

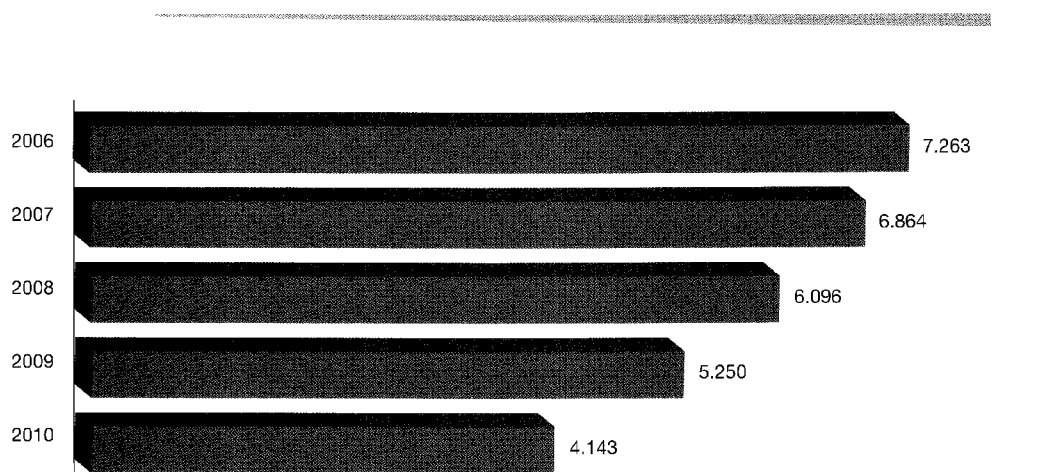
Investimenti

L'anno 2010 ha rappresentato per il Gruppo Ferrovie dello Stato un importante momento di passaggio da un percorso di risanamento economico, avviato dalla fine del 2006, a una fase di consolidamento, con l'obiettivo di porre le basi per una sana crescita ed espansione.

La spesa per investimenti complessivi realizzati dal Gruppo Ferrovie dello Stato nel corso del 2010 (4.143 milioni di euro) proseguendo nel *trend* degli ultimi due anni, mostra una flessione (-21,1%) rispetto al volume di contabilizzazioni realizzato nel 2009.

Investimenti del Gruppo Ferrovie dello Stato

IN MILIONI DI EURO



In particolare, con riferimento agli investimenti tecnici, sono stati contabilizzati 3.078 milioni di euro per interventi legati all'infrastruttura, di cui 2.558 milioni di euro per la Rete Convenzionale, 520 milioni di euro per la Rete Alta Velocità/Alta Capacità (To-Mi-Na); 483 milioni di euro per interventi connessi al trasporto e 102 milioni di euro per altri investimenti.

La composizione degli investimenti risulta così articolata:

RFI ha destinato sulla Rete Convenzionale:

- il 62% della spesa al mantenimento in efficienza dell'infrastruttura ed alle tecnologie, dedicandosi in particolare alla realizzazione di investimenti finalizzati all'innalzamento dei livelli di sicurezza e al miglioramento dell'efficienza della gestione della circolazione ferroviaria;
- il 38% della spesa alla realizzazione di opere relative ai grandi progetti di sviluppo infrastrutturale (ammodernamento e potenziamento di corridoi, aree metropolitane e bacini regionali).

Le principali attività negoziali avviate nel 2010 hanno riguardato l'avvio delle attività per l'affidamento dell'Apparato Centrale (ACEI) di Latina, della costruzione dell'Apparato Centrale Computerizzato della stazione di Pavia, delle opere di completamento gallerie naturali ed artificiali della tratta S. Lorenzo-Andora, nell'ambito del Progetto di raddoppio della Linea Genova-Ventimiglia, attività per l'affidamento e delle opere di completamento del raddoppio delle tratte Castelplanio-Montecarotto e Spoleto-Campello nell'ambito del potenziamento della Linea Orte-Falconara.

Sono stati, inoltre, avviati i lavori sui seguenti progetti:

- Impianti di Sicurezza e di Telecomunicazione della Variante di Gozzano;
- Apparato Centrale Computerizzato Multistazione Voltri-Brignole;
- Nuovo Apparato Centrale (ACEI) Pontremoli e Grondola, nell'ambito del progetto di efficientamento della Linea Pontremolese;
- Nodo di Bologna, realizzazione delle Fermate di Borgo Panigale Scala e S. Vitale;
- Raddoppio Lunghetta-Guidonia, realizzazione delle Opere civili.

Tra le principali realizzazioni infrastrutturali completate nel 2010 si evidenzia inoltre l'attivazione del collegamento diretto all'aeroporto di Malpensa, della bretella di Bellavista, con eliminazione dell'inversione di marcia dei treni nella Stazione di Taranto, e della prima fase di raddoppio della Catania O.-Catania C.le, con la messa in esercizio del binario dispari.

Nella tabella seguente vengono evidenziati i volumi delle attivazioni 2010 distinti per tipologia di opera e sono riportati, per confronto, anche gli analoghi dati riferiti ai due anni precedenti.

		2008	2009	2010
Rete AV/AC				
Nuove linee	km	202	143	0
Rete convenzionale				
Nuove infrastrutture	km	80	63	36
Nuove linee	km	13	24	36
Raddoppi	km	67	35	-
Varianti	km	-	4	-
Ammodernamento linee		502	284	40
Elettrificazioni	km	-	-	-
Blocchi	km	502	284	40
Tecnologie di sicurezza	km	2.891	613	102
SCMT	km	965	29	-
SSC	km	1.416	10	-
SCC/CTC	km	309	432	102
ERTMS	km	201	142	-
Apparati di stazione	n.	43	32	18
ACEI		33	16	14
ACC		10	16	4
Soppressione passaggi a livello	n.	98	73	52
Automazione passaggi a livello	n.	11	10	2

RFI, per la Rete Alta Velocità, ha registrato, come già accennato, un volume di investimenti di 520 milioni di euro. A fine 2010 l'intero progetto Rete AV ha raggiunto un avanzamento contabile complessivo del 88%.

Sono di seguito descritte le principali attività di investimento inerenti le circa 2.300 stazioni, distribuite su una superficie complessiva di oltre 11 milioni di m², di proprietà del Gestore della Rete, suddivise in stazioni per l'AV, *network* gestiti da Grandi Stazioni, Centostazioni e Pegasus e le restanti stazioni gestite direttamente da RFI.

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

- Torino Porta Susa: i lavori relativi all'interramento e al quadruplicamento hanno raggiunto un avanzamento del 77% e inoltre è stato riaffidato l'appalto relativo al Fabbicato Viaggiatori (per il quale si prevede a giugno 2011 l'apertura parziale e a fine 2011 l'ultimazione lavori). L'ultimazione dei binari per il quadruplicamento di Porta Susa-Stura è previsto per la fine del 2012;

- Reggio Emilia: i lavori, avviati a maggio, procedono secondo programma; l'attivazione funzionale della stazione AV è prevista per aprile 2012; la fine lavori è prevista per ottobre 2012;
- Bologna Centrale: l'avanzamento dei lavori ha raggiunto il 54% del totale; il ritardo registrato per l'effetto di impedimenti non imputabili all'appaltatore, farà slittare le date di attivazione previste a maggio 2012 per il passante AV senza servizio viaggiatori e a dicembre 2012 per l'attivazione della Stazione AV;
- Firenze Belfiore: sono stati ultimati i lavori relativi alle opere propedeutiche del lotto 1, mentre sono in esecuzione, per il medesimo lotto, le attività relative allo scavalco, inoltre sono state avviate a marzo le opere del lotto 2. L'attivazione della Stazione all'esercizio ferroviario è stimata entro il 2014, ed entro il 2016 si prevede il completamento della parte commerciale;
- Roma Tiburtina: sul lato Pietralata sono in corso le attività di cantiere per realizzare il nuovo atrio di stazione e sul lato Nomentano, conclusi i lavori di demolizione del vecchio fabbricato viaggiatori. Sono tuttora in corso i lavori per la Nuova Circonvallazione Interna e le infrastrutture connesse;
- Napoli Afragola: la realizzazione del nuovo fabbricato di stazione, come già descritto nel bilancio 2009, è stata riaffidata all'A.T.I. che ha redatto il Progetto Esecutivo ed ha avviato le attività di cantiere ad aprile. L'attivazione della prima fase funzionale con l'apertura al pubblico del servizio viaggiatori è prevista entro la fine del 2011, mentre entro luglio 2012 si stima il completamento delle opere relative ai servizi commerciali;
- Fabbricato Viaggiatori Stazione Vesuvio Est: considerata l'incertezza sulla disponibilità della quota parte dei finanziamenti a carico della Regione Campania e il recente definanziamento dell'intervento dal PON 2007-2013 si è proceduto a una sostanziale revisione della pianificazione precedente.

Per i lavori sulle Stazioni gestite da Grandi Stazioni l'attuale avanzamento dell'investimento è di circa il 74% sull'importo complessivo di competenza di RFI, aggiornato al 2010 sulla base dei nuovi interventi previsti rispetto al Contratto del 14 aprile 2000.

Fra gli impianti del *network* Centostazioni si segnala che sono stati chiusi i contratti o sostanzialmente completati nell'anno i lavori sulle Stazioni di Ancona, Ascoli Piceno, Belluno, Bolzano, Campobasso, Cesena, Chiavari, Chieti, Como, Faenza, Grosseto, L'Aquila, Macerata, Massa, Milano Rogoredo, Monfalcone, Pordenone, Potenza, Ravenna, Villa San Giovanni e Voghera. Sono stati avviati i lavori nelle Stazioni di: Arezzo, Biella, Desenzano, Gorizia, Lodi, Macerata, Perugia, Termoli, Vercelli, mentre proseguono i lavori nelle Stazioni di Castelfranco Veneto, Domodossola, Foggia, Foligno, Pesaro, Pistoia e Rovigo. Inoltre, per quanto riguarda lo sviluppo del programma relativo alle 101 stazioni del *network* Pegasus (piccole/medie Stazioni nel sud Italia), che prevede investimenti complessivi per circa 50 milioni di euro (di cui 1,9 milioni di contributo pubblico), sono stati realizzati il 25% circa degli interventi.

Sulle altre Stazioni direttamente gestite da RFI nel 2010 sono stati investiti 70,3 milioni di euro sia per interventi finalizzati alla sicurezza, alle informazioni al pubblico e all'adeguamento agli obblighi di legge delle aree con maggiore impatto sul pubblico (atrii, marciapiedi, pensiline, sottopassi, scale, rampe di accesso), sia nelle aree di interscambio e di accesso ai Fabbricati Viaggiatori.

Trenitalia ha contabilizzato per investimenti circa 483 milioni di euro, destinati al miglioramento della qualità dei servizi offerti, all'adeguamento tecnologico dei mezzi per la sicurezza della circolazione, all'attrezzaggio degli impianti ed ai sistemi informativi.

Gli investimenti hanno riguardato in particolare:

- per il prodotto "FRECCIAROSSA" la prosecuzione delle attività relative all'adeguamento al servizio commerciale AV, oltre a quelle relative all'implementazione dei servizi di informazione a bordo per la clientela su tutti i convogli "ETR 500" (2% del totale);
- per il prodotto "FRECCIARGENTO" il completamento dell'acquisto di treni ETR 600 "Tilting" e degli interventi di politenzionamento e *restyling* della flotta ETR 480 per consentirne la circolazione sulle nuove linee AV (11% del totale);
- per i prodotti "FRECCIABIANCA", "Eurostar" e "Base" la continuazione delle iniziative volte alla riqualificazione delle carrozze e delle loco che circolano su linee tradizionali e collegano centri di medie e grandi dimensioni al di fuori della rete Alta Velocità (6% del totale);
- il miglioramento del servizio nel segmento di trasporto metropolitano attraverso l'introduzione di nuove loco E464, nuove carrozze Vivalto, ristrutturazione per ampliamento dei treni TAF e nei segmenti regionale e interregionale con la ristrutturazione di carrozze piano ribassato e media distanza (37% del totale);
- il trasporto merci, con il completamento delle consegne di nuovi carri "S11" e la prosecuzione degli interventi di adeguamento del parco carri alle richieste del mercato (1% del totale);

- l'attrezzaggio di locomotive con il Sistema Tecnologico di Bordo che integra tutte le tecnologie di bordo treno (SCMT, SSC, GSM-R) con installazione, nell'anno, di 540 apparati (23% del totale);
- i progetti di informatica, manutenzione e adeguamento tecnologico degli impianti di manutenzione rotabili e merci, ricerca e sviluppo e sicurezza (20% del totale).

Per quanto riguarda i rotabili, sono entrati in esercizio 60 locomotive, 17 tra carrozze e carri e 1 nuovo treno. Sono stati, invece, riconsegnati all'esercizio, dopo interventi di ristrutturazione, 4 locomotive, 94 fra carrozze e carri e 17 treni, come dettagliato nella tabella seguente:

Nuovo materiale	n. mezzi	Materiale ristrutturato	n. mezzi
Locomotive	60	Locomotive	4
Regionale: E464	60	Nazionale Internazionale: E404	4
Carrozze/carri	17	Carrozze/Carri	94
Regionale: Vivalto	2	Nazionale Internazionale: ES* City - Notte	27
Logistica: carri (S11)	15	Regionale: PR - MD - UIC-X	58
Treni	1	Logistica: carri (S12)	9
Nazionale Internazionale: ETR 600 Tilting	1	Treni	17
		Nazionale Internazionale: ETR 480/500 per AV	2
		Regionale: TAF	15

Le altre società del Gruppo (Grandi Stazioni, Centostazioni, Sita, Italferr, Ferservizi, FS Logistica, Sistemi Urbani e FS SpA) hanno realizzato complessivamente investimenti per circa 102 milioni di euro, prevalentemente destinati alla valorizzazione/riqualificazione delle Stazioni e del patrimonio immobiliare, al trasporto su gomma e alla dotazione di strumenti informatici a supporto dei processi aziendali.

Finanziamento degli investimenti

Il Gruppo Ferrovie dello Stato è riuscito nel difficile compito di garantire – pur in presenza di scarsità di risorse pubbliche e in un difficile contesto macroeconomico, conseguenza della crisi finanziaria ed economica registrata a livello internazionale – importanti investimenti destinati principalmente allo sviluppo e al potenziamento dell'infrastruttura ferroviaria, all'acquisto e al *revamping* del materiale rotabile, nonché alla riqualificazione del *network* delle Stazioni ferroviarie.

Per gli investimenti sull'infrastruttura prosegue l'esecuzione degli interventi dotati di coperture finanziarie e per i quali RFI è autorizzata a prendere impegni, previsti nella Tabella A - "Opere in Corso" del Contratto di Programma 2007-2011 sottoscritto fra il Gestore dell'Infrastruttura ed il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT).

Il dettato contrattuale (art. 3, comma 2) prevede che ogni anno debba essere definita l'eventuale modifica dei contenuti delle relative Tabelle, anche in considerazione delle risorse rese disponibili dalla Legge Finanziaria, dalle leggi ad essa collegate e da altre fonti. Pertanto il 23 dicembre 2010 è stato sottoscritto tra RFI e il MIT l'aggiornamento 2009 del Contratto di Programma, dopo aver recepito le prescrizioni formulate in sede di approvazione da parte del CIPE nella seduta del 13 maggio 2010 e dopo i pareri favorevoli della IX Commissione (Trasporti, Poste e Telecomunicazioni) della Camera dei Deputati e dell'VIII Commissione (Lavori pubblici, Comunicazioni) del Senato della Repubblica espressi rispettivamente nelle sedute del 1° e del 7 dicembre 2010.

I principali contenuti dell'aggiornamento 2009 hanno riguardato:

- il recepimento del definanziamento, pari a 3.669 milioni di euro, operato con la Legge 203/2008 (Legge Finanziaria 2009) sia sulle risorse di cassa, sia su quelle di competenza;

- l'individuazione di una nuova modalità di finanziamento a *tranche* per lotti costruttivi per specifici progetti prioritari ricompresi nei corridoi europei TEN-T ed inseriti nel programma delle infrastrutture strategiche (L. 191/2009 - Legge Finanziaria 2010 recante "Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato"). Ai fini dell'applicazione di tale procedura in data 1° ottobre 2010 sono stati emanati i Decreti del Presidente del Consiglio dei Ministri che individuano gli interventi "Linea AV/AC Milano-Genova: Terzo Valico dei Giovi", "Potenziamento Asse ferroviario Monaco-Verona Galleria di base del Brennero" e "Linea AV/AC Milano Verona Treviglio-Brescia" quali progetti prioritari di particolare rilevanza strategica aventi i requisiti previsti dal citato art. 2 della Legge Finanziaria 2010;
 - l'approvazione da parte del CIPE, nell'ambito del Programma delle infrastrutture strategiche previsto dalla Legge Obiettivo, del Progetto Preliminare della linea ferroviaria Parma-La Spezia (Pontremolese), del Progetto Definitivo della Galleria del Brennero, del Progetto Definitivo della linea AV/AC Milano-Verona lotto funzionale Treviglio-Brescia e del Progetto Definitivo del Terzo Valico dei Giovi (Delibere 19/2009, 71/2009, 81/2009 e 101/2009);
- Inoltre, nell'ambito del Programma delle Infrastrutture Strategiche previsto dalla Legge Obiettivo (L. 443/2001), si segnala che:
- nella seduta del 13 maggio 2010, il CIPE ha approvato il progetto definitivo del potenziamento della linea ferroviaria Rho-Gallarate, autorizzando l'avvio del primo lotto funzionale relativo alla tratta Rho-Parabiago, prevedendo la copertura finanziaria di circa 382 milioni di euro;
 - nella seduta del 18 novembre 2010 il CIPE ha approvato il progetto definitivo del cunicolo esplorativo de La Maddalena nell'ambito del "Nuovo collegamento ferroviario Torino-Lione"; il progetto preliminare del 1° lotto Fortezza-Ponte Gardena del quadruplicamento della tratta ferroviaria Verona Fortezza della linea di accesso alla Galleria del Brennero; l'avvio della realizzazione del 1° lotto costruttivo del progetto definitivo della Galleria di base del Brennero, della Linea AV/AC Milano-Genova Terzo Valico dei Giovi e della Linea Milano-Verona Tratta Treviglio-Brescia.

Per quanto riguarda Trenitalia prosegue il piano degli investimenti finalizzato a sostenere la crescita dei volumi di traffico AV e, nei nodi metropolitani, a rinnovare la flotta con l'obiettivo di rendere il parco mezzi adatto alle specifiche esigenze – in particolare del trasporto di media e breve distanza – migliorando il *comfort*, incrementando l'efficienza operativa e innalzando l'affidabilità tecnica.

In corso d'anno è stata aggiudicata la gara per la fornitura di 50 nuovi elettrotreni AV serie "1000" di ultima generazione. Sono proseguiti, inoltre, gli investimenti per il Trasporto Regionale sulla base del programma di sviluppo imperniato sul rinnovo della flotta, programma finanziato attraverso la sottoscrizione con le Regioni di Contratti di Servizio di durata certa e con corrispettivi adeguati alle necessità del servizio.

FOCUS sul Contratto di Programma per la gestione dei Servizi (Contratto di Servizio e di disponibilità della rete)

Nel corso dell'anno 2010 sono proseguiti gli incontri con i Ministeri competenti per la definizione dello schema di Contratto di Programma-Parte Servizi e per l'individuazione delle risorse finanziarie occorrenti. Con l'emanazione della Legge n. 221 del 13 dicembre 2010 "Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2011 e per il triennio 2011-2013" si sono create le condizioni per la sottoscrizione del Contratto di Programma-Parte Servizi per il triennio 2011-2013, in quanto sono state assicurate le risorse finanziarie sufficienti, IVA compresa, da computarsi nella misura del 10% del valore delle prestazioni oggetto del contratto, per la copertura dei servizi di infrastruttura per la disponibilità della rete a condizioni strutturali stabili ed efficienti.

Le coperture finanziarie sono state articolate come di seguito illustrato.

Per il 2011 sono stati stanziati 975 milioni di euro (la Legge n.221/2010 e successivo decreto di ripartizione in capitoli del 21 dicembre 2010 cap.1541 del Ministero dell'Economia e delle Finanze - MEF) e 292 milioni di euro con delibera CIPE n.64/2010 a valere sul residuo del Fondo Infrastrutture alla voce "opere manutentive della rete stradale e di quella ferroviaria" di competenza del MIT; tale stanziamento consente di recuperare il *gap* manutentivo per gli interventi rinviati tra il 2009 ed il 2010.

Per il 2012 ed il 2013 sono stati stanziati 1.211 milioni di euro per ogni anno (Legge n.221/2010 e successivo decreto di ripartizione in capitoli del 21 dicembre 2010 cap.1541 del MEF): tale stanziamento consente di coprire completamente il fabbisogno manifestato.

Attività di ricerca e sviluppo

Il volume di spesa del Gruppo per investimenti in ricerca e sviluppo nel 2010 è stato pari a 13 milioni di euro, di cui 12 milioni di euro a carico di RFI.

Le principali aree di investimento hanno riguardato per circa il 62% attività relative alle tecnologie per la sicurezza della circolazione e per il 21% alla diagnostica per il controllo dell'efficienza della rete e del materiale rotabile. La flessione rispetto all'esercizio precedente è dovuta essenzialmente all'ormai avanzato stato realizzativo dei programmi tecnologici di sicurezza SCMT ed SSC. Trenitalia ha proseguito nello sviluppo dei simulatori di guida per l'addestramento del personale di condotta, dei Sistemi di Diagnostica Innovativa, dell'Aerodinamica dei profili AV e dell'interazione ruota-rotaia.

Per quanto riguarda RFI le principali iniziative svolte nel corso del 2010 hanno riguardato l'attrezzaggio dell'area di prova adiacente la linea AV/AC (al km 91 della Roma-Napoli), per il rilevamento delle emissioni dei treni AV (rumore, vibrazioni, campi elettromagnetici, ecc.), la ricerca sull'interazione statica Treno - Binario - Struttura volta alla migliore conoscenza delle azioni indotte sul binario e sulla struttura dei ponti ferroviari dal passaggio dei treni e lo studio sull'influenza, nelle nuove linee AV, dei venti trasversali sulla marcia dei treni ETR500 con velocità fino a 300 km/h per definire la tipologia *standard* di barriera antivento, in collaborazione con l'Università di Genova e con il Politecnico di Milano.

Nell'ambito dell'attrezzaggio tecnologico dei treni ETR500 sono stati avviati due nuovi progetti:

- il primo per l'installazione di un prototipo di contatore di energia di trazione realizzato su specifiche europee della normativa di settore;
- il secondo per l'installazione di un "sistema di diagnostica *light*" del treno che potrebbe trovare diffusa applicazione sui treni commerciali migliorando lo scambio di informazioni tra Gestore Infrastruttura e società di trasporto, con benefici sulla regolarità della circolazione e sull'individuazione di anomalie incombenti.

Sono state, inoltre, condotte nuove ricerche in campo elettrico tendenti a verificare come contrastare il formarsi di ghiaccio intorno ai conduttori di contatto tramite il passaggio di idonee correnti elettriche.

Nell'ambito dell'attività periodica di monitoraggio delle infrastrutture e degli impianti delle linee AV sono proseguite le corse prova con il treno sperimentale Y1 (per il completamento e le certificazioni AV/AC) ed è stato completato l'attrezzaggio del treno diagnostico Y2 ormai avviato al pre-esercizio.

Perseguendo l'obiettivo del monitoraggio periodico delle infrastrutture e degli impianti delle linee AV/AC, è stato completato l'attrezzaggio del treno diagnostico AV "DIA.MAN.TE" (DIagnostica, MANutenzione, TECnologie), che sarà reso disponibile entro la metà del 2011.

Azioni proprie della Capogruppo

Al 31 dicembre 2010, Ferrovie dello Stato SpA non possiede azioni proprie, né direttamente, né per tramite di società fiduciaria o per interposta persona, così come, nel corso dell'esercizio 2010, la stessa non ha acquistato o alienato azioni proprie, né direttamente, né per tramite di società fiduciaria o per interposta persona.

Altre informazioni

Indagini e procedimenti giudiziari (arbitrati, procedimenti *antitrust* e dell'autorità per la vigilanza sui contratti pubblici, contenziosi amministrativi)

In relazione alle indagini ed ai procedimenti giudiziari di maggior rilievo avviati nel tempo da alcune Procure nei confronti di ex rappresentanti di società del Gruppo, inclusa la Capogruppo, si conferma che, a tutt'oggi, non sono emersi elementi che possano far ritenere che le società stesse o il Gruppo siano esposti a passività o a perdite né, comunque, elementi tali che possano apprezzabilmente interessare la loro posizione patrimoniale, economica e finanziaria e, pertanto, non sono stati effettuati accantonamenti a tale scopo nel Bilancio Consolidato. Ricorrendone le circostanze, le società coinvolte si sono costituite parte civile.

Di seguito si segnalano i procedimenti e le indagini giudiziarie di rilievo tuttora pendenti, considerando gli sviluppi avuti nel corso dell'esercizio 2010.

- In relazione al procedimento penale n. 1988/96 R.G.N.R., pendente innanzi al Tribunale di Perugia nei confronti, tra gli altri, di un ex Amministratore Delegato di Ferrovie dello Stato - Società di Trasporti e Servizi per Azioni, non si segnalano novità rilevanti successivamente alla pronuncia della sentenza di assoluzione perché il fatto non sussiste, ovvero perché il fatto non è previsto dalla legge come reato nei confronti di tutti gli imputati, emessa in data 1° giugno 2010;
- in merito alla gara per l'affidamento dei servizi ICT in *outsourcing*, svolta da Ferrovie dello Stato SpA, non sono noti sviluppi nell'ambito del procedimento penale n. 21576/09 R.G.N.R.;
- nell'ambito del procedimento penale n. 40246/06 R.G.N.R. pendente innanzi al Tribunale di Napoli relativamente alla emergenza rifiuti in Campania, nell'ambito del quale è stato disposto il rinvio a giudizio, tra gli altri, dell'Amministratore Delegato *pro-tempore* e di un dirigente della ex Ecolog SpA, non si segnalano novità di rilievo rispetto a quanto già rappresentato nel bilancio 2009;
- con riguardo al procedimento penale n. 1525/08 R.G.N.R., pendente innanzi al Tribunale di Trani per i reati di omicidio colposo aggravato e lesioni colpose gravi contestati, tra gli altri, al legale rappresentante e a un dirigente di FS Logistica - *Business Unit* Cargo Chemical, per il decesso di cinque lavoratori (e le lesioni permanenti riportate da un sesto) dipendenti della Truck Center sas, definitosi in 1° grado con sentenza di condanna, non sono noti sviluppi di rilievo relativamente al giudizio di appello instauratosi a seguito dell'impugnazione della sentenza da parte degli imputati;
- nell'ambito del procedimento penale avente ad oggetto l'incidente ferroviario avvenuto nella Stazione di Viareggio in data 29 giugno 2009 - a seguito dello svio di un carro cisterna (di proprietà della società "GATX", estranea al Gruppo FS) contenente GPL che ha causato un devastante incendio con ingenti conseguenze in termini di vite umane (32 morti e numerosi feriti), e ingenti danni a beni sia di terzi che di società del Gruppo Ferrovie - la Procura della Repubblica presso il Tribunale di Lucca ha richiesto la notifica, nel dicembre 2010, dell'avviso di garanzia e della contestuale richiesta di incidente probatorio (volto all'espletamento di una perizia) a 38 indagati, tra i quali risultano oltre ai dipendenti della "GATX Rail Austria GmbH", della "GATX Rail Germania GmbH", della "GATX Rail Germania GmbH - Officina Jungenthal Waggon GmbH" e della "Cima Riparazioni SpA", anche dirigenti delle società RFI, Trenitalia, FS Logistica, nonché gli Amministratori Delegati delle predette società e di Ferrovie dello Stato. I medesimi provvedimenti sono stati notificati a FS, nonché a RFI, Trenitalia e FS Logistica, che risultano sottoposte a indagine, unitamente a "GATX Rail Austria GmbH", della "GATX Rail Germania GmbH" e della "Cima Riparazioni SpA", ai sensi del D.Lgs. 231/01 che disciplina la responsabilità amministrativa delle persone giuridiche. Alle persone fisiche indagate, sono stati contestati, tra gli altri, i reati di omicidio, lesioni e disastro ferroviario colposo e, in taluni casi, violazioni al D.Lgs. 81/08 in materia di tutela della salute e della sicurezza nei luoghi di lavoro. Alle società coinvolte è stata contestata la violazione degli artt. 5 (*"Responsabilità dell'ente"*) e 25 *septies* (*"Omicidio colposo o lesioni gravi o gravissime commesse con violazione delle norme sulla tutela della salute e sicurezza sul lavoro"*) del richiamato D.Lgs. 231/2001. Il Giudice per le Indagini Preliminari di Lucca, accolta la richiesta di incidente probatorio, alla udienza del 7 marzo 2011, ha affidato i quesiti ai consulenti nominati e rinviato alla udienza del 2 novembre 2011, per l'illustrazione degli esiti delle perizie;
- la Procura della Repubblica di Massa ha aperto un procedimento nei confronti dell'Amministratore Delegato di Trenitalia

per accertare presunte responsabilità derivanti dall'esecuzione di atti contrari ai doveri d'ufficio (art. 319 c.p.p.). Allo stato del procedimento non è possibile fornire ulteriori valutazioni atteso che, a causa del mancato completamento della notifica a tutti gli indagati, non è stato ancora consentito di accedere agli atti del procedimento;

- per quanto riguarda invece il procedimento 4541/2007 R.G.N.R. - 1093/2009 R.G. GIP della Procura della Repubblica presso il Tribunale di Novara, aperto a seguito dell'infortunio mortale occorso il 26 ottobre 2007, avvenuto presso il Centro Intermodale Merci, gestito dalla Eurogateway Srl e allacciato allo scalo ferroviario di Novara Boschetto, con sentenza emessa il 1° ottobre 2010, il Tribunale di Novara ha escluso la responsabilità amministrativa - ai sensi del Decreto Legislativo 231/2001 - di Trenitalia, riconoscendo detta responsabilità in capo alle altre società coinvolte nella vicenda;
- nell'ambito dei procedimenti penali di RFI n. 20027/99 R.G.N.R. e 18891/99 R.G.N.R., pendenti innanzi al Tribunale di Bologna per esposizione ad amianto nelle Officine Grandi Riparazioni, si segnala che non ci sono state variazioni rispetto a quanto riportato nel bilancio 2009;
- in merito all'incidente del 2 ottobre 2008 presso il cantiere di Firenze Castello è stato aperto il procedimento penale 18772/2008 presso la Procura di Firenze che allo stato si trova nella fase delle indagini preliminari. All'udienza preliminare del 9 febbraio 2011 il GUP ha sospeso il giudizio in corso rimettendo con ordinanza alla Corte di Giustizia Europea le valutazioni concernenti la costituzione della parte civile nei confronti anche delle persone giuridiche imputate nel procedimento. Relativamente a tale procedimento RFI è coperta dagli eventuali oneri che potrebbero manifestarsi da idonee polizze assicurative;
- in relazione al procedimento Penale 9592/2008 R.G.N.R. presso la Procura di Milano in cui RFI SpA risulta indagata, ai sensi del D.Lgs. 231/01, in merito all'investimento di un dipendente dell'ATI CLF mandataria dei lavori avvenuto sul cantiere di Milano Rho Certosa in data 6 marzo 2008 si segnala che è stato notificato in data 24 gennaio 2011 l'avviso ex art. 415 *bis* c.p.p. presso il difensore nominato;
- in relazione al procedimento penale avanti il Tribunale di Frosinone avviato a seguito di una indagine presso la Procura della Repubblica di Frosinone a carico di un ex Amministratore di RFI nonché di esponenti del *General Contractor* IRICAV UNO, della consorziata Italstrade e della Ditta Pegaso, concernente una ipotesi di lesioni colpose ai danni di un privato in connessione con la fase esecutiva dei lavori della tratta Alta Velocità/Alta Capacità Roma-Napoli, all'udienza del 22 giugno 2010 è stata accolta l'eccezione di incompetenza per materia del Tribunale Monocratico, sollevata dalla difesa di Italstrade ed il Giudice ha disposto la trasmissione degli atti al pubblico Ministero perché si proceda dinanzi al Giudice di Pace. Il processo, quindi, dovrà iniziare da capo in quanto il pubblico Ministero dovrà chiedere nuovamente la fissazione d'udienza e notificare un nuovo decreto di citazione a giudizio, questa volta dinanzi appunto al Giudice di Pace;
- in data 8 gennaio 2010 è pervenuto a TAV ordine di esibizione da parte della Procura della Repubblica di Torino di una serie di documenti con riferimento ai lavori effettuati sulla sub-tratta Torino-Novara, lotti A2 e A3. In particolare la documentazione richiesta riguarda i subappalti affidati dal Consorzio esecutore CAVTOMI a due società consortili, Agognate e Briandrate e, in tale ambito, il rapporto intercorrente tra le predette società consortili ed una delle consorziate, la Cogeferr SpA. Per la medesima fattispecie Italferr ha ricevuto un analogo ordine di esibizione proveniente dalla medesima Procura. Al riguardo si segnala che in data 3 febbraio 2010 il Responsabile TAV per la Tratta Torino-Milano è stato sentito a verbale in qualità di persona informata dei fatti. Con lettera pervenuta in data 9 agosto 2010 ed indirizzata a Italferr, TAV, per conoscenza ad RFI, a MIT e MEF, alla procura Generale della Corte dei Conti ed all'Autorità per la Vigilanza sui Contratti Pubblici, nonché a FIAT SpA ed al Consorzio CAVTOMI, la società Cogeferr ha, a sua volta, contestato il diniego comunicato da Italferr ribadendo le proprie pretese. Nel pendente arbitrato TAV-FIAT relativo alla sub-tratta Novara-Milano i difensori di TAV hanno depositato, in data 29 marzo 2010, apposita "Istanza di rinnovazione delle indagini e di sostituzione del consulente tecnico d'ufficio" evidenziando al Collegio arbitrale, a motivazione dell'istanza stessa, le plurime e gravi anomalie rinvenibili nello svolgimento della perizia d'ufficio - quale la violazione del principio del contraddittorio - sia nel merito della Relazione finale depositata in data 19 marzo 2010 dal CTU tra cui, aver quantificato l'ammontare del premio di accelerazione eventualmente riconoscibile al *General Contractor* senza che ciò fosse richiesto dal Collegio arbitrale, aver commesso errori materiali rinvenibili, tal quali, nelle memorie del consulente tecnico di controparte;
- nel corso dell'esercizio è stata avviata un'inchiesta della Procura della Repubblica di Napoli circa presunte irregolarità nell'affidamento di alcuni appalti di manutenzione rotabili che vedono coinvolti due ex dirigenti di Trenitalia per i quali sono stati adottati provvedimenti di custodia cautelare. L'operato dei dirigenti coinvolti nell'inchiesta era già stato oggetto di controlli, a partire dal 2006, dalle strutture di Audit della società che avevano rilevato irregolarità la cui gravità era tale da richiederne la risoluzione dei rapporti di lavoro. La società ha fornito alla Procura di Napoli e agli organi di Polizia Giudiziaria tutte le informazioni disponibili per il completo e celere accertamento delle responsabilità.

Arbitrati

Si riportano di seguito i principali aggiornamenti dei contenziosi arbitrali, facendo rinvio per i dettagli a quanto già ampiamente esposto nelle relazioni ai bilanci dei precedenti esercizi.

Si evidenzia inoltre che, per effetto della fusione per incorporazione di TAV in RFI, a far data dal 31 dicembre 2010 RFI medesima prosegue, tra l'altro, in tutti i rapporti processuali, quali gli arbitrati in questione, già facenti capo a TAV.

Linea Torino-Milano-Napoli

Tratta Milano-Bologna

Nel corso del 2010 si è svolta la consulenza tecnica disposta dal Collegio arbitrale. Il termine per l'emissione del lodo definitivo è, attualmente, fissato al 27 dicembre 2011.

Tratta Bologna-Firenze

Nel corso del 2010 è proseguita la consulenza tecnica d'ufficio, di cui è stato disposto un supplemento da parte del Collegio. Il termine per l'emissione del lodo definitivo è stato differito al 31 gennaio 2012.

Sub-tratta Novara-Milano

Il *General Contractor* FIAT ha attivato nell'esercizio 2008 due arbitrati aventi ad oggetto la richiesta del riconoscimento di maggiori oneri, nonché dei maggiori tempi di esecuzione della sub-tratta AV/AC Novara-Milano. Con riferimento al primo arbitrato, il Collegio ha disposto la rinnovazione della CTU ed il Consulente Tecnico d'Ufficio, inizialmente nominato dal Collegio, ha rassegnato le proprie dimissioni. Relativamente alla relazione già depositata da quest'ultimo, TAV, in data 28 luglio 2010 ha depositato esposto presso la Polizia postale e delle telecomunicazioni. Il termine per la pronuncia del lodo definitivo è, ad oggi, fissato per il 30 novembre 2011.

Con riferimento al secondo arbitrato, il Collegio, con lodo definitivo del 30 dicembre 2010, ha accolto in parte la domanda di FIAT, condannando RFI al pagamento di 5.835 mila euro, oltre interessi legali dalla data della domanda di arbitrato fino al soddisfo. Sono in corso valutazioni in merito all'appello.

Tratta Roma-Napoli

Il Collegio ha emesso un lodo parziale con cui si è pronunciato su alcune questioni preliminari. Le parti hanno formulato riserva di appello in merito a detto lodo parziale. Il giudizio arbitrale è proseguito con lo scambio di memorie istruttorie e di replica in merito alle quali il Collegio si è riservato di decidere. Il termine per la pronuncia del lodo è fissato al 30 giugno 2011.

Per gli arbitrati di cui sopra, a valle degli specifici approfondimenti effettuati per ognuno di essi, anche sulla scorta delle considerazioni degli autorevoli legali interessati da tale contenzioso, non ricorre alcuna delle tre condizioni che i Principi Contabili Internazionali assumono necessarie per procedere ad accantonamenti di bilancio (IAS 37: inesistenza di obbligazioni nei confronti dei *General Contractor*; mancanza di probabilità di accoglimento delle domande; impossibilità di stimare l'eventuale importo da riconoscere).

Ed in ogni caso in denegata ipotesi di una condanna di RFI, in considerazione della natura delle richieste avanzate (maggior prezzo di varianti, oneri e ritardi per le numerose varianti richieste dalla committenza) i relativi esborsi costituirebbero un incremento del valore dell'investimento, sarebbero pertanto capitalizzabili e non determinerebbero la necessità di appostare un apposito accantonamento di bilancio.

Milano-Verona, Verona-Padova e Terzo Valico dei Giovi

Tratta Milano-Verona

In data 18 febbraio 2010, con lodo definitivo, il Collegio arbitrale ha dichiarato TAV obbligata a pagare al Consorzio CEPav DUE la somma di Euro 44.176.787 oltre accessori, a titolo di corrispettivo delle prestazioni progettuali oggetto di causa, inclusi i relativi oneri, nonché la somma di Euro 1.115.000, oltre oneri accessori. Stante il disposto di cui all' art. 12 del D.L. 112/2008, il lodo ha effetti anche nei confronti di RFI. Sia il lodo parziale sia il lodo definitivo sono stati impugnati. Nel mese di gennaio 2011, dopo lunghe trattative, si è giunti ad una condivisione sostanziale del testo contrattuale tra RFI e il Consorzio Cepav Due e del relativo Prezzo Forfettario.

Contestualmente al confronto sull'Atto Integrativo, si è svolto quello per la definizione delle dichiarazioni di rinuncia del Consorzio Cepav Due, formalizzate già con Atto di Impegno in data 20 settembre 2010 a qualunque pretesa risarcitoria, passata o futura, connessa all'eventuale mancato o ritardato finanziamento dell'intera opera o di lotti successivi al primo, subordinando detta rinuncia alla sottoscrizione dell'Atto Integrativo relativo alla realizzazione del primo lotto della tratta in questione.

Al momento sono in atto le attività di sottoscrizione dei documenti contrattuali, la cui efficacia è espressamente condizionata sia alla consegna, da parte del Consorzio, della garanzia di buona e tempestiva esecuzione (da rendersi entro 30 giorni dalla sottoscrizione dell'Atto) che alla registrazione da parte della Corte dei Conti e pubblicazione sulla Gazzetta Ufficiale della Delibera CIPE adottata nel corso della seduta del 18 novembre 2010, al momento non ancora intervenuta.

Terzo Valico dei Giovi/Milano-Genova

È in corso la consulenza tecnica d'ufficio disposta dal Collegio arbitrale il cui deposito è fissato nel corso del mese di maggio 2011. Il termine per l'emissione del lodo definitivo è fissato il 23 novembre 2012. L'arbitrato in questione procede in parallelo alla ripresa della trattativa tra RFI ed il Consorzio per la definizione dell'Atto Integrativo del 3° Valico dei Giovi. La sottoscrizione dell'Atto Integrativo è condizione sospensiva dell'efficacia dell'Atto di Impegno del 7 ottobre 2010 con cui COCIV si è impegnata a rinunciare, ex art. 2, c. 232, Legge 191/2009, a tutte le pretese risarcitorie, avanzate o da avanzare nei confronti di TAV e/o RFI e/o loro aventi causa, per qualsivoglia ragione o titolo, eventualmente sorte in relazione all'Opera e alla tratta.

Tratta Verona-Padova

Nel 2010 è stata depositata la consulenza tecnica disposta dal Collegio. Il termine per l'emissione del lodo, ad oggi, è fissato al 29 luglio 2011 (da intendersi ulteriormente prorogato al 31 dicembre 2011, nel caso in cui il Collegio arbitrale assumesse provvedimenti in ordine alla integrazione e al rinnovo della CTU).

Come già sopra riferito, con riferimento agli arbitrati concernenti le Tratte Milano-Verona e 3° Valico dei Giovi, lo stato delle trattative in corso tra RFI ed i rispettivi GC per la sottoscrizione degli Atti Integrativi prefigura una soluzione del contenzioso arbitrale.

È ragionevole prevedere che, non appena le finanze dello Stato lo consentiranno, la Sub-tratta Verona-Padova seguirà il medesimo iter amministrativo già disposto per le tratte Treviglio-Brescia e Terzo Valico dei Giovi, e che in tal caso il *General Contractor*, per poter dare corso alla realizzazione dell'Opera, dovrà rinunciare "a qualunque pretesa risarcitoria" ex art. 2, c. 232, Legge 191/2009, incluse quelle oggetto dell'arbitrato pendente. Pertanto, anche per questo contenzioso sono stati effettuati gli specifici approfondimenti, anche sulla scorta delle considerazioni degli autorevoli legali interessati da tale contenzioso, verificando che non ricorre alcuna delle già citate tre condizioni che i Principi Contabili Internazionali (IAS 37) assumono necessarie per procedere ad accantonamenti di bilancio.

Ed in ogni caso in denegata ipotesi di una condanna di RFI, in considerazione della natura delle richieste avanzate (maggiori prezzo di varianti, oneri e ritardi per le numerose varianti richieste dalla committenza) i relativi esborsi costituirebbero un incremento del valore dell'investimento, sarebbero pertanto capitalizzabili e non determinerebbero la necessità di appostare un apposito accantonamento di bilancio.

Procedimento dell'Autorità per la Vigilanza sui Contratti Pubblici

Con Deliberazione n. 1 del 13 gennaio 2010, il Consiglio dell'Autorità per la Vigilanza sui Contratti Pubblici, facendo seguito a precedenti deliberazioni con le quali erano state riscontrate criticità concernenti, in particolare, l'aumento dei tempi e dei costi di esecuzione delle opere, relativamente alle Tratte Roma-Napoli e Bologna-Firenze, ed a seguito, altresì, dell'acquisizione delle informazioni trasmesse da TAV ed RFI nell'ambito del monitoraggio attivato sul complessivo Sistema AV/AC, ha rilevato la sussistenza delle predette criticità anche relativamente alle Tratte AV/AC Milano-Bologna e Torino-Milano e ad alcuni interventi relativi ai Nodi AV/AC, mentre, con riferimento al cd. "Asse Orizzontale" ha invitato RFI e TAV a tener conto dell'impegno assunto dal Governo italiano in ordine all'affidamento a terzi con procedure concorsuali di una quota del 60% delle opere civili ed armamento.

Con lettera congiunta in data 25 giugno 2010, RFI e TAV hanno trasmesso all'Autorità per la Vigilanza sui Contratti Pubblici le proprie controdeduzioni alla predetta Deliberazione n. 1 del 13 gennaio 2010.

Procedimento *Antitrust*: A436 - Arenaways SpA/RFI, FS

L'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato ("AGCM"), successivamente alle segnalazioni di due associazioni dei consumatori e dell'impresa ferroviaria Arenaways, in data 15 dicembre 2010, ha avviato un procedimento nei confronti di FS ed RFI, al fine di accertare la presunta condotta abusiva posta in essere dal Gruppo FS, per il tramite di RFI, al fine di ostacolare l'ingresso di Arenaways nel mercato italiano del trasporto passeggeri, ciò a beneficio di Trenitalia. Nell'ambito del procedimento in oggetto, l'Antitrust ha autorizzato ed eseguito, in data 21 dicembre 2010, un'ispezione presso le sedi delle società FS, RFI e Trenitalia. Il termine di chiusura dell'istruttoria è stato fissato al 31 dicembre 2011. FS e RFI, con due separati ricorsi proposti dinanzi al TAR del Lazio, hanno richiesto l'annullamento dei predetti provvedimenti dell'AGCM. Si è in attesa della fissazione dell'udienza per la discussione del merito del ricorso.

Arenaways ha inoltre presentato ricorso al TAR Lazio contro MIT e Ufficio Regolazione Servizi Ferroviari (URSF) e nei confronti di RFI, Trenitalia, Regione Piemonte e Lombardia chiedendo, in particolare: 1) l'annullamento del provvedimento dell'URSF che, in applicazione dell'art. 59, comma 2 Legge 99/09, ha limitato le fermate, sulle tracce richieste lungo la tratta Torino-Milano, ai due capoluoghi di regione; 2) la condanna dell'URSF al risarcimento di tutti i danni subiti e subendi da Arenaways; 3) la rimessione alla Corte di Giustizia, della questione pregiudiziale del contrasto tra l'art. 59, comma 2, Legge 99/2009, con gli articoli 102 e 106 del TFUE.

Sconto ex DM. 44T/2000 (cd. "Sconto K2")

Con riferimento ai ricorsi promossi davanti al Tar Lazio dalle imprese ferroviarie operanti nel settore cargo, avverso la disapplicazione dello "Sconto K2", il Giudice Amministrativo ha disposto incombenti istruttorie a carico del MIT e di RFI che sono stati adempiute mediante il deposito della documentazione richiesta.

L'udienza di discussione del ricorso è fissata il 23 giugno 2011.

Ricorso al Presidente della Repubblica avverso la Direttiva del Presidente del Consiglio dei Ministri del 7 luglio 2009

Le imprese ferroviarie operanti nel settore cargo, con ricorso al Presidente della Repubblica notificato in data 17 novembre 2009, hanno impugnato la Direttiva della Presidenza del Consiglio dei Ministri del 7 luglio 2009, che ha ridefinito il perimetro degli impianti e scali merci, nonché degli impianti di manutenzione rotabili e ha previsto il trasferimento di alcuni asset da parte di RFI alle Società del Gruppo FS. In particolare, nel corso del 2010 il Consiglio di Stato ha istruito il procedimento. Il Collegio, ad oggi, non si è ancora pronunciato mediante l'adozione del parere.

Interventi e trasferimenti di risorse pubbliche per il Gruppo Ferrovie dello Stato di competenza del 2010

	RFI	Trenitalia	Sita	Cemat	Tevere TPL	Totale
Contributi in conto esercizio						
Contratto di Programma	975					975
Altri dallo Stato	14	6				20
Da Enti pubblici territoriali	0		18			18
Contributi diversi da altri				2	4	6
Contributi in conto investimento						
Da Stato	2.201					2.201
Da Enti pubblici territoriali	60	13				73
Contributi Unione Europea	20					20
Totale	3.270	19	18	2	4	3.313

valori in milioni di euro

Decreto Legislativo 231/2001

Il vigente Modello di Organizzazione, Gestione e Controllo definito per gli effetti di cui al Decreto Legislativo n. 231/2001 è stato aggiornato a fronte di varianti sopraggiunte nella normativa di legge e nell'assetto organizzativo interno.

Sono stati redatti i nuovi documenti rappresentativi del Modello organizzativo delle controllate Sita SpA e FS logistica SpA, informati a logiche attuali ed approvati dai rispettivi Consigli di Amministrazione.

Le società del Gruppo hanno svolto le verifiche necessarie a valutare il funzionamento e l'osservanza dei propri modelli e di quelli delle società da queste controllate; tali verifiche hanno permesso di concludere per una sostanziale adeguatezza dei modelli organizzativi e per una gestione rassicurante dei possibili rischi di reato.

Decreto Legislativo 196/2003

Come previsto dal Punto 19 dell'Allegato B "Disciplinare Tecnico in Materia di Misure Minime di Sicurezza" al Decreto Legislativo 30 giugno 2003 n. 196 "Codice in materia di protezione dei dati personali", Ferrovie dello Stato SpA ha provveduto a redigere il Documento Programmatico sulla Sicurezza relativo al trattamento dei dati personali effettuati con strumenti elettronici, nel quale sono descritti:

- l'elenco dei trattamenti dei dati personali;
- i ruoli e le responsabilità delle strutture preposte al trattamento dei dati;
- i risultati dell'analisi dei rischi;
- le misure di sicurezza adottate;
- la formazione del personale in materia;
- il piano degli interventi.

Legge 262/05

Come indicato nelle precedenti Relazioni sulla Gestione ai bilanci del Gruppo Ferrovie dello Stato, a partire dall'esercizio 2007 è stato introdotto, su specifica indicazione del MEF, nell'ottica dell'adozione di sistemi di *Governance* sempre più evoluti ed equiparati a quelli delle società quotate, la figura di cui alla Legge 262/05 del "Dirigente Preposto alla redazione dei documenti contabili societari" di Ferrovie dello Stato SpA.

Il Dirigente Preposto ha definito ed implementato, all'interno del Gruppo, il modello di gestione della *compliance* alla legge 262 seguendo un approccio basato su *standard* di riferimento internazionale (c.d. Co.S.O. *Framework*).

Il sistema disegnato prevede la formalizzazione ed il continuo aggiornamento di apposite procedure amministrativo-contabili con la definizione dei ruoli e delle relative responsabilità in termini di controlli atti a ridurre i rischi di errore sull'informativa finanziaria.

Alla data della presente Relazione risultano emanate 230 procedure di controllo.

La verifica dell'efficacia del sistema dei controlli posti a presidio dei rischi con impatto rilevante sull'informativa economico-finanziaria avviene annualmente attraverso un'attività di *testing* che si basa su metodologie standard di *audit* ed è svolta da un *team* specialista a supporto del Dirigente Preposto.

In considerazione della complessità e capillarità del Gruppo, in termini di attori e di processi coinvolti, e per un rafforzamento ed una migliore efficacia nell'applicazione della norma, il Consiglio di Amministrazione di Ferrovie dello Stato ha ritenuto opportuno promuovere la nomina dei Dirigenti Preposti anche nelle principali società controllate. Risultano istituiti i Dirigenti Preposti nelle seguenti realtà societarie: RFI SpA, Trenitalia SpA, Sita SpA, Grandi Stazioni SpA, Centostazioni SpA, FS Logistica SpA.

I Dirigenti Preposti citati, a firma congiunta con gli Amministratori Delegati di società, attestano annualmente, sulla base di un modello di Attestazione che riflette sostanzialmente quello previsto dalla regolamentazione Consob in attuazione della legge 262:

- l'adeguatezza delle procedure amministrativo-contabili per la formazione del bilancio d'esercizio e l'effettiva applicazione delle stesse nel corso del periodo di riferimento (mettendo in evidenza eventuali aspetti di rilievo emersi);
- la corrispondenza del bilancio d'esercizio alle risultanze dei libri e delle scritture contabili;
- la conformità del bilancio medesimo ai principi contabili di riferimento e l'idoneità a fornire una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale, economica e finanziaria della società.

Analoga Attestazione è rilasciata sul bilancio consolidato del Gruppo e sul bilancio d'esercizio di Ferrovie dello Stato da parte dell'Amministratore Delegato e del Dirigente Preposto e della Capogruppo.

Da segnalare, infine, a completamento delle principali caratteristiche del modello di gestione della 262 che la Capogruppo ha disposto per tutte le società controllate, senza Dirigente Preposto, che le situazioni contabili annuali, siano accompagnate da un'Attestazione interna (con contenuto simile alle precedenti attestazioni citate) firmata dai Responsabili Amministrativi delle entità indicate.

In relazione all'esercizio 2010 si segnala l'avvio del progetto "*Segregation of duties - SOD*" al fine di analizzare i possibili conflitti in termini di responsabilità organizzative sui processi amministrativo-contabili e di rivedere il modello degli accessi ai sistemi informativi di supporto.

Come si evince l'attività svolta fino ad oggi, a partire dalla data di nomina del Dirigente Preposto di Ferrovie dello Stato SpA, ha permesso di rafforzare il sistema di controllo interno relativo all'informativa finanziaria all'interno del Gruppo, creando un meccanismo virtuoso di verifiche periodiche di operatività dei controlli e di continuo aggiornamento delle regole, permettendo di cogliere opportunità di miglioramento dei processi e promuovendo fortemente la cultura del controllo all'interno del Gruppo.

Informazioni riguardanti i principali settori di attività del Gruppo.

Aree operative del Gruppo Ferrovie dello Stato

Servizi di trasporto

All'interno di questo macro settore il Gruppo Ferrovie dello Stato vede operare una delle sue principali società controllate:

TRENITALIA SpA

Nel seguito vengono rappresentati i principali *highlights* economici e indici economico-finanziari della società nel suo complesso.

Principali indicatori	2010	2009	Delta	%
Ricavi operativi	5.707,8	5.759,4	(51,6)	(0,9%)
Margine operativo lordo (EBITDA)	1.270,4	1.135,6	134,8	11,9%
Risultato operativo (EBIT)	341,9	315,3	26,6	8,4%
Risultato d'esercizio	73,1	16,4	56,7	>200%
Posizione finanziaria netta	6.344,0	6.304,1	39,9	0,6%
Mezzi propri	1.657,2	1.529,1	128,1	8,4%
Consistenza finale di personale	39.668	42.174	(2.506)	(5,9%)
Principali indici	2010	2009		
ROE	4,69%	2,17%		
ROI	4,32%	8,05%		
ROS (EBIT MARGIN)	5,99%	5,48%		
MOL/RICAVI OPERATIVI (EBITDA MARGIN)	22,26%	19,72%		
DEBT/EQUITY	3,83	4,12		

valori in milioni di euro

Trenitalia, in continuità con gli ultimi anni, ha visto anche nel 2010 un significativo incremento dei principali margini operativi (EBITDA +11,9%; EBIT +8,4%); infatti, pur in presenza del perdurare di uno scenario economico fortemente critico, la società evidenzia un consolidamento strutturale ed un chiaro rafforzamento dei suoi fondamentali economici attraverso il proseguimento nell'azione di sviluppo sia dei nuovi *business* che di quelli tradizionali. Il risultato netto (73,1 milioni di euro) registra un miglioramento di 56,7 milioni di euro.

La società esprime la propria piena operatività nell'ambito dei seguenti tre settori operativi:

- Servizi ai Passeggeri Media e Lunga Percorrenza;
- Servizi ai Passeggeri Trasporto Regionale;
- Servizi alle Merci.

Di seguito si commentano brevemente gli elementi che hanno caratterizzato le *performance* 2010 prodotte dalle *business unit* societarie.

Attraverso il **Settore Operativo del Trasporto Passeggeri a Media e Lunga Percorrenza**, Trenitalia fornisce servizi per la mobilità di viaggiatori in ambito nazionale ed internazionale. Il 2010 è stato caratterizzato da: un consolidamento dell'assetto del segmento dei "Servizi a Mercato Profittevole" a seguito del completamento della nuova rete ad Alta Velocità realizzato alla fine del 2009 (tratta BO-FI); una riduzione della componente del "Servizio Universale" quale conseguenza della politica di razionalizzazione dell'offerta posta in atto; da un sostanziale equilibrio dei ricavi per i "Servizi a Mercato a margini negativi". Il segmento dei "Servizi a Mercato Profittevole" in particolare, mette in evidenza un incremento dei viaggiatori per km trasportati del +2,9%, grazie al positivo riscontro avuto dai clienti rispetto all'aumento dell'offerta, supportata anche da una politica di prezzi modulata sui diversi tipi di servizio richiesti dalla clientela.

Il settore della media e lunga percorrenza registra pertanto, nel complesso una crescita dei ricavi da traffico superiore al 5%.

Il **Settore Operativo Trasporto Passeggeri "Regionale"** di Trenitalia, si occupa del servizio di mobilità viaggiatori in ambito regionale. Nel 2010, l'attività di rinnovo dei contratti di servizio con le Regioni, che ha previsto la definizione di corrispettivi correlati ai servizi offerti in funzione di diversi *drivers* quali i prezzi orari per categoria di treno, nonché la ridefinizione dei rapporti contrattuali con le imprese di pulizia appaltatrici, hanno sicuramente consentito una migliore gestione dei fattori della produzione nonché migliorato il livello del servizio offerto ai clienti del trasporto regionale. La formalizzazione dei contratti di servizio con durata di 6 anni, rinnovabili per ulteriori 6, sottoscritti con le Regioni Lazio, Basilicata, Liguria, Molise, Puglia, Umbria e Veneto Lotto 1, ha finalmente permesso una pianificazione delle risorse di medio lungo periodo che consente, tra l'altro, di avviare un rilevante piano d'acquisto e di rinnovo del materiale rotabile funzionale al miglioramento del servizio del trasporto "Passeggeri Regionale" che è elemento fondante dei nuovi contratti.

I ricavi da traffico del settore del trasporto regionale 2010, hanno fatto registrare rispetto al 2009, un incremento dovuto al mix di crescita dei volumi di traffico (+2,5%) e delle tariffe (+2,7%).

Il **Settore Operativo Trasporto Merci** di Trenitalia fornisce servizi per la mobilità merci nazionale ed internazionale. Nel corso del 2010 la "Divisione Cargo" ha proseguito il percorso di ristrutturazione avviato negli anni precedenti, finalizzato a interrompere l'andamento economico negativo registrato negli anni e a migliorare l'efficienza delle strutture produttive ed a modificare il reticolo di offerta sui servizi più profittevoli. I settori di *business*, che seguono le aree merceologiche di riferimento sono rappresentati da: *business* "Convenzionale" e *business* "Combinato". Nel 2010 il traffico effettuato con modalità convenzionale ha subito una significativa riduzione in riferimento alle spedizioni a carro singolo e ai gruppi di carri, il così detto traffico "multi cliente", mentre le spedizioni a treno completo risultano in lieve crescita.

Anche i dati di traffico ferroviario merci internazionale relativi al 2010 mostrano una significativa flessione in termini di treni per km. Il fenomeno è dovuto ad una maggiore incidenza dei traffici a breve-media percorrenza.

La "Divisione Cargo" nell'anno 2010 ha fatto pertanto registrare una flessione dei ricavi del 7,5% rispetto al corrispondente periodo del 2009.

Il settore Cargo di Trenitalia, pur mantenendo una costante attenzione alle dinamiche di mercato, ha portato avanti, con progressiva accelerazione, il complesso processo di razionalizzazione della sua struttura che rappresenta uno degli assi fondanti il piano di ristrutturazione della Divisione al fine della ricerca della necessaria competitività sul metodo.