiane  
Giuseppe Senese/Creatività e Broadcasting  
Vincenzo Tafuri/*La Freccia*  
Carola Gatta  
Manfredo Pinzauti/Agenzia Grazia Neri  
Kai-Uwe Schulte-Bunert

Realizzazione e progetto grafico

**PIERRESTAMPA**

Viale di Villa Grazioli, 5 - 00198 Roma

Finito di stampare nel mese di luglio 2015



Via A. Gramsci, 19 - 81031 Aversa (CE)

