

FERSERVIZI SpA

	2009	2008
Principali indicatori		
Ricavi operativi	220,7	223,8
Costi operativi al netto di capitalizzazioni/variazioni di rimanenze	202,2	211,7
Margine operativo lordo	18,5	12,1
Risultato netto di esercizio	0,4	2,2
Flusso di cassa da attività di esercizio	(11,8)	41,5
Investimenti tecnici	3,6	3,3
	31.12.2009	31.12.2008
Capitale investito netto	57,5	73,3
Posizione finanziaria netta	(102,4)	(121,1)
Consistenza di personale finale	2.104	2.202

valori in milioni di euro

Ferservizi SpA è la società di servizi del Gruppo Ferrovie dello Stato. Le sue attività preminenti scaturiscono da specifici contratti stipulati con la Controllante e con le altre società del Gruppo, al fine di rendere servizi in campo amministrativo, informatico e gestionale.

Andamento della gestione

La società chiude l'esercizio 2009 facendo registrare un utile di 0,4 milioni di euro, con un decremento di 1,8 milioni di euro rispetto all'esercizio 2008, dopo ammortamenti e svalutazioni cespiti per 3,9 milioni di euro e imposte per 9,5 milioni di euro.

I ricavi operativi fanno registrare un decremento di 3,1 milioni di euro (-1,4%) rispetto al 2008 riconducibile, principalmente, al decremento registrato nell'Area *Facility*, per i minori volumi di attività richiesti dai clienti del Gruppo (Ferrotel, centri di formazione e manutenzione a richiesta), alla riduzione dei proventi derivanti dall'Area Servizi Amministrativi (dovuti alle minori consistenze di personale gestito) e ai minori ricavi registrati dall'Area Servizi Informatici e Tecnologici (per la variazione del perimetro di attività).

I costi operativi diminuiscono di 9,5 milioni di euro per effetto, prevalentemente, del decremento degli altri costi operativi (9,2 milioni di euro) a seguito della razionalizzazione sia dei servizi dei Ferrotel e dei Centri di formazione (chiusura impianti non remunerativi), sia degli spazi uffici, e della riduzione dei costi informatici a seguito della verticalizzazione dei sistemi delle società del Gruppo. La flessione del costo del lavoro di 0,3 milioni di euro è dovuta agli effetti contrapposti dei maggiori oneri per esodi non coperti da fondo e degli incrementi derivanti dalle dinamiche contrattuali che hanno quasi completamente compensato la riduzione del costo per minori consistenze medie.

Il decremento più che proporzionale dei costi operativi (-4,5%) rispetto ai ricavi della stessa natura (-1,4%) porta a un miglioramento del margine operativo lordo di 6,4 milioni di euro (+53,1%).

Il risultato operativo presenta un miglioramento di 6,7 milioni di euro, passando da 7,1 milioni di euro del 2008 a 13,8 milioni di euro nell'esercizio 2009. Rispetto al margine operativo lordo hanno influito minori accantonamenti per 0,8 milioni di euro che hanno ampiamente compensato la crescita degli ammortamenti (0,6 milioni di euro) determinata da maggiori investimenti realizzati nel 2009.

Il saldo della gestione finanziaria ammonta a 0,8 milioni di euro ed evidenzia, invece, un sensibile peggioramento per effetto della flessione dei tassi di interesse attivi (dal 4,2% all'0,8% medio).

Il capitale investito netto al 31 dicembre 2009 presenta un aumento di 15,8 milioni di euro (+21,6%) dovuto principalmente:

- all'incremento del capitale circolante netto per 14,7 milioni di euro, dovuto essenzialmente all'incremento dei crediti verso Trenitalia;
- alla riduzione del Tfr per 5,5 milioni di euro e da un aumento degli altri fondi per 4,1 milioni di euro.

Il maggior fabbisogno finanziario determinato dall'incremento del capitale investito netto di 15,8 milioni di euro unitamente alla riduzione dei mezzi propri di 2,9 milioni di euro (utile d'esercizio al netto dei dividendi distribuiti) determinano una posizione finanziaria netta pari a 102,4 milioni di euro.

GRANDI STAZIONI SpA

	2009	2008
Principali indicatori		
Ricavi operativi	183,8	180,5
Costi operativi al netto di capitalizzazioni/variazioni di rimanenze	141,7	141,5
Margine operativo lordo	42,1	39,0
Risultato netto di esercizio	37,4	15,0
Flusso di cassa da attività di esercizio	(23,8)	28,1
Investimenti tecnici	42,3	61,2
	31.12.2009	31.12.2008
Capitale investito netto	274,7	236,5
Posizione finanziaria netta	152,4	139,6
Consistenza di personale finale	235	227

valori in milioni di euro

Grandi Stazioni SpA è la società del Gruppo che provvede alla gestione, riqualificazione e valorizzazione dei complessi immobiliari delle 13 maggiori stazioni della rete ferroviaria, in qualità di soggetto unico e in regime di locazione per la durata di 40 anni.

Andamento della gestione

La società chiude l'esercizio 2009 con un utile netto di 37,4 milioni di euro, segnalando una variazione positiva di 22,4 milioni di euro rispetto all'esercizio 2008.

Il margine operativo lordo, che si attesta a 42,1 milioni di euro, presenta un miglioramento di 3,1 milioni di euro dovuto sostanzialmente all'aumento dei ricavi operativi per 3,3 milioni di euro e a costi della stessa natura rimasti invariati.

Con riferimento ai ricavi operativi, che ammontano a 183,8 milioni di euro, si registra un decremento del fatturato relativo ai ricavi derivanti dalla pubblicità (6,1 milioni di euro) e dalle locazioni (0,7 milioni di euro) rispetto al precedente esercizio, più che compensato dall'aumento dei ricavi per servizi ai clienti (4,4 milioni di euro) e dalla variazione dei lavori in corso su ordinazione (5,7 milioni di euro).

Dal lato dei costi operativi, che al netto delle capitalizzazioni/variazioni delle rimanenze ammontano a 141,7 milioni di euro, il costo del lavoro, pressoché invariato rispetto al 2008, si attesta a 15,1 milioni di euro. Gli altri costi ammontano complessivamente a 128,3 milioni di euro, con un decremento di 8 milioni di euro e la variazione delle rimanenze è positiva per 1,7 milioni di euro con un decremento di 8,4 milioni di euro rispetto al valore positivo del 2008.

Le imposte sul reddito ammontano a 20,1 milioni di euro, con un incremento di 11,6 milioni di euro rispetto al precedente esercizio.

La posizione finanziaria netta al 31 dicembre 2009 si attesta a 152,4 milioni di euro. L'aumento di 12,8 milioni di euro è dovuto essenzialmente all'aumento dei debiti verso la Banca Europea per gli Investimenti per il finanziamento acceso per far fronte ai lavori di riqualificazione interni alle stazioni.

Si segnala che il Consiglio di Amministrazione della società ha deliberato di redigere, a partire dall'esercizio 2009, il Bilancio consolidato di Gruppo e di adottare, nella predisposizione dello stesso, i principi contabili internazionali IAS//IFRS. Pertanto lo scorso 16 marzo 2010 il Consiglio di Amministrazione stesso, oltre ad approvare il bilancio di esercizio 2009 di Grandi Stazioni SpA, ha approvato all'unanimità anche i documenti appositamente preparati e presentati (schemi di Stato Patrimoniale e Conto Economico consolidati IAS//IFRS al 31 dicembre 2009 e 2008 più

Riconciliazione del Patrimonio Netto e del Risultato di esercizio di Grandi Stazioni SpA da principi contabili italiani a quelli internazionali più Note di commento agli effetti derivanti dalla transizione agli IAS//IFRS, di cui all'allegato 2 alla presente analisi) e dato mandato all'Amministratore Delegato di completare la formalizzazione del Bilancio Consolidato IAS//IFRS 2009 del Gruppo Grandi Stazioni entro la data dell'Assemblea affinché lo stesso sia allegato al Bilancio di esercizio in sede di deposito.

CENTOSTAZIONI SpA

	2009	2008
Principali indicatori		
Ricavi operativi	73	70,9
Costi operativi al netto di capitalizzazioni/variazioni di rimanenze	57,5	58,2
Margine operativo lordo	15,5	12,7
Risultato netto di esercizio	7,6	6,2
Flusso di cassa da attività di esercizio	(2,3)	19,0
Investimenti tecnici	3,9	5,8
	31.12.2009	31.12.2008
Capitale investito netto	50,9	37,8
Posizione finanziaria netta	18,7	8,2
Consistenza di personale finale	130	133

valori in milioni di euro

Centostazioni SpA si occupa della gestione del patrimonio costituito dai complessi immobiliari delle 103 stazioni ferroviarie di medie dimensioni di proprietà di RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA; sulla base di un contratto quarantennale, in vigore da aprile 2002, ha ottenuto in esclusiva i diritti di utilizzazione e sfruttamento economico dei suddetti complessi immobiliari, unitamente al mandato a provvedere alla gestione integrata, commerciale e amministrativa, alla riqualificazione e alla valorizzazione del patrimonio immobiliare medesimo.

Andamento della gestione

La società chiude l'esercizio 2009 (primo esercizio di adozione dei principi contabili internazionali IAS//IFRS) con un utile netto di 7,6 milioni di euro contro i 6,2 milioni di euro del 2008. Si evidenzia come, sia a livello patrimoniale che economico, l'impatto della transizione agli IAS//IFRS abbia determinato effetti da considerare immateriali; pertanto il confronto con i dati 2008, basati sull'applicazione dei principi contabili nazionali, rimane a questi fini attendibile. Il margine operativo lordo si attesta a 15,5 milioni di euro con un incremento di 2,8 milioni di euro rispetto al 2008. Il ricavi operativi si incrementano di 2,1 milioni di euro (+3%) per la crescita dei corrispettivi in tutte le attività tipiche in parte compensata dalla riduzione dei ricavi per attività di ingegneria, per quella dei ricavi per penali e per recupero spese varie.

I costi operativi ammontano a 57,5 milioni di euro e si decrementano di 0,7 milioni di euro (-1,2%) in conseguenza della riduzione di tutti i costi operativi compensata dall'incremento del canone di retrocessione ad RFI SpA (1,5 milioni di euro).

Il risultato operativo, pari a 12,3 milioni di euro, sconta ammortamenti per 2 milioni di euro (sostanzialmente in linea con l'esercizio precedente) e svalutazioni e accantonamenti per 1,1 milioni di euro (+0,2 milioni di euro rispetto al 2008).

La gestione finanziaria presenta un saldo negativo di 0,5 milioni di euro (positivo di 0,2 milioni di euro nel 2008). Il peggioramento è dovuto sia ai maggiori oneri finanziari conseguenti al nuovo finanziamento sottoscritto per 14 milioni di euro nel corso dell'anno che ai minori proventi finanziari realizzati nell'esercizio.

La posizione finanziaria netta della società a fine esercizio risulta negativa per 18,7 milioni di euro con un incremento sostanziale (10,5 milioni di euro) rispetto alla fine dell'esercizio precedente dovuta alla sottoscrizione del citato mutuo decennale per 14 milioni di euro e all'incremento di disponibilità su banche e sul conto corrente intersocietario.

SITA SpA

	2009	2008
Principali indicatori		
Ricavi operativi	174	177,5
Costi operativi	166,8	176,4
Margine operativo lordo	7,2	1,1
Risultato netto di esercizio	(9,9)	(10,8)
Flusso di cassa da attività di esercizio	9,1	4,5
Investimenti tecnici	5,4	8,0
	31.12.2009	31.12.2008
Capitale investito netto	31,9	47,4
Posizione finanziaria netta	(15,9)	(10,4)
Consistenza di personale finale	2.087	2.104

valori in milioni di euro

Sita SpA, controllata al 100% dalla *sub-holding* Sogin Srl, rappresenta la principale realtà operativa per i collegamenti extraurbani a mezzo autobus in concessione regionale.

Andamento della gestione

La società chiude l'esercizio 2009 con una perdita di 9,9 milioni di euro, sostanzialmente in linea con l'esercizio precedente. Il margine operativo lordo si attesta a 7,2 milioni di euro e presenta un incremento di circa 6 milioni di euro rispetto all'anno precedente per effetto di una riduzione più che proporzionale dei costi operativi rispetto ai ricavi della stessa natura.

I ricavi operativi ammontano a 174 milioni di euro, in diminuzione rispetto al 2008 per circa 3,5 milioni di euro, e sono principalmente riconducibili a:

- ricavi da mercato che ammontano a 55 milioni di euro (59,9 milioni di euro nel 2008) e si riducono di circa 5 milioni di euro, principalmente per effetto dei minori volumi per servizi di noleggio e trasporto merci (in decremento rispettivamente per circa 2,4 e 0,2 milioni di euro); ciò a seguito di alcune operazioni di *rightsizing* avvenute nel corso del primo semestre 2009 che hanno riguardato in particolare la chiusura della Direzione Lazio, l'affitto del ramo d'azienda Burchiello, la cessione del ramo d'azienda Centralista Viaggi e la rimodulazione dei servizi di noleggio e lunga percorrenza nel Veneto; inoltre si registra una riduzione pari a 1,5 milioni di euro nei ricavi della linea di *business* TPL extraurbano a seguito della generalizzata riduzione dei ricavi da mercato, connessa alla diminuzione nelle frequentazioni dovuta all'effetto della crisi economica generale;
- ricavi da Regioni per 96,8 milioni di euro che si incrementano di 15,7 milioni di euro, a seguito della diversa contabilizzazione a partire dall'esercizio 2009 di quelli che fino all'esercizio 2008 venivano classificati come "altri contributi in conto esercizio". Infatti l'attivazione del Contratto di Servizio nella Basilicata a partire da gennaio 2009 ha definitivamente terminato il regime di erogazione dei contributi in base alla Legge n. 151/1981, contributi che in vigenza di tale regime venivano inseriti nella voce "Contratti di servizio pubblico e altri contributi" tra gli altri ricavi.

I costi operativi ammontano a 166,8 milioni di euro (176,4 milioni di euro nel 2008) e presentano un decremento di 9,6 milioni di euro in conseguenza di una riduzione dei costi per materie prime (decremento di 6,4 milioni di euro rispetto al dato del 2008), dovuta principalmente alla diminuzione del costo del gasolio per circa 6,7 milioni di euro, sia a seguito della generale contrazione del costo del carburante che a seguito delle minori percorrenze

effettuate. Inoltre i costi operativi si riducono anche per effetto della diminuzione dei costi per godimento beni di terzi (decremento di 3,2 milioni di euro rispetto al dato del 2008) a seguito dei minori costi per *leasing* in conseguenza sia dell'effetto benefico della contrazione del costo del denaro rispetto al 2008, sia per l'intervenuta scadenza di molti contratti sui bus, compresi alcuni riscatti anticipati di veicoli in seguito alienati alla controllante Sogin.

Il saldo della gestione finanziaria presenta un risultato positivo per circa 9 milioni di euro, con un miglioramento di 4,6 milioni di euro. Tale risultato risente positivamente dell'andamento dei costi operativi con un risparmio complessivo di circa 9,7 milioni di euro beneficiando ampiamente della drastica riduzione del prezzo dei carburanti e dei costi finanziari legati all'andamento dell'Euribor.

La posizione finanziaria netta è positiva per 15,9 milioni di euro e registra un miglioramento per circa 5,5 milioni di euro rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente. Tale miglioramento è dovuto principalmente ai minori debiti finanziari, rimborsati nell'esercizio, in presenza di una disponibilità liquida complessiva pressoché immutata. In particolare i debiti finanziari si sono ridotti di circa 5,9 milioni di euro rispetto all'esercizio precedente; ciò è essenzialmente dovuto al rimborso delle quote a breve del mutuo sull'immobile della Direzione di Firenze (per 1,6 milioni di euro), dei finanziamenti sottoscritti con Fercredit per le acquisizioni di autobus (2,7 milioni di euro) e allo stralcio di 1,6 milioni di euro pari alla quota del credito ceduto pro soluto contrattualizzato con Centrofactoring SpA.

SOGIN Srl

	2009	2008
Principali indicatori		
Ricavi operativi	35,6	31,2
Costi operativi	34,7	31,3
Margine operativo lordo	0,9	(0,1)
Risultato netto di esercizio	0,1	(0,3)
Flusso di cassa da attività di esercizio	0,3	0,4
	31.12.2009	31.12.2008
Capitale investito netto	32,9	32,0
Posizione finanziaria netta	0,05	(0,7)

valori in milioni di euro

Sogin Srl, è la *sub holding* del Gruppo Ferrovie dello Stato per lo svolgimento dei servizi sostitutivi e per il controllo delle partecipazioni nel comparto trasporto passeggeri con autobus che detiene l'intero capitale sociale di Sita SpA. L'attività operativa di Sogin è caratterizzata dall'organizzazione e gestione dei servizi automobilistici e ferroviari, resi principalmente in favore di Trenitalia SpA.

Andamento della gestione

La società chiude l'esercizio 2009 con un utile di 0,1 milioni di euro contro una perdita di circa 0,3 milioni di euro registrata nel 2008, con un miglioramento quindi di circa 0,4 milioni di euro. Il margine operativo lordo si attesta a 0,9 milioni di euro e presenta un incremento di circa 1 milione di euro rispetto all'anno precedente per effetto di un incremento nei ricavi operativi più che proporzionale rispetto ai costi della stessa natura.

I ricavi operativi ammontano a 35,6 milioni di euro in aumento rispetto al 2008 per circa 4,4 milioni di euro; tale incremento deriva quasi interamente dai ricavi da traffico, infatti tali ricavi ammontano a 34,4 milioni di euro (30,1 milioni di euro nel 2008) e aumentano quindi di 4,3 milioni di euro. In particolare tale aumento è dovuto dall'effetto di due variazioni di segno opposto, da un lato si incrementano i ricavi per servizi programmati in orario (incremento pari a 7,1 milioni di euro rispetto al dato al 2008) ciò in conseguenza delle maggiori percorrenze e dei maggiori corrispettivi unitari; dall'altro lato si registra un decremento meno che proporzionale nei ricavi da "Eurostar link" (decremento di 2,3 milioni di euro rispetto al 2008) in quanto tali servizi sono stati interamente soppressi a partire da fine dicembre 2008.

I costi operativi ammontano a 34,7 milioni di euro (31,3 milioni di euro nel 2008) con un incremento di 3,4 milioni di euro interamente ascrivibile alla crescita degli altri costi. In particolare si incrementano i costi per servizi per 3,7 milioni di euro rispetto al dato dell'esercizio 2008; tale incremento è determinato dagli autoservizi ferroviari, ed è riconducibile alla crescita dei servizi sostitutivi programmati in orario (sia in termini di percorrenze, che in termini di costo unitario dei nuovi affidamenti tramite procedure concorsuali), parzialmente compensata dalla riduzione dei servizi di emergenza e dalla quasi totale soppressione dei servizi "Eurostar link".

Il capitale investito netto presenta un incremento rispetto al dato del 2008 di 0,9 milioni di euro ascrivibile principalmente a un incremento nel capitale immobilizzato netto (incremento di 0,7 milioni rispetto al 2008); in particolare tale incremento è dovuto alle immobilizzazioni tecniche che sono aumentate in conseguenza dell'acquisto nell'esercizio di n. 14 autobus dalla controllata Sita SpA e dal riscatto di n.11 autobus dalle società Fercredit SpA e Iveco Finanziaria SpA;

La posizione finanziaria netta è negativa per 0,05 milioni di euro con un decremento di circa 0,7 milioni di euro rispetto al dato registrato nel 2008, essenzialmente dovuto alle minori disponibilità liquide in essere al 31 dicembre 2009.

FERCREDIT SpA

	2009	2008
Principali indicatori		
Interessi attivi e proventi assimilati	14,6	28,3
Interessi passivi e oneri assimilati	4,5	14,7
Margine di interesse	10,1	13,6
% su proventi finanziari	69,2%	48,1%
Costo del lavoro	2,7	2,9
Risultato della gestione ordinaria	12,9	16,8
Risultato netto d'esercizio	6,0	8,1
Flusso di cassa da attività operativa	5,0	4,0
	31.12.2009	31.12.2008
Patrimonio di vigilanza	97,0	97,0
Consistenza di personale finale	33	33

valori in milioni di euro

Fercredit SpA è la società di servizi finanziari del Gruppo Ferrovie dello Stato. La sua attività è rivolta essenzialmente allo sviluppo del *credit factoring* e del *leasing* sul mercato *captive* e all'espansione delle operazioni di *consumer credit* per i dipendenti del Gruppo medesimo.

Andamento della gestione

La società chiude l'esercizio 2009 con un utile di 6 milioni di euro (-25,7% rispetto al 2008).

Il margine d'interesse presenta un decremento di 3,5 milioni di euro (-25,74%) rispetto all'esercizio precedente conseguenza della vistosa riduzione dei tassi attivi e passivi del mercato finanziario che ha comportato una riduzione sia degli oneri sia dei proventi finanziari in presenza di impieghi sostanzialmente invariati rispetto al 2008.

Nel settore del *factoring* si è registrato un *turnover* di 1.803 milioni di euro, in lieve flessione rispetto all'esercizio precedente nel quale era pari a 1.865 milioni. Il settore risente, come già nel 2008, dei minori investimenti del Gruppo Ferrovie dello Stato, soprattutto per il completamento dei lavori relativi all'Alta Velocità/Alta Capacità.

Il settore del *leasing* e dei finanziamenti finalizzati, condizionato dai limiti operativi posti dalla Banca d'Italia, ha registrato nel 2009 nuove operazioni per 8 milioni di euro.

Con riferimento alle operazioni di credito al consumo si registra una modesta crescita degli impieghi complessivi sia per i numerosi contratti estinti anticipatamente per l'esodo del personale del Gruppo sia per l'effetto di un elevato numero di rinnovi di contratti già in essere.

Il margine d'intermediazione si decrementa di 3,9 milioni di euro per la riduzione delle commissioni nette.

Il costo del lavoro, pari a 2,7 milioni di euro, risulta diminuito rispetto al 2008, nonostante gli effetti del rinnovo contrattuale del settore del credito, soprattutto a causa della valutazione attuariale del Tfr ai sensi dello IAS 19 che, a causa dei nuovi scenari di crisi in termini di aspettative inflazionistiche e di tassi di interesse, ha determinato un onere a carico dell'esercizio inferiore a quello del 2008.

Il risultato operativo si attesta a 9,1 milioni di euro in riduzione del 26,5% rispetto al 2008.

Dal punto di vista patrimoniale le attività mostrano un incremento di 25,2 milioni di euro dovuto all'effetto combinato della riduzione del saldo del conto corrente intersocietario verso Ferrovie dello Stato SpA (-57,5 milioni di euro) e l'incremento dei crediti per operazioni di *factoring* (+80 milioni di euro) e operazioni di *leasing* (+2,3 milioni).

Per quanto riguarda le passività, i debiti finanziari sono passati da 353,1 milioni di euro a 416,9 milioni di euro e comprendono 23,7 milioni di euro relativi ai prestiti subordinati a lungo termine accordati a Fercredit SpA dalla Capogruppo, mentre i debiti verso la clientela (costituiti dagli importi dovuti a cessioni di credito pro-soluto ancora in essere al netto della quota già anticipata) sono passati da 54,7 milioni di euro a 16,9 milioni di euro.

Il patrimonio netto di vigilanza della società nel 2009 ammonta, come a fine 2008, a complessivi 97,0 milioni di euro.

FS SISTEMI URBANI Srl

	2009	2008
Principali indicatori		
Ricavi operativi	5,2	0,2
Costi operativi al netto di capitalizzazioni/variazioni di rimanenze	4,1	0,1
Margine operativo lordo	1,1	0,1
Saldo gestione finanziaria	(0,09)	(0,3)
Risultato netto di esercizio	0,03	0,03
Flusso di cassa da attività di esercizio	3,9	0,0
Investimenti tecnici	1,6	0,1
	31.12.2009	31.12.2008
Capitale investito netto	514,7	373,6
Posizione finanziaria netta	(2,0)	0,0
Consistenza di personale finale	24	0

valori in milioni di euro

FS Sistemi Urbani Srl (già FS Lab Srl) svolge attività inerenti i servizi integrati urbani e le valorizzazioni del patrimonio non funzionale all'esercizio dell'impresa ferroviaria.

Andamento della gestione

L'esercizio 2009 è stato caratterizzato dall'avvio operativo della società, pertanto l'analisi dell'andamento economico dell'esercizio 2009 riguarda solo i fatti rilevanti della gestione, prescindendo dall'analisi comparativa con i dati dell'esercizio 2008, che ha invece avuto un solo mese di operatività.

Il sostanziale pareggio del risultato netto della gestione (0,03 milioni di euro), consegue al rinvio della mancata realizzazione delle operazioni di dismissione immobiliare ipotizzate per il 2009, per effetto della situazione di crisi del mercato di riferimento.

La voce proventi immobiliari e altro (4,5 milioni di euro) è composta da canoni di locazione e proventi connessi per 4,3 milioni di euro, di cui 1 milione di euro verso la controllata Metropark SpA e 0,8 milioni di euro verso società consociate del Gruppo.

I costi operativi ammontano a 4,1 milioni di euro e includono il costo del lavoro (1 milione di euro), il costo dell'area vendita (0,7 milioni di euro), le capitalizzazioni (0,2 milioni di euro), i costi per servizi e altri costi (2,6 milioni di euro). Il risultato operativo è positivo per 0,1 milioni di euro, al netto degli ammortamenti per 0,9 milioni di euro e della svalutazione dei crediti per 0,2 milioni di euro.

La gestione finanziaria presenta un saldo negativo di 0,09 milioni di euro, dovuto essenzialmente alla svalutazione della partecipazione nella società collegata Porta Sud SpA in conseguenza della perdita registrata nel 2009, mentre le componenti straordinarie nette presentano un saldo positivo di 0,1 milioni di euro derivante dal rilascio del fondo altri rischi e oneri, per la quota rivelatasi esuberante, relativa alle imposte (Ires e Irap).

La situazione patrimoniale - finanziaria della società al 31 dicembre 2009 evidenzia significative variazioni, rispetto al 31 dicembre 2008, riconducibili essenzialmente al conferimento di beni da parte della controllante Ferrovie dello Stato, come ampiamente commentato nella sezione "Eventi significativi dell'anno".

Gli effetti prodotti dal conferimento hanno riguardato:

- un incremento degli "Immobili e terreni *trading*" per 145,5 milioni di euro, nell'ambito del capitale circolante netto gestionale;

- un incremento dei “Terreni e fabbricati”, classificati tra le Immobilizzazioni tecniche per un valore di 10,9 milioni di euro;
- un incremento degli “Altri fondi” per 13,3 milioni di euro, a fronte di eventuali oneri da sostenere per le bonifiche da effettuare sulle aree in portafoglio;
- un versamento in conto aumento di capitale sociale per 143,1 milioni di euro.

L’incremento del Tfr è da porre in relazione all’assunzione del personale nel corso del 2009, tutta avvenuta mediante trasferimenti intersocietari.

La posizione finanziaria netta a breve migliora di 2 milioni di euro per effetto, principalmente, dell’incasso del credito di pari importo trasferito con la scissione di RFI SpA.

Altre attività del Gruppo

Il Gruppo è presente anche nei seguenti altri settori di attività:

Servizi di formazione: con la quota del 81% del capitale sociale di FS Formazione SpA (31,4% Ferrovie dello Stato SpA, 24,8% RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA, 24,8% Trenitalia SpA). La società, costituita il 22 luglio 2008 per atto di scissione di Isfort SpA, ha lo scopo di organizzare e realizzare, in proprio o tramite terzi, corsi di formazione, specializzazione e qualificazione tecnico-professionale per dirigenti e quadri delle aziende del settore dei trasporti, nonché progetti di ricerca, seminari e attività editoriali sulle tematiche del settore medesimo. Nell'esercizio 2009, ha realizzato un volume d'affari di circa 2,2 milioni di euro. Il risultato netto è di sostanziale pareggio.

Sperimentazioni: con la quota del 66,66% del capitale sociale di Italcertifer ScpA - Istituto di ricerca e di Certificazione Ferroviaria - società consortile per Azioni (33% RFI SpA e 33,33% Trenitalia SpA). La società ha lo scopo di svolgere attività di ricerca e sviluppo tecnologico nel settore ferroviario e attività di prove e sperimentazioni per la certificazione di componenti e sistemi ferroviari. Nell'esercizio 2009 la società ha realizzato un volume di affari pari a 10.735 mila euro e un risultato netto positivo di 309 mila euro.

Fatti di rilievo intervenuti dopo la chiusura dell'esercizio

- L'Amministratore Delegato delle Ferrovie dello Stato SpA, Mauro Moretti, è stato rieletto il 4 febbraio 2010 a Bruxelles Presidente del CER, la Comunità delle Ferrovie europee (*Community of European Railway and Infrastructure Companies*). Lo hanno riconfermato all'unanimità, per il secondo anno consecutivo, i 73 delegati della Comunità delle Ferrovie europee riunitisi nella Capitale belga, dove il CER ha sede e dove svolge la sua attività in un confronto costante e diretto con il Parlamento, la Commissione e il Consiglio dei Ministri Europeo.
- In data 8 febbraio 2010 Ferrovie dello Stato ha firmato l'accordo transattivo con la società Beni Stabili SpA che pone fine alla controversia sul complesso immobiliare milanese (cd "Palazzi alti").
- Il 25 febbraio 2010 il Ministro dell'Economia e delle Finanze ha firmato il Decreto avente per oggetto gli adempimenti previsti dal Decreto Legge 1° luglio 2009, n. 78, convertito, con modificazioni, dalla Legge 3 agosto 2009, n. 102, per l'utilizzo delle disponibilità esistenti sui conti di Tesoreria dello Stato da parte - fra altre entità - delle società non quotate totalmente possedute dallo Stato, direttamente o indirettamente. Tale Decreto Ministeriale detta i criteri, le modalità e la tempistica per l'utilizzo delle citate disponibilità, assicurando che il ricorso a qualsiasi forma di indebitamento avvenga solo in assenza di disponibilità e per effettive esigenze di spesa.
- In data 1° marzo 2010 Ferrovie dello Stato ha stipulato un contratto di finanziamento della durata massima di 5 anni e dell'ammontare massimo di 1,1 miliardi di euro con il RTI composto da BIIS - Banca Infrastrutture Innovazione e Sviluppo, UCCB - Unicredit Corporate Banking e CDDPP - Cassa Depositi e Prestiti. Le somme verranno tirate in più soluzioni entro 6 mesi dalla sottoscrizione e saranno utilizzate da Ferrovie dello Stato per la concessione di prestiti *intercompany*, rispettivamente ad RFI SpA e TAV, finalizzati alla prosecuzione dei lavori relativi al "Sistema Alta Velocità/Alta Capacità" della linea TO-MI-NA e a ulteriori progetti infrastrutturali di RFI SpA. Il finanziamento è assistito da cessione in garanzia dei crediti Iva di gruppo relativi all'annualità 2007.

Evoluzione prevedibile della gestione

Del Gruppo

In continuità con quanto avvenuto negli ultimi anni, l'esercizio 2009 conferma il percorso di pieno allineamento con gli obiettivi strategici e gestionali definiti nel Piano di Impresa 2007-2011 e, come già per l'esercizio 2008, il raggiungimento anticipato in termini temporali del recupero di alcuni obiettivi di performance economica previsti nel Piano stesso.

In particolare l'andamento economico di fine periodo vede ormai consolidarsi il ritorno a un risultato positivo di Gruppo, arrivato a 44 milioni di euro di utile netto rispetto ai 16 milioni di fine 2008, fortemente migliorativo se confrontato sia con le previsioni di Budget 2009, che evidenziavano perdite pari a -320 milioni, che con i consuntivi di bilancio a fine 2007 pari a -409 milioni (per non ricordare il 2006, quando le perdite di fine anno del Gruppo misuravano addirittura -2.115 milioni di euro).

Tutto ciò, con riferimento principale all'ambito di gestione delle società del Gruppo che sviluppano il proprio *business* sia nel settore del trasporto, di cui Trenitalia è la maggior esponente, sia in quello della realizzazione e gestione della rete infrastrutturale, di cui RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA è il principale riferimento.

Quanto sopra - pur dovendo tenere ancora conto dello scenario complesso in cui il Gruppo opera - conferma che la strategia delineata nel citato Piano e il percorso a essa connesso contenevano e contengono tutti gli elementi essenziali per raggiungere gli obiettivi prefissati.

Focalizzando il commento sul settore del trasporto e, in particolare, su Trenitalia - il cui risultato del 2009 vede la società chiudere l'esercizio con un risultato netto positivo di 20 milioni di euro, rispetto a una perdita di -42 milioni a fine 2008 - si sottolinea come i flussi di cassa operativi mostrano a fine anno un saldo positivo, pur risentendo in misura significativa dello slittamento degli incassi vantati nei confronti del Ministero della Economia e delle Finanze a valere sui Contratti di Servizio con lo Stato e con le Regioni a Statuto Speciale per l'esercizio 2009; è evidente che il rispetto dei pagamenti da parte dello Stato avrebbe consentito di migliorare la generazione di cassa operativa e di contenere così ulteriormente il carico degli oneri finanziari sull'esercizio.

Guardando al 2010, grande attenzione è posta sulla finalizzazione di un impegnativo piano di ristrutturazione del settore Cargo che vedrà impegnata la società nella definizione delle modalità di implementazione della strategia, già delineata nel corso della seconda metà del 2009, con l'obiettivo di portare tutti i suoi settori di *business* in condizione di generare risultati positivi.

In tal senso i dati previsionali 2010 - pur tenendo doverosamente presenti, da un lato l'aleatorietà del mercato e, dall'altro, gli impatti delle operazioni di ristrutturazione citate - puntano a mantenere quantomeno il sostanziale equilibrio economico raggiunto nel corso del 2009.

È opportuno inoltre ricordare che il mantenimento degli obiettivi del significativo piano di investimenti deliberato negli anni precedenti comporta rilevanti impegni finanziari; su tale fronte le operazioni di ricapitalizzazione deliberate dal Consiglio di Amministrazione della società nel settembre 2009 permetteranno un progressivo riequilibrio della struttura patrimoniale verso indicatori di maggior sostenibilità, agevolando la realizzazione del piano stesso, finalizzato al miglioramento qualitativo e quantitativo dell'offerta di trasporto. La posizione finanziaria di Trenitalia rimane tuttavia delicata considerato l'ammontare di investimenti necessari per il futuro.

Passando al settore riferito alla realizzazione e gestione della rete infrastrutturale, si conferma la solidità industriale di RFI SpA acquisita grazie a un percorso oramai intrapreso da diversi anni di razionalizzazione e riconfigurazione industriale e organizzativa del proprio *business*, con un risultato di esercizio a fine 2009 della società che mostra infatti, ancora una volta, segno positivo (8 milioni di euro).

In relazione ai servizi di disponibilità dell'Infrastruttura, RFI SpA ha formalizzato il 18 dicembre u.s. la proposta di Contratto di Servizio con lo Stato, a seguito di un'istruttoria portata avanti dagli Uffici competenti del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. La sottoscrizione di tale contratto permane un'esigenza imprescindibile per conferire un assetto a regime di sostenibilità economica oltre che finanziaria delle attività di riferimento.

Sotto il profilo delle risorse messe a disposizione dallo Stato per l'attività di gestione corrente, il 2009 - con il riconoscimento di soli 849 milioni di euro - ha rappresentato un anno di grande difficoltà.

Il livello di stanziamenti previsti per il 2010 presenta un volume maggiore (975 milioni di euro), ma comunque non tale al momento da coprire il fabbisogno finanziario indicato nella proposta di Contratto di Servizio fatta ai Ministeri competenti (1.140 milioni di euro, di cui 1.040 milioni di euro per il servizio di disponibilità dell'Infrastruttura).

Infatti, il *gap* tra il fabbisogno e lo stanziamento determina uno squilibrio significativo nei conti prospettici di RFI SpA - e del Gruppo - per l'anno 2010, che si evidenzia soprattutto per la componente dei servizi di disponibilità

dell'infrastruttura e ciò, nonostante siano stati revisionati da RFI SpA i corrispettivi richiesti, per tenere conto dei risultati raggiunti in attuazione del Piano d'Impresa 2007-2011 (risultati che, va evidenziato, hanno condotto la società stessa al grado di efficienza dei principali gestori infrastrutturali europei).

Pertanto, il livello di risorse previsto con la proposta di Contratto di Servizio contiene già elementi sfidanti per la società in termini di efficientamento del livello complessivo della struttura di costi; sfida che si sta contrassegnando, nei primi mesi del 2010, in una prosecuzione del percorso di analisi e valutazioni finalizzate a tesaurizzare tutti i benefici derivanti dalla revisione del modello organizzativo gestionale avviato nel corso del 2009, con particolare riguardo al tema dei nuovi modelli organizzativi della manutenzione.

Uguale attenzione organizzativa verrà posta al dimensionamento del servizio di Manovra, con l'individuazione di modelli gestionali più flessibili per allineare l'utilizzo delle risorse con la domanda di servizi espressa dalle Imprese Ferroviarie.

Sulle attività di circolazione è stato definito il modello organizzativo *standard* per tipologia di impianto in relazione all'attrezzaggio tecnologico, alle caratteristiche infrastrutturali e ai volumi di traffico, per finalizzare la razionalizzazione delle attività e la saturazione dei nastri lavorativi.

Sul versante dei volumi di produzione, continuerà nel corso del 2010 il *trend* di crescita della domanda di tracce sulla rete Alta Velocità/Alta Capacità (circa 12 milioni treno km vs. 6,9 del 2009): ciò in stretta relazione alla maggior capacità infrastrutturale seguita all'attivazione delle tratte Bologna-Firenze, Novara-Milano e Gricignano-Napoli.

Per quanto riguarda gli elementi di scenario presenti per il 2010 è da segnalare il percorso di completa attuazione della Direttiva del Presidente del Consiglio dei Ministri, d'intesa con il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti e con il Ministro dell'Economia e delle Finanze del 7 luglio 2009 (DPCM), dove viene evidenziato da un lato l'elenco degli impianti/scali merci facenti parte del patrimonio di RFI SpA funzionali alla operatività del trasporto merci sulla rete ferroviaria italiana, e dall'altro lato viene ipotizzato un percorso per gli altri impianti di proprietà di RFI SpA non funzionali all'operatività del Gestore: ciò anche al fine di ridurre gli oneri di manutenzione attualmente a carico dello Stato. Inoltre, nella stessa Direttiva viene richiesto ad RFI SpA di presentare al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti la proposta per la definizione dei canoni per l'accesso all'infrastruttura ferroviaria nazionale, di cui all'art. 17, comma 1, del D.Lgs. n. 188/2003 e la documentazione necessaria per la predisposizione del decreto di cui al citato articolo 17, comma 11: tali temi costituiranno filoni di lavoro rilevanti nell'anno, la cui finalizzazione rafforzerà ulteriormente il quadro complessivo entro cui si trova a operare il gestore d'Infrastruttura nazionale.

Per quanto attiene agli investimenti RFI SpA, in base agli obblighi assunti nei confronti dello Stato con il Contratto di Programma 2007-2011, provvede ad aggiornare annualmente il piano investimenti; per il 2009 tale aggiornamento non si è concluso nel corso dell'anno e il termine contrattuale è stato prorogato al fine di definire con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e con il Ministero dell'Economia e delle Finanze un insieme di aspetti rilevanti in tema di programmazione delle opere e connesse modalità di finanziamento. La conclusione di questo processo diviene essenziale per assicurare continuità contrattuale e finanziaria alla politica di investimenti in programma.

Sotto il profilo finanziario è da segnalare che con la Legge Finanziaria 2009, recependo quanto disposto all'art. 60 commi 1 e 10 del d.l. 112/2008 (convertito con Legge n. 133/2008), non è stata assegnata alcuna risorsa di competenza aggiuntiva (in tabella D - capitolo 7122) ed è stato operato un definanziamento pari a 3.561 milioni di euro delle risorse di cassa stanziare per il triennio 2009- 2011 nella tabella F della Finanziaria 2008.

Come accennato in altra parte di questa Relazione, con la Legge Finanziaria 2010 (Legge n. 191 recante "Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato") e la Legge di Bilancio n. 192 a essa collegata, si è prevista una nuova modalità di finanziamento a "*tranche*" per specifici progetti prioritari ricompresi nei corridoi europei TEN-T e inseriti nel programma delle infrastrutture strategiche, aventi costi e tempi di realizzazione superiori, rispettivamente, a 2 miliardi di euro e a 4 anni dall'approvazione del progetto definitivo (e non suddivisibili in lotti funzionali di importo inferiore a 1 miliardo di euro), individuati con decreti del Presidente del Consiglio dei Ministri, su proposta del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, di concerto con il Ministro dell'Economia e delle Finanze. L'anno in corso dovrà pertanto vedere la finalizzazione del processo di individuazione delle infrastrutture aventi queste caratteristiche.

Infine, con riferimento al progetto Alta Velocità/Alta Capacità che, in coerenza con quanto a suo tempo stabilito dalla Convenzione del 9 dicembre 2003 tra RFI SpA e TAV (e successive modifiche), ha registrato nel corso dell'ultimo esercizio il suo sostanziale completamento, quest'ultima società è giunta a completare il suo obiettivo istituzionale concernente l'attivazione delle linee Alta Velocità/Alta Capacità a essa affidate.

Alla luce di quanto sopra, in coerenza con gli indirizzi e le logiche di efficientamento economico e organizzativo di Piano, è da ritenersi ormai non più differibile l'integrazione delle strutture societarie di RFI SpA e TAV.

Tale integrazione, su indicazione dei Consigli di Amministrazione della Capogruppo e della Controllante, dovrà realizzarsi mediante una operazione di fusione per incorporazione di TAV in RFI SpA.

Pertanto le due società avvieranno in tempi rapidi, in accordo con Ferrovie dello Stato, la predisposizione del progetto di fusione nonché la identificazione della migliore soluzione organizzativa in RFI SpA per consentire il completamento delle attività che verrebbero acquisite per effetto dell'operazione citata ottimizzando al contempo l'utilizzo nell'ambito della stessa RFI SpA delle competenze e delle risorse di TAV.

Il progetto di fusione verrà presentato entro l'estate ai Consigli di Amministrazione di RFI SpA e TAV per le relative determinazioni al fine di completare l'operazione entro il 2010, con retrodatazione degli effetti contabili e fiscali a far data dal 1° gennaio 2010 ai sensi dell'art. 2501-ter del codice civile.

Di Ferrovie dello Stato SpA

Sul presupposto, per le società del Gruppo, del realizzarsi nel 2010 dei rispettivi principali obiettivi, anche per il 2010 possono essere confermate le previsioni di risultato positivo della Capogruppo, anche in considerazione dell'apporto previsto in termini di vendite riconducibili alle attività di gestione del patrimonio immobiliare, acquisito da Ferrovie dello Stato nel corso del 2007.