

All'interno del **Settore Operativo Trasporto Passeggeri "Regionale"** opera, come altra entità societaria di rilievo a fianco della Divisione di Trenitalia di cui si è appena descritto l'andamento, **Trenitalia Le Nord Srl**.

Trenitalia Le Nord Srl

Principali indicatori	2010	2009	Delta	%
Ricavi operativi	438,5	52,4	386,1	N/A
Margine operativo lordo (EBITDA)	15,2	2,3	12,9	N/A
Risultato operativo (EBIT)	13,2	1,2	12,0	N/A
Risultato d'esercizio	1,8	(0,1)	1,9	N/A
Posizione finanziaria netta	36,0	(1,3)	37,3	N/A
Mezzi propri	10,5	6,3	4,3	68,1%
Consistenza finale di personale	3.847	3.806	41	1,1%
Principali indici	2010	2009		
ROE	24,0%	(3,1%)		
ROI	51,4%	49,1%		
ROS (EBIT MARGIN)	3,0%	2,3%		
MOL/RICAVI OPERATIVI (EBITDA MARGIN)	3,5%	4,4%		
DEBT/EQUITY	3,42	(0,21)		

valori in milioni di euro

Trenitalia Le Nord è un'impresa nata dall'Accordo Attuativo per il potenziamento e il miglioramento del Servizio Ferroviario Regionale in Lombardia, sottoscritto nel 2009 tra la Regione Lombardia, Ferrovie dello Stato SpA, FNM SpA, e Trenitalia SpA, che opera prevalentemente nel settore dei servizi per la mobilità delle persone nell'ambito territoriale della Regione Lombardia, nonché nei diversi ambiti territoriali stabiliti dai relativi contratti di servizio. Nel corso del 2010 la società, pur in presenza di uno scenario di debolezza che ha caratterizzato il quadro macroeconomico di riferimento, ha posto particolare attenzione sull'andamento dei ricavi da traffico, oltre a quelli del contratto di servizio e ha perseguito con determinata convinzione, l'efficienza dell'utilizzo dei fattori della produzione. Va comunque evidenziato che le variazioni intervenute rispetto all'anno precedente, devono essere lette alla luce del fatto che Trenitalia Le Nord Srl, ha iniziato la propria attività operativa a metà novembre 2009.

Nell'ambito del **Settore Operativo Trasporto Merci** opera nel Gruppo, oltre alla Divisione di Trenitalia di cui si è dato commento in precedenza, un'altra entità societaria di rilievo: **FS Logistica SpA**.

FS Logistica SpA

Principali indicatori	2010	2009	Delta	%
Ricavi operativi	105,1	112,5	(7,4)	(6,6%)
Margine operativo lordo (EBITDA)	(5,9)	(1,5)	(4,4)	N/A
Risultato operativo (EBIT)	(10,3)	(5,4)	(4,9)	90,7%
Risultato d'esercizio	(19,9)	(7,2)	(12,7)	176,4%
Investimenti	1,9	2,3	(0,4)	(17,4%)
Posizione finanziaria netta	59,4	56,8	2,6	4,6%
Mezzi propri	139,9	159,7	(19,8)	(12,4%)
Consistenza finale di personale	163	149	14	9,4%
Principali indici	2010	2009		
ROE	(12,46%)	(8,72%)		
ROI	(4,95%)	(4,83%)		
ROS (EBIT MARGIN)	(9,80%)	(4,80%)		
MOL/RICAVI OPERATIVI (EBITDA MARGIN)	(5,61%)	(1,33%)		
DEBT/EQUITY	0,42	0,36		

valori in milioni di euro

FS Logistica SpA sviluppa la propria offerta nei comparti della logistica curandone la progettazione, produzione, gestione e vendita. I settori di attività principali sono la petrolchimica, il siderurgico, ambiente e territorio, logistica distributiva di beni di grandi clienti istituzionali; è presente, infine, anche nel settore del trasporto combinato nazionale e internazionale, per il tramite delle sue principali società controllate (Cemat SpA, Italcontainer SpA). Nel corso dell'esercizio il mercato di riferimento della società ha presentato dinamiche fortemente differenziate nei diversi settori. Infatti, nell'immobiliare FS Logistica ha continuato nella ricerca della massimizzazione del rendimento sui propri beni, secondo un consolidato percorso di valorizzazione industriale e commerciale degli asset. Nel settore del siderurgico, l'acquisizione di parte del portafoglio ordini gestito dalla società Sideuropa Srl, posta in liquidazione volontaria nell'esercizio concluso, è stata accompagnata da una sensibile crescita dei margini, dimostrando bontà di modello logistico adottato e tenuta del mercato. Il Risultato netto 2010 presenta un sensibile peggioramento principalmente ascrivibile alle dinamiche negative della domanda, alla modifica di norme e procedure più stringenti relative al trasporto ferroviario di merci pericolose in particolare per i traffici provenienti dall'estero nonché ai risultati negativi di una società controllata (Italcontainer) che nel solo 2010 ha impattato negativamente sul conto economico di FS Logistica per oltre 5 milioni di euro; inoltre, la perdita realizzata ed il relativo azzeramento del capitale sociale di Italcontainer hanno creato i presupposti per l'applicazione dei provvedimenti previsti dall'art. 2447 c.c., ma FS Logistica, nel ridefinire le proprie scelte strategiche, ritiene più opportuno rispetto all'intervento di ricapitalizzazione della sua controllata attuare il processo di integrazione da realizzarsi attraverso una fusione per incorporazione della stessa, prevedendo la creazione di apposita *Business Unit* e il mantenimento del marchio Italcontainer in forza della sua valenza acquisita negli anni sui mercati nazionali e internazionali.

Un altro Settore Operativo che caratterizza le attività di *business* del gruppo è quello riferito ai **Servizi dell'Infrastruttura** all'interno del quale opera sostanzialmente la realtà di **RFI - Rete Ferroviaria italiana SpA**.

RFI SpA

Principali indicatori	2010	2009	Delta	%
Ricavi operativi	2.612,7	2.555,2	57,5	2,3%
Margine operativo lordo (EBITDA)	267,9	158,7	109,2	68,8%
Risultato operativo (EBIT)	135,1	64,6	70,5	109,1%
Risultato d'esercizio	91,6	9	82,6	>200%
Investimenti	3.078,9	3.708,7	(629,8)	(17,0%)
Posizione finanziaria netta	3.199,2	923,7	2.275,5	>200%
Mezzi propri	33.520,7	33.153,1	367,6	1,1%
Consistenza finale di personale	30.209	31.595	(1.386)	(4,4%)
Principali indici	2010	2009		
ROE	0,28%	0,02%		
ROI	0,38%	0,19%		
ROS (EBIT MARGIN)	5,17%	2,53%		
MOL/RICAVI OPERATIVI (EBITDA MARGIN)	10,25%	6,21%		
DEBT/EQUITY	0,10	0,3		

valori in milioni di euro

RFI SpA è la società cui è affidata l'attività di progettazione, costruzione, messa in esercizio, gestione e manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria nazionale (Rete Convenzionale e Rete AV/AC). I suoi ricavi sono costituiti principalmente da pedaggi corrisposti dalle società di trasporto utilizzatrici dell'infrastruttura e dai contributi dello Stato per la copertura dei costi di manutenzione ordinaria dell'infrastruttura medesima. Nel corso del 2010 la società ha registrato maggiori contributi in conto esercizio in relazione a quanto sancito dalla Legge Finanziaria 2010 n.191, maggiori ricavi da pedaggio derivanti da maggiori volumi di traffico sostenuti sulla rete AV/AC a fronte di una contrazione dei ricavi derivanti da servizi di manovra. La *performance* perseguita dalla società nel corso del 2010 risulta inoltre influenzata dalle operazioni straordinarie di fusione per incorporazione della TAV e dalla scissione parziale verso FS Logistica di 5 compendi immobiliari, riconducibili principalmente a tipologie di impianti, aree e fabbricati non strumentali alle attività di RFI.

La vista dei Settori Operativi del Gruppo si completa con il segmento riferito ai **Servizi Immobiliari e Altri Servizi**. Di seguito si espone l'andamento delle principali società che operano al suo interno.

Grandi Stazioni SpA

Principali indicatori	2010	2009	Delta	%
Ricavi operativi	195,8	206,3	(10,5)	(5,1%)
Margine operativo lordo (EBITDA)	49	64,4	(15,4)	(23,9%)
Risultato operativo (EBIT)	35,2	50,9	(15,7)	(30,8%)
Risultato d'esercizio	19,7	39,5	(19,8)	(50,1%)
Investimenti	20,3	39,2	(18,9)	(48,2%)
Posizione finanziaria netta	177,9	164,5	13,4	8,1%
Mezzi propri	143,8	136,1	7,7	5,7%
Consistenza finale di personale	261	249	12	4,8%
Principali indici	2010	2009		
ROE	15,1%	38,6%		
ROI	11,8%	35,7%		
ROS (EBIT MARGIN)	18,0%	24,7%		
MOL/RICAVI OPERATIVI (EBITDA MARGIN)	25,0%	31,2%		
DEBT/EQUITY	1,24	1,21		

valori in milioni di euro

Alla luce della non significatività dei valori patrimoniali ed economici consolidati delle sue due società controllate, Grandi Stazioni Ingegneria e Grandi Stazioni Ceska Republika, appartenenti al perimetro di consolidamento, si riportano di seguito i valori relativi al bilancio sub-consolidato di Grandi Stazioni SpA, rappresentative in sostanza dei valori del bilancio individuale della Capogruppo.

Grandi Stazioni SpA è la società di servizi del Gruppo Ferrovie dello Stato incaricata di riqualificare e gestire i 13 principali scali ferroviari italiani. Il contratto di affidamento dei complessi di stazione - per una durata di 40 anni a decorrere dall'anno 2000 - e di 30 anni, per quelli nella Repubblica Ceca, in cui opera attraverso la sua controllata Grandi Stazioni Ceska Republika - prevede la gestione unitaria e la riqualificazione funzionale dei complessi immobiliari delle principali stazioni. Nel corso dell'esercizio il gruppo Grandi Stazioni ha confermato i risultati positivi degli esercizi precedenti ed ha completato importanti progetti. Sono stati infatti, conclusi i lavori di riqualifica ed adeguamento funzionale (opere interne) delle stazioni di Milano, Torino, Napoli, ed i lavori nella stazione di Praga Centrale. Sono inoltre proseguiti i lavori di riqualificazione delle opere interne delle altre stazioni di Verona Porta Nuova, Bari Centrale, Bologna Centrale, Firenze S. Maria Novella, Genova Brignole, Genova Principe, Palermo Centrale, Venezia Mestre e Venezia S. Lucia, nonché sono proseguiti gli investimenti relativi alle attività del nuovo sistema di videosorveglianza e di sviluppo della progettazione dei Lotti Nord Ovest, Nord Est, Centro Sud e dell'appalto di Roma Termini. Il Risultato netto evidenzia un sostanziale decremento dovuto principalmente all'assenza di plusvalenze realizzate nel 2009 (cessione dell'immobile di Venezia e provento finanziario da plusvalenza della cessione della partecipazione totalitaria nella Network Italia Edicole).

Centostazioni SpA

Principali indicatori	2010	2009	Delta	%
Ricavi operativi	76,6	72,5	4,1	5,7%
Margine operativo lordo (EBITDA)	19,6	15,5	4,1	26,5%
Risultato operativo (EBIT)	15,6	12,3	3,3	26,8%
Risultato d'esercizio	9,7	7,6	2,1	27,6%
Investimenti	2,1	3,9	(1,8)	(46,2%)
Posizione finanziaria netta	17,2	18,7	(1,5)	(8,0%)
Mezzi propri	37,3	32,2	5,1	15,8%
Consistenza finale di personale	124	130	(6,0)	(4,6%)
Principali indici	2010	2009		
ROE	37,4%	31,7%		
ROI	29,6%	27,8%		
ROS (EBIT MARGIN)	20,4%	17,0%		
MOL/RICAVI OPERATIVI (EBITDA MARGIN)	25,6%	21,4%		
DEBT/EQUITY	0,46	0,58		

valori in milioni di euro

Centostazioni SpA si occupa della gestione del patrimonio costituito dai complessi immobiliari del *network* delle 103 Stazioni ferroviarie di medie dimensioni di proprietà di RFI. Nel corso del 2010 è stata registrata una crescita in tutti i settori in cui Centostazioni opera: dalle attività di valorizzazione commerciale degli *asset*, alla gestione integrata dei servizi di manutenzione e pulizie, alle attività di *engineering*. L'esperienza e il *know-how* maturati nella gestione delle attività commerciali e di *property management*, dei servizi di ingegneria e di *facility management* agli immobili del *network* hanno consentito di raggiungere buoni risultati operativi, migliorando la percezione complessiva dell'immagine della società da parte dei clienti, delle istituzioni e dell'opinione pubblica in generale. Il Risultato netto della società, che si ricorda aver adottato i Principi Contabili Internazionali (IAS/IFRS) già col proprio bilancio individuale 2009, evidenzia un sostanziale incremento dovuto alla crescita dei ricavi registrati in tutte le aree di attività tipiche e dal contenimento dei costi operativi e del costo del personale; nel corso del 2010 la società ha distribuito dividendi per 5 milioni di euro.

FS Sistemi Urbani

Principali indicatori	2010	2009	Delta	%
Ricavi operativi	16,2	5,5	10,7	194,5%
Margine operativo lordo (EBITDA)	7,0	0	7	N/A
Risultato operativo (EBIT)	6,4	0,8	5,6	N/A
Risultato d'esercizio	5,8	1	4,8	N/A
Investimenti	0,3	0,3	0	0%
Posizione finanziaria netta	(8,8)	(2)	(6,8)	N/A
Mezzi propri	540,2	528,8	11,4	2,2%
Consistenza finale di personale	26	24	2	8,3%
Principali indici	2010	2009		
ROE	1,09%	(0,39%)		
ROI	1,22%	(0,29%)		
ROS (EBIT MARGIN)	39,51%	14,55%		
MOL/RICAVI OPERATIVI (EBITDA MARGIN)	43,21%	N/A		
DEBT/EQUITY	(0,02)	N/A		

valori in milioni di euro

FS Sistemi Urbani Srl svolge attività inerenti i servizi integrati urbani e le valorizzazioni del patrimonio non funzionale all'esercizio dell'impresa ferroviaria. L'anno 2010 è stato caratterizzato da importanti sviluppi nell'attività di valorizzazione, dall'accelerazione della sollecitazione del mercato con 16 compendi proposti in gara per un valore complessivo superiore ai 70 milioni di euro, dal compiuto esame dell'intero patrimonio di proprietà e dall'avvio degli investimenti richiesti per le aree di parcheggio in locazione alla sua controllata Metropark SpA. Quest'ultima, svolge un'attività di valorizzazione e riqualificazione del patrimonio di FS Sistemi Urbani, finalizzata a favorire l'accessibilità agli impianti di stazione, ed ha, quale oggetto sociale, l'analisi, lo studio, la progettazione, la realizzazione e la gestione di parcheggi su aree di proprietà di FS Sistemi Urbani o di terzi.

Il risultato netto 2010 di FS Sistemi Urbani, è stato notevolmente influenzato dalla cessione dell'area di piazza Garibaldi a Napoli per un importo pari a 6,6 milioni di euro; l'operazione, che rappresenta l'intero valore dei ricavi delle vendite dell'esercizio, ha infatti generato una plusvalenza di 4,4 milioni di euro.

Italferr SpA

Principali indicatori	2010	2009	Delta	%
Ricavi operativi	171,6	178,2	(6,6)	(3,7%)
Margine operativo lordo (EBITDA)	19,1	25,0	(5,9)	(23,6%)
Risultato operativo (EBIT)	13,5	20,0	(6,5)	(32,5%)
Risultato d'esercizio	4,0	11,1	(7,1)	(64,0%)
Investimenti	20,7	5,4	15,3	N/A
Posizione finanziaria netta	(22,4)	(99,2)	76,8	(77,4%)
Mezzi propri	51,5	56,6	(5,1)	(9,0%)
Consistenza finale di personale	1.433	1.500	(67)	(4,5%)
Principali indici	2010	2009		
ROE	7,7%	49,0%		
ROI	N/A	(86,0%)		
ROS (EBIT MARGIN)	7,9%	11,2%		
MOL/RICAVI OPERATIVI (EBITDA MARGIN)	11,1%	14,0%		
DEBT/EQUITY	(0,43)	(1,75)		

valori in milioni di euro

Italferr SpA è la società di servizi d'ingegneria del Gruppo. L'attività prevalente è costituita dal presidio dell'area tecnologica, ingegneristica e di controllo della fase esecutiva degli investimenti nella rete ferroviaria. Nel corso del 2010 le azioni commerciali messe in atto hanno permesso ad Italferr di conseguire alcuni importanti successi in campo internazionale, primo fra tutti quello di essersi aggiudicata uno studio del sistema dei trasporti in 21 Paesi della Lega Araba, finanziato dall'*Arab Fund* del Kuwait. La strategia riguardante la qualità delle attività svolte e dei lavori eseguiti, la salvaguardia dell'ambiente e la salute e sicurezza dei lavoratori ha permesso alla società di vedersi confermate nell'anno le certificazioni già acquisite e di ottenere prestigiosi riconoscimenti, anche in campo internazionale, che hanno consolidato la posizione di Italferr nell'ambito del settore dell'ingegneria dei trasporti quale *leader* per affidabilità, qualità, competenza ed efficienza della gestione aziendale e del rispetto dell'ambiente. La diminuzione del Risultato netto è dovuta alla leggera contrazione dei ricavi operativi, non compensata da una proporzionale riduzione dei costi della medesima natura, legata alla diminuzione di commesse interne al Gruppo conseguente al progressivo esaurimento delle commesse relative alla rete AV/AC.

Fercredit SpA

Principali indicatori	2010	2009	Delta	%
Interessi attivi e proventi assimilati	14,9	14,6	0,3	2,1%
Interessi passivi e oneri assimilati	3,5	4,5	(1,0)	(22,2%)
Margine di intermediazione	14,2	12,9	1,3	10,1%
Costo del lavoro	3,0	2,8	0,2	7,1%
Risultato operativo	10,5	9,0	1,5	16,7%
Risultato netto d'esercizio	6,9	6,0	0,9	15,0%
Consistenza finale di personale	33	33	0	0,0%

valori in milioni di euro

Fercredit SpA è la società di servizi finanziari del Gruppo Ferrovie dello Stato. La sua attività è rivolta essenzialmente allo sviluppo del *credit factoring* e del *leasing* sul mercato *captive* e all'espansione delle operazioni di *consumer credit* per i dipendenti del Gruppo medesimo. La società ha continuato ad operare in un contesto particolarmente difficile in cui, alle notevoli difficoltà derivanti dallo scenario macroeconomico e dalle turbolenze nei mercati finanziari, continuano ad aggiungersi all'interno del Gruppo Ferrovie dello Stato la riduzione degli investimenti e degli acquisti, dovute anche ai minori stanziamenti governativi, riduzione che si è inevitabilmente riflessa sull'attività della società stessa.

Nonostante la conseguente contrazione dei volumi intermediati, la società è riuscita a contrastarne i possibili negativi effetti economici e reddituali attuando una politica di contenimento dei rischi e concentrazione degli impieghi sulle relazioni più redditizie. I risultati conseguiti in termini di redditività nell'esercizio, tenuto conto dell'intero contesto in cui si è operato, risultano perciò soddisfacenti e, per alcuni segmenti di *business*, migliori rispetto alle previsioni. Si registra infatti un miglioramento del margine di intermediazione e nel risultato operativo, con un andamento in controtendenza con quanto avviene nel complesso del mercato bancario e finanziario, caratterizzato nell'anno da una generale riduzione della redditività.

Altre attività del Gruppo Ferrovie dello Stato

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

Servizi di Formazione: Il Gruppo FS opera per il tramite della società FS Formazione SpA. La società, costituita nel corso del 2008, si occupa dell'attività di formazione e qualificazione tecnico-professionale per gli addetti al settore del trasporto sia in Italia sia all'estero. L'esercizio 2010 ha confermato la capacità di FS Formazione di perseguire con efficacia la propria missione, soddisfacendo pienamente la propria domanda di formazione raggiungendo l'obiettivo del pareggio di bilancio.

Servizi Amministrativi, di Facilities e Immobiliare: Ferservizi SpA costituisce il "Centro Servizi Integrato" del Gruppo Ferrovie dello Stato in quanto gestisce le attività di supporto non direttamente connesse all'esercizio ferroviario. Nel corso dell'esercizio la società ha intrapreso le azioni necessarie per continuare nel tempo il percorso di miglioramento volto all'erogazione di servizi di qualità, consolidando nel contempo il proprio portafoglio ordini con la stipula di importanti contratti di servizio con le società del Gruppo FS. Il risultato dell'esercizio si attesta intorno ai 3,7 milioni di euro con un significativo incremento di 3,3 milioni di euro.

Fatti di rilievo intervenuti dopo la chiusura dell'esercizio

I fatti di rilievo intervenuti dopo la chiusura del bilancio e prima dell'approvazione dello stesso sono riportati nell'apposita sezione delle note al bilancio cui si rimanda.

Evoluzione prevedibile della gestione

del Gruppo

In piena continuità con quanto avvenuto negli ultimi anni, l'esercizio 2010 conferma il percorso di pieno allineamento con gli obiettivi strategici e gestionali definiti nel Piano di Impresa 2007-2011 e, come già per gli ultimi due esercizi, il raggiungimento anticipato in termini temporali del recupero di alcuni obiettivi di *performance* economica previsti nel Piano stesso.

In particolare l'andamento economico dell'anno appena concluso consolida e rafforza il raggiungimento del risultato positivo di Gruppo, arrivato a 129 milioni di euro di utile netto rispetto ai 54 milioni di fine 2009, ancor più positivo se confrontato con il consuntivo di bilancio a fine 2008 che presentava un utile di appena 16 milioni.

Venendo a commentare, in sintesi, le prospettive con riferimento specifico alle due realtà operative di maggior rilevanza nel Gruppo, per Trenitalia (*business* nel settore del trasporto su ferro), oltre alla evidenza di risultati economici ormai positivi e in crescita che confermano e migliorano le ipotesi di risultato previste nel Piano di Impresa 2007-2011, si evidenzia – come già negli ultimi esercizi – un saldo dei flussi di cassa operativi (prima degli investimenti) positivo, nonostante il mancato incasso delle significative risorse dovute dal Ministero dell'Economia e delle Finanze a valere sulle prestazioni rese dalla società per i Contratti di Servizio con lo Stato (Media e lunga percorrenza, Cargo e Regioni a Statuto Speciale) accumulatosi sia nell'esercizio 2009, che nel 2010; indubbiamente il rispetto dei pagamenti da parte dello Stato avrebbe consentito alla società, e quindi al Gruppo, di migliorare la generazione di cassa operativa, potendo così contenere ulteriormente gli oneri finanziari.

La società, se da un lato sta concentrando la massima attenzione al rafforzamento dell'offerta dei servizi di trasporto ferroviario, in particolare del segmento dei "Servizi a Mercato Profittevole" attraverso interventi mirati di rimodulazione, con l'obiettivo di meglio cogliere le esigenze della domanda di traffico e di cogliere le nuove opportunità che il mercato stesso offre, dall'altro sta portando avanti con efficacia il percorso di razionalizzazione di quel segmento residuale di attività, denominato "Servizi a mercato a margini negativi", che - attraverso interventi mirati di recupero "a mercato" o "a servizio universale", oppure di attento e razionale taglio di offerta - vedrà in misura costante e progressiva il suo sostanziale azzeramento. In aggiunta, obiettivo ancor più cruciale e sfidante, la società sta proseguendo nell'attuare l'impegnativo piano di ristrutturazione del proprio settore Cargo secondo le linee guida già delineate nel corso della seconda metà del 2009; il percorso è finalizzato a portare così, nel corso del prossimo biennio, tutti i settori di *business* della società nella condizione di generare risultati positivi o non incidere negativamente sulla contribuzione di quelli a maggior valore.

I dati del 2011, pur nella aleatorietà del mercato e tenendo in considerazione le operazioni di ristrutturazione appena sopra accennate, dovrebbero consentire alla stessa società di mantenere e consolidare i risultati raggiunti nel 2010. Il manifestarsi in concreto delle misure pianificate quali modalità di sostegno alla riorganizzazione citata, sono elementi non derogabili per il rispetto del piano. Il loro concreto avvio a partire dai primi mesi del 2011 pongono la società nella condizione di vedere i suoi piani declinati lungo un percorso di sostanziale rispetto delle ipotesi a suo tempo enunciate.

In particolare è opportuno evidenziare che il mantenimento del piano investimenti deliberato negli anni precedenti, finalizzato al miglioramento qualitativo e quantitativo dell'offerta di trasporto, comporta per la società rilevanti impegni finanziari;

a tal fine rappresentano elementi di supporto determinanti la finalizzazione delle operazioni di ricapitalizzazione già deliberate dal Consiglio di Amministrazione di Trenitalia nel mese di settembre 2009, ed in parte successivamente realizzate, che permetteranno un progressivo riequilibrio della struttura patrimoniale verso indicatori di maggior accettabilità. Va sottolineato peraltro come gli investimenti sul settore mercato sono in grado di produrre la sufficiente liquidità atta a sostenere il necessario flusso finanziario dell'investimento.

In parallelo, gli impegni di investimento assunti in ossequio ai contratti di servizio sottoscritti con le Regioni Italiane sono strettamente correlati al rispetto delle condizioni contrattuali da parte delle Regioni stesse, tra cui i livelli di corrispettivi definiti. Evidentemente, qualora tali impegni non fossero rispettati verrebbe a crearsi un livello di squilibrio delle condizioni sulle quali tali investimenti sono stati definiti e dei presupposti sui quali si è valutata la relativa sostenibilità economica. Va da sé che un eventuale venir meno – oggi comunque impreveduto ed inatteso – degli impegni assunti dalle Regioni, seppur protetti da regolari contratti di diritto privato, potrebbe arrecare pregiudizio anche all'equilibrio economico immediato della società.

Anche RFI (*business* nel settore della realizzazione e gestione della rete infrastrutturale, convenzionale e ad Alta Velocità) presenta risultati positivi nell'anno 2010, ben inquadrati nelle linee di indirizzo del Piano 2007-2011; ciò rappresenta – a conferma della solidità industriale ormai acquisita grazie ad un percorso intrapreso da diversi anni di razionalizzazione e riconfigurazione industriale ed organizzativa che ha permesso di rispondere alla crisi economica in maniera adeguata, conseguendo buoni indici di *performance* e risultati economici positivi anche in presenza della variabilità dei corrispettivi da Stato degli ultimi anni – base certa per l'avvio di un nuovo percorso di miglioramento aziendale, tenuto conto dell'evoluzione prospettica del contesto economico e del quadro normativo del settore.

In particolare tale contesto si sviluppa, come noto, al termine di una crisi economica di dimensioni globali con un PIL nazionale previsto in lenta ripresa nei prossimi anni, e senza ancora valutare i possibili effetti derivanti dai recenti eventi internazionali, in particolare nell'area del Mediterraneo, anche a carattere calamitoso.

In questo scenario si colloca sia il quadro di finanza pubblica, caratterizzato da forti politiche di contenimento della spesa e di risanamento del bilancio pubblico, sia quello di mercato del trasporto che, ad esempio, ha fatto registrare sensibili contrazioni in termini di volumi di produzione di treni-km sviluppati soprattutto nel ramo merci, più sensibile agli impatti determinati dalla crisi economica.

La società – rimanendo orientata a garantire la crescita del trasporto ferroviario quale elemento centrale ed ecocompatibile della mobilità di persone e merci – intende perseguire i propri obiettivi portando a compimento il processo di definizione di una struttura operativa più “snella”, orientata al mercato, sempre più indipendente dalle risorse pubbliche con livelli di *performance* sotto il profilo di sicurezza e qualitativo tra i migliori a livello europeo.

Particolare attenzione viene posta allo sviluppo della capacità infrastrutturale e della qualità e gamma dei servizi offerti alle Imprese Ferroviarie; tali elementi costituiscono fattori di successo fondamentali per la crescita del settore in competizione con altre modalità di trasporto, come dimostrato dall'evoluzione del *modal split* sulla tratta Roma-Milano, in cui il trasporto su ferro è oggi la modalità più utilizzata grazie all'attivazione del sistema AV/AC che ha consentito tempi di percorrenza estremamente competitivi con la modalità aerea.

Per i segmenti regionali e merci si attueranno interventi nei punti chiave della catena del valore (nodi, itinerari merci, porti, interporti, retroporti) privilegiando interventi “leggeri” a rapido ritorno di natura organizzativa e tecnologica (eliminazione colli di bottiglia, aumento di capacità nei nodi e interventi tecnologici di velocizzazione) che rispondono alle esigenze del mercato per favorirne nel breve termine la ripresa. Queste iniziative verranno accompagnate anche da azioni di carattere commerciale per il miglioramento del livello di servizio erogato alle imprese (sportello unico merci per un'offerta integrata, velocizzazione tracce merci ecc.).

Tutto ciò premesso diventa altresì essenziale, unitamente al conseguimento di ulteriori margini di efficientamento, la ricerca di nuovi equilibri nei rapporti con lo Stato anche attraverso l'adozione di scelte drastiche che interessino – in presenza di un insufficiente livello di risorse rispetto agli impegni assunti con i Contratti di Programma – il perimetro complessivo di rete gestita e la rilettura del portafoglio investimenti.

In tale ottica la maturazione delle condizioni di sottoscrizione del Contratto di Programma - Parte servizi per il triennio 2011-2013 appare un presupposto di grande importanza che garantirà a RFI la certezza tanto attesa delle risorse, prefigurando un orizzonte di stabilità di condizioni per l'efficacia delle azioni intraprese.

In particolare, gli stanziamenti previsti nella Legge n. 221 del 13 dicembre 2010 "Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2011 e per il triennio 2011-2013" hanno assicurato le risorse finanziarie sufficienti per la copertura dei servizi di infrastruttura per la disponibilità della rete nel prossimo triennio, ivi compreso un recupero di *gap* manutentivo creatosi per la carenza di risorse degli anni passati, che consentiranno la rapida sottoscrizione del Contratto di Programma - Parte Servizi nel corso del 2011, elemento imprescindibile per la salvaguardia dell'equilibrio economico e finanziario della gestione societaria.

In tale ambito va inquadrata la continuazione del processo, avviato con il *rightsizing*, di ottimale impiego delle risorse mediante il completamento degli interventi di semplificazione e razionalizzazione della rete e degli impianti (*layout* di stazione, adeguamento dei profili di linea alla domanda, ridimensionamento linee a scarso traffico, revisione reticolo merci); al corretto dimensionamento degli *asset* da gestire continuerà ad affiancarsi l'implementazione di nuove tecnologie e modelli organizzativi.

Gli investimenti di sviluppo dell'infrastruttura rimangono fortemente condizionati dallo scenario di finanza pubblica, configurato dalla Legge di stabilità 2011 (Legge n° 220 del 13 dicembre 2010) che, da un lato, non ha recato stanziamenti di nuove risorse di competenza e, dall'altro, ha operato un definanziamento di circa 1 miliardo di euro delle dotazioni finanziarie iscritte a legislazione vigente, ponendo una forte criticità in termini di sostenibilità finanziaria.

In tale quadro, la priorità da una parte rimarrà concentrata sugli interventi per il mantenimento in efficienza e per la sicurezza della circolazione ferroviaria attraverso l'implementazione di strumenti anche innovativi, la cui realizzazione è prevista in coerenza con gli atti di indirizzo del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT) e con gli obblighi di legge; dall'altra, come già accennato, vedrà privilegiati gli interventi infrastrutturali e tecnologici "leggeri", che possono avere più rapido ritorno sulle aree forti e critiche dell'infrastruttura (investimenti per l'aumento della capacità dei nodi, velocizzazione di alcuni principali itinerari, incremento prestazionale rivolto ai traffici merci sui principali corridoi internazionali).

Con riferimento agli interventi di sviluppo infrastrutturale più "pesanti" (il Raddoppio della Treviglio-Brescia, il 3° Valico dei Giovi e il Tunnel di Base del Brennero), hanno trovato compimento i presupposti normativi, autorizzativi e finanziari, per l'avvio delle attività realizzative attraverso la modalità c.d. per lotti costruttivi introdotta con la legge finanziaria 2010 che caratterizza i tre progetti e rappresenta una modalità nuova di realizzazione delle infrastrutture ferroviarie per le quali la società attiverà tutti gli strumenti di monitoraggio e azione che consentano il regolare andamento delle attività, in stretta interlocuzione con il MIT.

Nel contempo, elevata – è stata e proseguirà – l'attenzione sugli investimenti al Sud, tanto in termini organizzativi che in termini di focalizzazione di interventi aggiuntivi per il Mezzogiorno (c.d. "Piano per il Sud"), prevalentemente baricentrati sugli itinerari Napoli-Bari-Lecce/Taranto, Salerno-Reggio Calabria e Messina-Catania-Palermo, comprendente tanto interventi di sviluppo infrastrutturale di medio lungo periodo che interventi a prevalente natura tecnologica; le relative priorità e tempistiche dovranno necessariamente trovare adeguata collocazione nell'attuale quadro di finanza pubblica.

Da ultimo, sotto il profilo del contesto normativo e regolamentare permangono criticità connesse alla finalizzazione dei decreti attuativi dell'articolo 17 comma 1 e comma 11 del D.Lgs. 188/2003 che consentirebbero di disporre di un quadro chiaro del sistema delle regole che, rispettivamente, disciplinano l'accesso all'infrastruttura, i principi e le procedure per l'assegnazione della capacità, per il calcolo del canone per l'utilizzo dell'infrastruttura e dei corrispettivi per la fornitura dei servizi, le regole in materia di fornitura e gestione dei servizi di cui all'art. 20 del medesimo Decreto, nonché la determinazione del canone per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria e dei corrispettivi dei servizi di cui all'art. 20 del Decreto Legislativo, in tutti i casi di utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria ai sensi delle vigenti disposizioni.

La definizione di tale quadro consentirebbe a RFI di meglio definire il proprio assetto industriale, con particolare riferimento all'organizzazione dei servizi di cui all'articolo 20 del D.Lgs. 188/2003, nonché i principi alla base della definizione dei relativi prezzi e dei meccanismi di adeguamento alle dinamiche inflattive nel rispetto dell'equilibrio economico sancito,

per il Gestore dell'Infrastruttura, dal citato Decreto; nel contempo ciò permetterebbe alle Imprese Ferroviarie, in un mercato di crescente competizione anche per la progressiva entrata di nuovi operatori, di operare in un sistema di certezza, rispetto alla situazione attuale gestita attraverso l'emissione annuale del Prospetto Informativo della Rete (c.d. PIR) emanato dal Gestore dell'Infrastruttura a valle di un percorso che vede coinvolti sia soggetti istituzionali (Ufficio Regolazione Servizi Ferroviari, la Direzione Generale del Trasporto ferroviario del MIT) nonché le Imprese Ferroviarie, che dovrebbe regolare in termini operativi aspetti del processo di assegnazione della capacità e di utilizzo dell'infrastruttura, nel presupposto di un sistema di regole chiaro e definito.

di Ferrovie dello Stato SpA

Sul presupposto, per le società del Gruppo, del realizzarsi nel 2011 dei rispettivi principali obiettivi, possono essere confermate le previsioni di risultato positivo della Capogruppo, potendo considerare l'apporto previsto in termini di vendite riconducibili alle attività di gestione del patrimonio immobiliare acquisito da Ferrovie dello Stato nel corso del 2007.

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

Il bilancio della società, chiuso al 31 dicembre 2010, evidenzia un utile netto di euro 20.921.474 euro.

Tenuto conto che la Riserva legale non ha ancora raggiunto i limiti previsti dall'articolo 2430 del codice civile, si propone di destinare l'utile netto d'esercizio come segue:

- per il 5%, pari a 1.046.074 euro a Riserva legale;
- per il residuo importo, pari a 19.875.400 euro ad Utili a nuovo.

Roma, 17 maggio 2011

Il Consiglio di Amministrazione

L'Amministratore Delegato

PAGINA BIANCA