

FERROVIE DELLO STATO S.P.A.

ESERCIZIO 2010

PAGINA BIANCA

RELAZIONE DEL CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE

Organi sociali di Ferrovie dello Stato Italiane SpA e Società di Revisione Legale

Consiglio di Amministrazione

Presidente	Lamberto Cardia** Innocenzo Cipolletta*
Amministratore Delegato	Mauro Moretti
Consiglieri	Alberto Brandani** Antimo Prosperi Stefano Zaninelli** Paolo Baratta* Clemente Carta*

Collegio Sindacale

Presidente	Alessandra Dal Verme** Pompeo Cosimo Pepe*
Sindaci effettivi	Giuseppe Di Giovanni** Giancarlo Filocamo** Vittorio Nola* Alessandro Zavaglia*
Sindaci supplenti	Cinzia Simeone Paolo Castaldi ** Giovanni Rapisarda*

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

Vittorio Zambrano

Dirigente preposto alla redazione dei documenti contabili societari

Vittorio de Silvio

Società di Revisione Legale

PRICEWATERHOUSECOOPERS SpA

* In carica fino al 24 giugno 2010

** Nominato dall'Assemblea dei Soci in data 24 giugno 2010

Lettera del Presidente

Signor Azionista,

il bilancio consolidato per l'esercizio 2010 evidenzia risultati economici positivi che confermano il trend favorevole iniziato nel 2007. I ricavi operativi hanno superato la soglia degli 8 miliardi di euro ed il risultato netto del Gruppo è andato oltre i 100 milioni; positivi sono anche gli incrementi registrati nei risultati intermedi: EBITDA più 210 milioni rispetto al 2009, EBIT più 73 milioni.

In questo contesto, si rappresenta che il Gruppo – portando positivamente a termine il processo di evoluzione del proprio modello contabile avviato fin dalla metà del 2008 – ha effettuato la transizione volontaria ai Principi Contabili Internazionali (IAS/IFRS) a partire dal Bilancio 2010 con *First Time Adoption* (FTA) dal 1° gennaio 2009.

La "ratio" di questa importante decisione si basa sulla volontà dei vertici societari di presentarsi alla competizione sui diversi mercati in cui il Gruppo opera con tutte le carte in regola, anche sotto il profilo del modello amministrativo-contabile, avendo così posto le premesse per poter assumere, ove si dovesse ritenere opportuno, la decisione di accedere al mercato dei capitali, sotto forma sia di emissione di obbligazioni o altri titoli di debito collocati in misura diffusa presso il pubblico, sia di avvio di potenziali processi di quotazione in borsa di entità societarie, esistenti o costituenti.

La transizione ai principi contabili IAS/IFRS ha riguardato, oltre che il bilancio del Gruppo e quello separato di Ferrovie dello Stato, i bilanci individuali delle maggiori entità societarie. L'intero processo ha visto impegnate per oltre due anni le strutture organizzative preposte, centrali e societarie, che hanno dato dimostrazione di grande professionalità e impegno in un processo che ha visto coinvolta l'intera famiglia professionale (Amministrazione, Finanza e Controllo) presente nel Gruppo, nelle varie fasi di progettazione, realizzazione e controllo del progetto.

Tornando alle positive *performance* economiche, se lette in un contesto di perdurante crisi industriale sia mondiale che domestica, esse confermano la validità delle scelte strategico-industriali operate dal Gruppo FS, incoraggiando i vertici societari a proseguire nel cammino intrapreso, puntando, insieme alla razionalizzazione di alcuni settori ancora in difficoltà, all'ulteriore sviluppo delle aree ad elevato margine di contribuzione.

In questo ambito i "servizi a mercato profittevole" hanno registrato un aumento dell'offerta complessiva, pari al 12%, avendo potuto usufruire dell'intera nuova rete Alta Velocità. Nel corso dell'anno l'offerta Freccia Rossa è stata rimodulata con interventi mirati per bacini di traffico e fasce di orario a maggiore produttività.

Gli interventi tecnologici su tale tipologia di treno (i.e. internet/wi-fi) hanno messo a disposizione della clientela strumenti che, nell'elevare il livello di *comfort* hanno permesso di sfruttare al meglio il tempo di viaggio. Per le relazioni coperte dai servizi del Freccia Argento, un maggior livello di *comfort* è stato assicurato con il rinnovamento della flotta e con l'incrementata velocità commerciale.

Per quanto riguarda il "servizio universale", dove è vigente il contratto di servizio con lo Stato, sono state operate variazioni di perimetro al fine di ottimizzare le limitate risorse finanziarie a disposizione del "Cliente Pubblico". Da ultimo il segmento residuale "a mercato a margini negativi", coerentemente al percorso di razionalizzazione dell'offerta da tempo attuato, ha subito un ulteriore forte decremento dei volumi (-12,5% dei treni/km offerti), considerati i margini negativi con i quali tale settore contribuisce ai risultati dell'impresa ferroviaria.

Il "trasporto regionale" ha visto proseguire la formalizzazione della maggior parte dei contratti di servizio con le Regioni sulla base di una piattaforma di offerta secondo "catalogo". Ciascuna Regione quindi, ha potuto, in ragione delle risorse disponibili, scegliere la modalità dei servizi da acquistare, impegnandosi con contratti di durata di sei anni più sei. Ciò ha

permesso all'impresa ferroviaria di pianificare i servizi da rendere mediante il miglior *mix* di fattori della produzione impiegati e, potendo contare sulla certezza dei ricavi per un periodo medio lungo, utilizzare gli stessi per il finanziamento e l'acquisto di nuovi treni. Sono stati rinnovati nel corso dell'anno i contratti di pulizia dei rotabili e degli impianti industriali.

Il tema della pulizia del materiale rotabile è stato affrontato, a partire dall'anno 2009, con particolare determinazione. Ad oggi, sono stati risolti quasi tutti i rapporti con i precedenti appaltatori procedendo a nuove assegnazioni. I livelli di qualità percepita dalla clientela stanno progressivamente e complessivamente migliorando; in proposito costante è l'attività di controllo e vigilanza.

Dal lato dei costi operativi, merita particolare attenzione l'ulteriore riduzione del costo del lavoro che, pur registrando un incremento unitario per rinnovo contrattuale, allineato al tasso inflattivo, ha beneficiato della riduzione della consistenza media complessiva (passata da 87.422 a 82.566 unità) derivante essenzialmente dall'introduzione di strumenti sempre più avanzati di gestione dei processi industriali ad alta tecnologia.

Per quanto riguarda gli investimenti, la flessione registrata nel 2010 (da 5.250 milioni a 4.143 milioni, pari al 21% circa) risulta allineata alle previsioni in quanto dovuta essenzialmente ai minori interventi sulla Rete ad Alta Velocità, visto il sostanziale completamento della stessa e al rinvio di interventi sulla Rete Convenzionale conseguente alla diminuzione dei trasferimenti pubblici a causa della già citata carenza di risorse pubbliche disponibili. Tale ultima situazione ha ancor più accresciuto la necessità di selezionare al massimo e mirare gli interventi di investimento sulle aree/settori con il miglior tasso di ritorno economico.

Per gli investimenti autofinanziati merita particolare segnalazione il forte impegno della società Trenitalia che ha destinato 483 milioni di euro circa al miglioramento della qualità dei servizi ed agli interventi focalizzati alla sicurezza della circolazione. Particolare evidenza merita inoltre il massiccio intervento di innovazione tecnologica e riqualificazione degli asset effettuato sulle stazioni ferroviarie, sia sul fronte delle aree industriali che di quelle commerciali da parte dei rispettivi gestori: RFI, Grandi Stazioni e Centostazioni.

Gli investimenti effettuati nel corso dell'ultimo anno, pur rispettando come già detto una selezione mirata degli interventi a più alto ritorno economico, hanno inevitabilmente limitato i risultati dello sforzo di riduzione dell'indebitamento che il Gruppo sta approfondendo al fine di eliminare una condizione di generale "fragilità" finanziaria derivante da un'esposizione debitoria pregressa che potrebbe ancora condizionare l'andamento dei futuri risultati economici, su cui continueranno a pesare consistenti oneri finanziari; per fare fronte a questa situazione il Gruppo applicherà un rigoroso, crescente livello di monitoraggio della gestione finanziaria complessiva.

Guardando al 2011 il Gruppo proseguirà il percorso di razionalizzazione di quei segmenti di attività che ancora presentano aree di sostanziale improduttività mediante attento e razionale taglio di offerta dei servizi improduttivi. Continuerà in particolare l'attuazione del piano di ristrutturazione del settore cargo e della logistica nel suo complesso.

Il Gruppo, partendo da una situazione di stabilità economica, potrà orientare i propri sforzi verso quelle iniziative già avviate nel corso del 2010 mirate ad acquisire anche sugli scenari internazionali significative quote di mercato, sia mediante lo sviluppo del proprio traffico che attraverso l'acquisizione di realtà consolidate e fortemente presenti sul mercato europeo. Su questo fronte il messaggio dato di recente attraverso le operazioni di acquisizione del gruppo Arriva Deutschland (oggi Netinera) e di alleanza oltralpe con il gruppo Veolia è stato sicuramente importante e di assoluto impatto.

Lamberto Cardia

Risultati consolidati raggiunti nel 2010

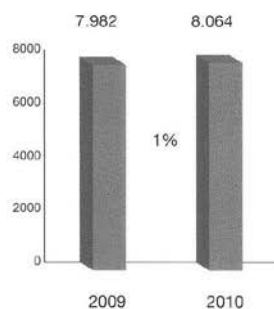
Come più ampiamente descritto in parti successive del presente documento, tutti i dati esposti nelle tabelle sottostanti si riferiscono sia per il 2010 che per il 2009 a valori determinati secondo i Principi Contabili Internazionali IAS-IFRS, adottati dal Gruppo FS a partire dalla chiusura dell'esercizio 2010 (prima adozione al 1° gennaio 2009).

Principali dati economici, patrimoniali e finanziari

	2010	2009	Delta	%
Ricavi operativi	8.064	7.982	82	1,0 %
Costi operativi	(6.404)	(6.532)	128	2,0 %
Margine operativo lordo (EBITDA)	1.660	1.450	210	14,5 %
Risultato operativo (EBIT)	508	435	73	16,8 %
Risultato netto	129	54	75	138,9 %
Capitale investito netto	46.592	46.026	566	1,2 %
Patrimonio netto	36.520	36.372	148	0,4 %
Posizione finanziaria netta	10.072	9.654	418	4,3 %
Debt/Equity	0,28	0,27	0	n.a.
Investimenti tecnici del periodo	4.143	5.250	(1.107)	(21,1%)

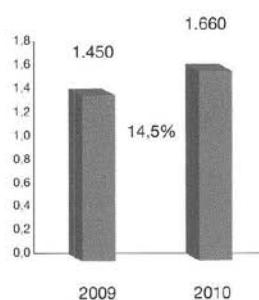
Ricavi operativi

IN MILIONI DI EURO



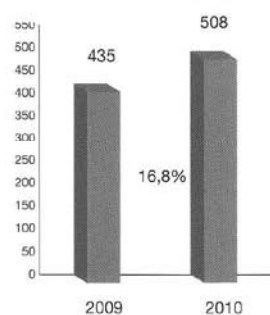
Mol (Ebitda)

IN MILIONI DI EURO



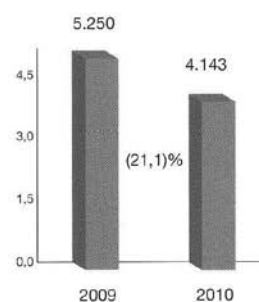
Risultato operativo (Ebit)

IN MILIONI DI EURO



Investimenti

IN MILIONI DI EURO

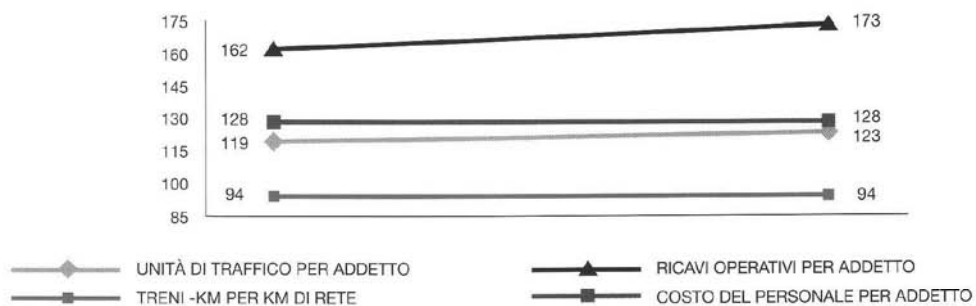


Principali indicatori economici

	2010	2009
Margine operativo lordo/ricavi operativi	20,59%	18,17%
Ros (risultato operativo/ricavi operativi)	6,30%	5,45%
Costo del personale/ricavi operativi	(53,63%)	(57,13%)

Evoluzione dei parametri aziendali

N.I. 2000 = 100



Per quanto riguarda la vista sintetica di alcuni rilevanti indicatori fisici/operativi riferiti all'andamento dell'esercizio si rinvia alla tabella di pagina 44.

Principali eventi dell'esercizio

Interventi normativi

Gennaio

- Con il decreto legislativo 25 gennaio 2010, n. 7, è stata data attuazione alla direttiva 2006/38/CE, che modifica la direttiva 1999/62/CE, relativa alla tassazione a carico di autoveicoli pesanti adibiti al trasporto merci su strada per l'uso di alcune infrastrutture (c.d. "Eurovignette"). Tale provvedimento prevede la possibilità di introdurre una tassazione a carico di autoveicoli pesanti adibiti al trasporto merci per l'uso di alcune infrastrutture stradali. In particolare, viene prevista la possibilità di applicare un *mark-up* eccedente i costi di infrastruttura, del 15% in zone di montagna e del 25% in zone frontaliere, per la realizzazione di progetti di interesse europeo atti a ridurre la congestione dell'infrastruttura.
- Ancora in data 25 gennaio 2010, il decreto legislativo n. 15 ha dato attuazione alla direttiva 2007/58/CE che modifica le direttive 91/440/CEE, relativa allo sviluppo delle Ferrovie Comunitarie, e 2001/14/CE relativa alla ripartizione della capacità di infrastruttura ferroviaria e all'imposizione dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria. Tale norma ha completato il recepimento della direttiva 2007/58/CE, in parte già avvenuto con legge 23 luglio 2009, n. 99. Tra le novità introdotte vi è la possibilità di concludere accordi quadro di durata anche superiore a 15 anni, in presenza di cospicui investimenti a lungo termine dell'impresa ferroviaria richiedente capacità di infrastruttura.

Febbraio

- Il 17 febbraio 2010 la Commissione Europea ha riorganizzato la sua struttura attraverso l'istituzione di nuove Direzioni Generali (DG), competenti rispettivamente per l'energia (*DG Energy*), per i trasporti (*DG MOVE*), separando quindi questi due settori di attività.

La DG Mobilità e Trasporti (*DG MOVE*) mantiene la responsabilità della politica dei trasporti ed è composta da 5 Direzioni: Politica Generale; *Trans-European Transport Network*; Trasporto Marittimo; Trasporto Terrestre e Trasporto Aereo. Le materie relative a "Mercato interno, Concorrenza ed Aiuti di Stato per i Trasporti" sono state trasferite alla DG Concorrenza.

Maggio

- In data 6 maggio 2010, con prot. n. 201/1/URSF, è stato emanato il decreto dirigenziale recante i criteri di cui all'art. 59 della legge 23 luglio 2009, n. 99, in base ai quali l'Ufficio per la Regolazione dei Servizi Ferroviari del Ministero delle infrastrutture e dei Trasporti (MIT) valuta se la finalità principale di un servizio ferroviario sia il trasporto internazionale di passeggeri e dispone le limitazioni al diritto di far salire e scendere passeggeri in ambito nazionale, nei casi in cui l'esercizio di tale diritto possa compromettere l'equilibrio economico di un contratto di servizio pubblico.
- La Commissione Europea ha adottato un documento di lavoro sulla "futura politica dei trasporti rete transeuropea" (TEN-T) lanciando contestualmente una consultazione a cui Ferrovie dello Stato ha partecipato, insistendo in particolare sulla necessità di una "*core network*" che dovrebbe collegare gli attuali progetti prioritari, i principali porti, aeroporti ed interporti di rilevanza europea, inclusi tutti i collegamenti ferroviari europei ad alta velocità, nonché sulla necessità di maggiori finanziamenti per i Fondi TEN-T nel periodo 2014-2020. Sulla base del documento di lavoro e tenendo conto dei contributi ricevuti, la Commissione proseguirà verso la revisione della politica TEN-T.

Luglio

- In data 30 luglio 2010 è stata adottata la legge n.122 di conversione del decreto-legge 31 maggio 2010, n. 78, "manovra finanziaria", che ha stabilito una riduzione dei trasferimenti statali alle Regioni a Statuto Ordinario, ivi compresi quelli per il trasporto pubblico locale, di 4 miliardi di euro nel 2011 e di 4,5 miliardi di euro a decorrere dal 2012. La legge ha altresì

abrogato l'art. 1, comma 302 della legge n. 244 del 2007 "Legge Finanziaria 2008" che introduceva misure di federalismo fiscale intese a garantire risorse finanziarie proprie alla Regioni per il trasporto pubblico locale ferroviario.

Settembre

- La Commissione Europea ha presentato una proposta di Direttiva che istituisce uno "Spazio Ferroviario Europeo Unico". Tale disegno legislativo costituisce la rifusione (*Recast*) delle norme contenute in 8 Direttive, in particolare le Direttive 91/440 e quelle del Primo Pacchetto Ferroviario. Il *Recast* consolida la legislazione attuale ma allo stesso tempo introduce nuove regole circa la definizione dei pedaggi (ad es. aumento per rumore, riduzione per ERTMS), la definizione e l'accesso ai servizi ferroviari, l'indipendenza dei gestori dei servizi ferroviari, la contabilità regolatoria, il funzionamento degli organismi regolatori.
- In data 22 settembre 2010, è stato adottato il Regolamento (UE) n. 913/2010, relativo alla rete ferroviaria europea per un trasporto merci competitivo, che individua nove corridoi ferroviari internazionali - di cui quattro interessano l'Italia - e ne definisce le regole per la realizzazione, prevista tra il 2013 ed il 2015.

Ottobre

- In data 8 ottobre 2010, il decreto legislativo 191/2010 ha dato attuazione alle Direttive 2008/57/CE e 2009/131/CE relative all'interoperabilità del sistema ferroviario comunitario. Tale norma definisce le condizioni necessarie a realizzare l'interoperabilità del sistema ferroviario nazionale con il corrispondente sistema ferroviario trans-europeo; tali condizioni riguardano, tra l'altro, progettazione, costruzione, esercizio e manutenzione degli elementi di detto sistema nonché qualifiche professionali, condizioni di salute e di sicurezza del personale che contribuisce all'esercizio ed alla manutenzione.

Novembre

- Il 9 novembre 2010 è entrato in vigore il Regolamento (UE) n. 913/2010 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 22 settembre 2010 relativo alla rete ferroviaria europea per un trasporto merci competitivo che oltre ad avere come scopo quello di assegnare una priorità sufficiente al traffico delle merci e di disporre condizioni favorevoli allo sviluppo della concorrenza tra gli operatori del trasporto merci ferroviario prevede la creazione di 9 Corridoi merci iniziali, che collegheranno le principali regioni industriali dell'UE, tra cui Anversa/Rotterdam-Genova, Stoccolma-Palermo, Danzica Trieste/Bologna/Ravenna, Almeria-Lione-Torino-Budapest-Zahony.
- Nell'ambito della procedura d'infrazione avviata ai sensi dell'art. 258 del Trattato sul Funzionamento dell'Unione Europea (TFUE) nei confronti dell'Italia per la non corretta trasposizione delle norme sul Primo Pacchetto Ferroviario, il 25/11/2010 la Commissione Europea ha inviato un parere motivato complementare.

Dicembre

- In data 13 dicembre 2010, è stata approvata la legge n. 220 (Legge di Stabilità 2011) che ha destinato al sostenimento dei costi relativi al materiale rotabile per le Regioni a Statuto Ordinario le risorse pari a 425 milioni di euro di cui all'art. 25 comma 2 della legge 28 gennaio 2009, n. 185.
- In data 23 dicembre 2010, il decreto legislativo 264/2010 ha dato attuazione alla direttiva 2005/47/CE, relativa all'accordo tra la Comunità delle Ferrovie europee (*CER - Community of European Railway and Infrastructure Companies*) e la Federazione europea dei lavoratori dei trasporti (ETF), regolamentando alcuni aspetti delle condizioni di lavoro dei lavoratori mobili che effettuano servizi di interoperabilità transfrontaliera nel settore ferroviario.
- In data 28 dicembre 2010, è stata pubblicata la Comunicazione interpretativa della Commissione Europea in merito ad alcune disposizioni della Direttiva 2007/58/CE, che disciplina l'apertura del mercato dei servizi ferroviari internazionali di trasporto viaggiatori. Tale atto contiene il punto di vista della Commissione, con specifico riferimento a come stabilire se la finalità principale del servizio ferroviario sia il trasporto internazionale di passeggeri e come valutare se l'equilibrio economico dei contratti di servizio pubblico risulti compromesso dal nuovo servizio.
- In data 30 dicembre 2010, il decreto legislativo 247/2010 ha dato attuazione alla Direttiva 2007/59/CE relativa alla certificazione dei macchinisti addetti alla guida di locomotori e treni sul sistema ferroviario della Comunità. Il decreto stabilisce

le condizioni e le procedure per la certificazione dei macchinisti addetti alla condotta dei locomotori e dei treni nel sistema ferroviario nazionale; a tale scopo individua i compiti delle amministrazioni nazionali competenti, delle imprese ferroviarie e dei gestori delle infrastrutture.

Operazioni straordinarie

Gennaio

- In data 1° gennaio 2010 è divenuta efficace, a favore di RFI, la scissione da TAV SpA dei rami di azienda denominati "Tratta Bologna-Firenze", "Tratta Torino-Milano, sottratta Novara-Milano" e "Tratta Roma-Napoli, 2° lotto funzionale". Il valore del patrimonio netto assegnato a RFI è pari a 1.462.909.203 euro rappresentato interamente da capitale sociale secondo quanto definito nell'atto di scissione del 22 dicembre 2009.

Maggio

- In data 19 maggio 2010, l'Assemblea di SAP Srl in liquidazione ha deliberato di approvare il progetto di fusione mediante incorporazione della società nella Ferrovie dello Stato SpA sulla base dei bilanci dell'ultimo esercizio delle società partecipanti alla fusione al 31 dicembre 2009, con annullamento di tutte le quote della incorporanda, secondo le modalità previste nel medesimo progetto e quindi senza aumento di capitale della incorporante e senza alcun rapporto di cambio, né conguaglio in denaro. Successivamente, in data 9 novembre 2010 è stato firmato l'atto di fusione (atto iscritto alla C.C.I.A.A. in data 12 novembre 2010), mentre in data 18 novembre 2010, la SAP Srl è stata cancellata dal registro delle imprese.

Dicembre

- In data 7 dicembre 2010 l'Assemblea Straordinaria di RFI SpA ha deliberato il progetto di fusione per incorporazione in RFI SpA della TAV SpA per sostanziale completamento della missione societaria (già approvato dal Consiglio di Amministrazione di RFI SpA in data 15 ottobre 2010) sulla base delle situazioni patrimoniali al 30 giugno 2010. Gli effetti contabili e fiscali della fusione decorrono, secondo quanto previsto dagli artt. 2504 *bis*, terzo comma e 2501 *ter*, primo comma, numero 6) del codice civile, dal 1° gennaio 2010.
- In data 22 dicembre 2010, la Assemblea straordinaria dei soci delle società Sogin Srl, Sita SpA, FS Trasporti su Gomma Srl e Sicurezza Trasporti Autolinee - Sita Sud Srl hanno deliberato di approvare il progetto unitario di riorganizzazione societaria interessante le anzidette società. Tale progetto è suddiviso in due fasi: la prima fase di concentrazione attuata mediante un'operazione di fusione per incorporazione della Sogin Srl nella Sita SpA e una seconda fase di separazione attuata mediante un'operazione di scissione non proporzionale della società risultante dalla fusione a favore delle FS Trasporti su Gomma Srl e Sicurezza Trasporti Autolinee - Sita Sud Srl.
- In data 23 dicembre 2010 il CdA di FS Logistica SpA ha approvato la terza fase del progetto di scissione parziale di RFI SpA in favore di FS Logistica SpA relativa ad aree, fabbricati ed impianti costituiti da cinque compendi immobiliari. Gli effetti della scissione decorreranno dalla data dell'iscrizione dell'atto di scissione nel Registro delle Imprese di Roma.

Partecipazioni

Acquisizioni e vendite partecipazioni

Gennaio

- In data 11 gennaio 2010, a seguito della delibera assembleare della Sideuropa Srl avvenuta in data 9 dicembre 2009, ha avuto effetto la messa in liquidazione della società, come riportato dall'iscrizione della delibera al registro delle imprese.

Aprile

- In data 12 aprile 2010 si è perfezionato il procedimento di recesso del socio Ferrovie dello Stato SpA nella partecipazione al capitale della TSF SpA. Il valore di liquidazione delle azioni della società è stato pari a complessivi 32,5 milioni di euro, corrispondente al valore di 558,9 euro per ciascuna azione.
- In data 26 aprile 2010, l'Assemblea di The Sixth Srl ha deliberato di approvare lo scioglimento anticipato con la messa in liquidazione della società.

Maggio

- In data 19 maggio 2010, le società Trenitalia SpA ed Enel NewHydro Srl hanno stipulato un accordo transattivo a seguito del quale Trenitalia ha trasferito in favore di Enel NewHydro, al prezzo di 16.575.000 euro, l'intera quota di partecipazione posseduta, rappresentata da n. 765.135 azioni, pari al 49% del capitale sociale di Wisco SpA.

Ottobre

- In data 19 ottobre 2010, l'Assemblea dei soci di Tiburtina Sviluppo Immobiliare Srl ha approvato la modifica dell'oggetto sociale e della denominazione societaria in FS Trasporti su gomma Srl.

Novembre

- In data 4 novembre 2010, RFI SpA ha costituito la BLUFERRIES Srl – società con socio unico – con capitale sociale pari a 100.000 euro, operante nel settore della navigazione.
- In data 23 novembre 2010, Ferrovie dello Stato SpA ha acquistato una quota di partecipazione del 51% del capitale sociale, pari a 25.000 euro, della FS 2 MOVE GmbH per un corrispettivo di 14 mila euro; il restante 49% è detenuto da Cube Infrastructure, partner di Ferrovie nella gara di acquisizione del Gruppo Arriva Deutschland.
- In data 24 novembre 2010 Ferrovie dello Stato SpA ha acquistato da RFI SpA l'intera quota di partecipazione di nominali 59.527 euro della FS Trasporti su Gomma Srl per un corrispettivo pari a 44.539 euro; il godimento della quota è stabilito a partire dal 1° gennaio 2010.
- In data 26 novembre Trenitalia SpA ha esercitato l'opzione di acquisto sul residuo 24% delle azioni di TX Logistik AG.

Dicembre

Nel mese di dicembre 2010, il consorzio guidato da Ferrovie dello Stato in *partnership* con Cube Infrastructure, Fondo europeo di investimento di lungo periodo in infrastrutture e servizi pubblici, è stato selezionato per l'acquisto delle attività del Gruppo Arriva in Germania. Il processo di vendita è stato avviato da Deutsche Bahn (DB) nel mese di Agosto 2010 a seguito dell'obbligo di cessione, impostole dalla Commissione Europea, a valle dell'acquisizione dell'intero Gruppo Arriva Plc. Arriva Deutschland è uno dei maggiori operatori privati nel trasporto pubblico regionale di passeggeri su ferro e su gomma in Germania. Nel 2009 il Gruppo ha registrato un fatturato consolidato di oltre 460 milioni di euro, più di trenta milioni di treni-km e di trentuno milioni di bus-km. Con questa acquisizione il consorzio Ferrovie dello Stato-Cube Infrastructure conquista una importante quota di mercato, pari al 5%, e si pone l'obiettivo di sviluppare ulteriormente la propria presenza nel mercato del trasporto pubblico tedesco. L'acquisizione del Gruppo Arriva Deutschland è coerente con la strategia di sviluppo del Gruppo FS, e rappresenta un altro importante successo nel rafforzamento del suo posizionamento internazionale quale terzo operatore ferroviario europeo.

Operazioni sul capitale

Febbraio

- In data 22 febbraio 2010 il Consiglio di Amministrazione di Quadrante Europa Terminal Gate SpA ha deliberato di richiedere ai soci (RFI e Consorzio ZAI) di sottoscrivere l'aumento del capitale sociale per 15.818.000 euro mediante l'emissione di n. 15.818 nuove azioni da 1.000 euro ciascuna. In pari data entrambi i soci hanno sottoscritto il capitale sociale liberandolo interamente.

Marzo

- In data 31 marzo 2010 è stata conferita, da Tunnel Ferroviario del Brennero SpA a BBT SE, una quota pari a 8.000.000 di euro corrispondente alla sesta *tranche* di aumento del capitale sociale eseguita il 31 dicembre 2009 in esito alla delibera del Consiglio di Amministrazione del 20 ottobre 2009.

Aprile

- In data 12 aprile 2010, l'Assemblea ordinaria di Terminali Italia Srl ha deliberato di aumentare il capitale sociale - ai sensi dell'art. 2481 *ter* c.c. - da 110.000 a 8.237.565 euro, mediante imputazione ad esso del residuo importo di 8.127.565 euro della "riserva da sovrapprezzo" e di incrementare il capitale sociale da 8.237.565 ad 11.237.565, per 3.000.000 di euro. In data 25 giugno 2010 è stato sottoscritto e versato l'aumento di capitale da RFI per la quota ad essa offerta pari a 2.550.000 euro; il socio Cemat non ha invece provveduto a sottoscrivere o versare alcun aumento. RFI ha, inoltre, esercitato il diritto di prelazione sulla parte inoptata che ammonta a 450.000 euro, avendo poi provveduto al relativo versamento il 23 agosto 2010. Il capitale sociale è pertanto, attualmente, pari a 11.237.565 euro, e la compagine sociale risulta così composta: RFI 10.001.930 euro (89,004%) e Cemat 1.235.635 euro (10,996%);
- In data 20 aprile 2010, l'Assemblea ordinaria e straordinaria della Tiburtina Sviluppo Immobiliare Srl, in seguito all'approvazione della situazione patrimoniale della società al 25 marzo 2010 ha deciso di trasformare la società da "società per azioni" in "società a responsabilità limitata" modificandone conseguentemente la denominazione da Tiburtina Sviluppo Immobiliare SpA in Tiburtina Sviluppo Immobiliare Srl. Il capitale sociale, sottoscritto e versato, è attualmente pari a 59.527 euro.

Maggio

- In data 5 maggio 2010, l'Assemblea straordinaria di Italcontainer SpA ha deliberato di ripianare integralmente le perdite cumulate al 31 dicembre 2009, pari a 3.649.633 euro, attraverso la riduzione del capitale sociale da 5.681.100 a 2.031.467 euro con conseguente annullamento di n. 3.649.633 azioni da 1,00 euro ciascuna, senza procedere alla ricostituzione del capitale sociale.
- In data 11 maggio 2010, l'Assemblea straordinaria dei soci di Tunnel Ferroviario del Brennero - Finanziaria di Partecipazioni SpA ha deliberato di aumentare in una o più *tranche* e in via scindibile il capitale sociale da 105.790.910 euro fino ad un massimo di 140.790.910 euro mediante emissione di massime n. 35.000.000 nuove azioni ordinarie del valore nominale di 1,00 euro da offrire in opzione alla pari ai soci.
A seguito della richiesta della prima *tranche* per 5.000.000 euro (deliberato dal CdA in data 11 maggio 2010) è stato sottoscritto e versato l'aumento di capitale sociale per un importo complessivo pari a 4.846.600 euro. RFI SpA ha sottoscritto e versato la quota di propria spettanza pari a 4.227.900 euro e, pertanto, il capitale sociale di Tunnel Ferroviario del Brennero - Finanziaria di Partecipazioni SpA è attualmente pari a 110.637.510 euro, suddiviso in n. 110.637.510 azioni ordinarie del valore nominale di 1,00 euro ciascuna, interamente sottoscritto e versato.

Giugno

- In data 4 giugno 2010 è stato sottoscritto l'atto di mancato avveramento della condizione sospensiva posta al conferimento, da parte di FS SpA, dell'immobile "Ex Stazione Leopolda di Firenze", soggetta a vincolo dei beni culturali. L'atto ha sancito il trasferimento della proprietà dell'immobile alla controllata FS Sistemi Urbani SpA. Con il perfezionamento dell'atto di conferimento, il capitale sociale di FS Sistemi Urbani ammonta a 522.171.489 euro (con un aumento pari a 148.673.659 euro, intero valore di conferimento).
- In data 22 giugno 2010 il Consiglio di amministrazione di RFI SpA ha deliberato un aumento del capitale sociale pari a 250 milioni di euro, sottoscritto e versato il 28 dicembre 2010; l'iscrizione al Registro delle imprese in C.C.I.A.A. di Roma è avvenuto in data 24 gennaio 2011, data dalla quale si registra l'aumento del capitale.

Settembre

- Nel corso dei mesi di settembre e novembre sono state perfezionate le ulteriori *tranche* dell'aumento del capitale sociale di 35.000.000 di euro della Società Tunnel Ferroviario del Brennero S.p.A. deliberato dall'assemblea degli azionisti dell'11 maggio 2010 della stessa società. Inoltre RFI esercitando il diritto di prelazione sulle azioni rimaste inoperte, ha versato, in percentuale al numero delle azioni possedute, l'importo delle quote non sottoscritte dalla provincia di Verona. A seguito di detti aumenti il capitale sociale ammonta a 125.790.910 euro. La percentuale di partecipazione di RFI passa, quindi, da 84,558% a 84,98% al 31 dicembre 2010.

Finanziamenti

Marzo

- In data 1° marzo 2010 Ferrovie dello Stato SpA ha stipulato un contratto di finanziamento della durata massima di 5 anni e dell'ammontare massimo di 1,1 miliardi di euro con l'RTI composto da BII-S - Banca Infrastrutture Innovazione e Sviluppo, UCCB - *UniCredit Corporate Banking* e CDDPP - Cassa Depositi e Prestiti. Le somme, tirate in più soluzioni entro 6 mesi dalla sottoscrizione, sono state utilizzate da Ferrovie dello Stato per la concessione di prestiti *intercompany*, rispettivamente ad RFI e TAV, finalizzati alla prosecuzione dei lavori relativi al "Sistema Alta Velocità / Alta Capacità" della linea TO-MI-NA e ad ulteriori progetti infrastrutturali di RFI.

Altri eventi

Gennaio

- In data 29 gennaio 2010 è stato emesso dall'Osservatorio Tecnico il documento "Indirizzi operativi per la progettazione preliminare della Nuova Linea Torino-Lione dal confine di Stato fino alla connessione con la linea AV/AC Torino Milano, che definisce i criteri per la progettazione della nuova linea coerentemente con le politiche di trasporto del territorio. Dal 1° febbraio 2010 ha preso avvio il progetto preliminare della sezione comune della Linea Torino-Lione, che per la parte italiana ha finalizzato il tracciato in variante in linea con gli indirizzi operativi indicati e per la parte francese ha adeguato il progetto preliminare alle disposizioni sulla sicurezza definite dalla Commissione Inter Governativa nel maggio 2009. Il 10 agosto è stata avviata la procedura di approvazione del Progetto preliminare in variante da parte dello Stato italiano attualmente in corso.

Febbraio

- In data 4 febbraio 2010 l'Amministratore Delegato delle Ferrovie dello Stato SpA è stato rieletto a Bruxelles Presidente del CER, la Comunità delle Ferrovie europee (*Community of European Railway and Infrastructure Companies*).

Aprile

- In data 20 aprile 2010 il Comune di Napoli, FS Sistemi Urbani Srl, Rete Ferroviaria Italiana SpA, Grandi Stazioni e M.N. Metropolitana di Napoli SpA hanno sottoscritto una convenzione nella quale hanno definito i reciproci impegni in ordine alla realizzazione degli interventi riguardanti l'ambito denominato "Napoli Piazza Garibaldi", nel quadro del più generale programma complessivo di interventi finalizzati alla riorganizzazione urbanistica e al potenziamento del sistema ferroviario del capoluogo campano definito dal Comune di Napoli con Ferrovie dello Stato SpA.
- In data 30 aprile 2010 si sono conclusi i lavori di riqualifica e adeguamento funzionale (opere interne) della Stazione di Milano Centrale.

Giugno

- In data 2 giugno 2010 è stata presentata la nuova offerta di trasporto di Trenitalia SpA che prevede numerose novità: fra queste, ogni mese 1,1 milioni di posti, di cui 550 mila sui "Freccia", saranno venduti in promozione a partire da 19 euro.
- In data 7 giugno 2010 la Corte dei Conti – Sezione Giurisdizionale per il Lazio ha emesso sentenza (n. 1399/2010) di condanna nei confronti di tre ex Amministratori di Ferrovie dello Stato SpA al pagamento in solido, in favore della stessa FS, della somma di 4.564.139 euro all'esito dell'accertamento della loro responsabilità amministrativo contabile per colpa grave in ordine alla illegittima erogazione in anni passati di una indennità ad un ex Amministratore Delegato della stessa Società. A tale sentenza, comunicata formalmente il 30 giugno successivo ed immediatamente esecutiva salvo appello delle parti, è seguito il conferimento di incarico da parte di Ferrovie dello Stato SpA ad un legale esterno per provvedere alla notifica della sentenza stessa nell'ambito dell'esecuzione della decisione della condanna, secondo le "linee guida" emesse il 17 giugno 2009 e trasmesse dalla Corte dei Conti che prevedono anche la procedura di recupero su cui la Società si è immediatamente attivata.
- In data 13 giugno 2010, con l'avvio del nuovo orario, è stato introdotto il biglietto ecologico che evidenzia gli effetti positivi sull'ambiente derivanti dalla scelta del treno in termini di minori emissioni di CO₂ rispetto ad aereo ed auto.
- In data 25 giugno 2010 è stata sottoscritta tra l'INPS ed il Gruppo FS la convenzione per la gestione e l'erogazione delle prestazioni previste a carico del Fondo bilaterale di sostegno al reddito. L'intesa per la gestione del Fondo, a cura dell'INPS ed a carico delle diverse società del Gruppo, consente di avviare la fase operativa del Fondo, realizzando i contenuti dell'Accordo del 15 Maggio 2009 tra FS e Sindacati di categoria per il rilancio competitivo del Gruppo stesso.

Agosto

- In data 5 agosto è stata deliberata dal Consiglio di Amministrazione di Trenitalia l'aggiudicazione della gara per l'acquisto di 50 nuovi treni per l'Alta Velocità alla RTI AnsaldoBreda/Bombardier Transportation Italy. Il valore di acquisto dei nuovi treni AV sarà pari a circa 1,5 miliardi di euro. Avverso tale provvedimento è stato proposto, da parte di Alstom Ferroviaria SpA, ricorso giurisdizionale al TAR del Lazio, notificato in data 27 Agosto. Il TAR del Lazio con decreto pronunciato in pari data ha accolto la domanda cautelare di sospensione del provvedimento di aggiudicazione fissando la Camera di Consiglio del 29 settembre 2010 per l'esame collegiale dell'istanza cautelare stessa.

Settembre

- In data 30 settembre è stato firmato il contratto per la costruzione di 50 nuovi treni per la rete Alta Velocità con la RTI Ansaldo-Breda/Bombardier Transportation Italy. Infatti, il Tar del Lazio in data 29 settembre ha deciso di non sospendere la gara, respingendo la richiesta della società francese Alstom. Secondo i Giudici un'eventuale concessione della richiesta di sospensione dell'aggiudicazione della gara avrebbe potuto determinare un "grave pregiudizio al servizio ferroviario pubblico".

Ottobre

- In data 13 ottobre è stato prorogato fino al 31 dicembre 2010 il contratto di affitto del ramo d'azienda riconducibile alla "Direzione Regionale Lombardia" di Trenitalia SpA con Trenitalia Le Nord - TLN Srl, la cui scadenza era fissata per il 14 ottobre. Successivamente, in data 28 dicembre 2010, il contratto è stato ulteriormente prorogato fino al 31 marzo 2011 al fine di consentire alle parti l'espletamento delle necessarie verifiche sulle *performance* del servizio ottenute nel corso del 2010 e procedere quindi all'attuazione delle fasi finalizzate al conferimento dei due rami d'azienda (Trenitalia e Le Nord) in TLN.

Novembre

- Il 1° novembre è stato siglato un accordo tra Trenitalia SpA e Meridiana Fly che prevede l'inserimento della rotta Milano-Roma, coperta dal FRECCIAROSSA, nel *Carnet Multifly* di Meridiana Fly. L'intesa costituisce un primo passo verso una piena intermodalità treno-aereo, sinergia dalle evidenti potenzialità.

Dicembre

- In data 9 dicembre il TAR del Lazio ha rigettato il ricorso proposto a fine estate dalla Alstom contro il provvedimento con il quale Trenitalia SpA aveva aggiudicato la gara per la fornitura di 50 nuovi treni AV, confermando l'operato della società e, quindi, l'esito della gara.
- In data 10 dicembre 2010, a seguito dell'espletamento della procedura di consultazione con i soggetti interessati (Imprese Ferroviarie, Regioni, Province Autonome e richiedenti, Ministero) prevista dall'art.13 del D.Lgs. 188/2003, con Disposizione n. 18 dell'Amministratore Delegato di RFI SpA, è stato disposto l'aggiornamento del Prospetto Informativo della Rete (PIR) edizione dicembre 2010, valido dal 12 dicembre 2010 al 10 dicembre 2011. Le tematiche di maggior rilievo oggetto di aggiornamento riguardano:
 - la qualificazione del *rating* degli istituti bancari o assicurativi preposti al rilascio della fidejussione a corredo degli Accordi Quadro e dei Contratti di utilizzo dell'infrastruttura al Gestore della stessa;
 - la Responsabilità Civile verso Terzi prestata dalle Imprese Ferroviarie a corredo del contratto di utilizzo;
 - la regole di dettaglio per ciò che concerne la capacità integrata (tracce più servizi ex art. 20 D.Lgs. 188/03);
 - la ridefinizione del reticolo degli scali/impianti merci e aggiornamento delle tariffe dei servizi di manovra.
- Dal 12 dicembre, con l'avvio del nuovo orario da parte di Trenitalia, su tutti i FRECCIAROSSA è stato reso disponibile l'accesso a Internet in banda larga, tramite *Wi-Fi* oppure con cellulare o computer connesso ad una rete mobile. L'iniziativa, realizzata in collaborazione con Telecom Italia, permette di offrire una connessione Internet di qualità per il lavoro e il tempo libero e una migliore ricezione telefonica su tutto il tracciato AV, anche all'interno delle gallerie ferroviarie. La