ATTI PARLAMENTARI

XVI LEGISLATURA

CAMERA DEI DEPUTATI

Doc. XV
n. 387

RELAZIONE DELLA CORTE DEI CONTI

AL PARLAMENTO

sulla gestione finanziaria degli Enti sottoposti a controllo in applicazione della legge 21 marzo 1958, n. 259

FERROVIE DELLO STATO S.P.A.

(Esercizi 2009 e 2010)

Trasmessa alla Presidenza il 24 febbraio 2012

TIPOGRAFIA DEL SENATO

PAGINA BIANCA

INDICE

Determinazione della Corte dei Conti n. 9/2012 del 3 febbraio 2012 . . . . . *Pag.* 5

Relazione sul risultato del controllo eseguito sulla gestione finanziaria delle Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. per gli esercizi 2009 e 2010. . . . . » 9

DOCUMENTI ALLEGATI:

Esercizio 2009

Relazione del Consiglio di Amministrazione . . . . . » 153

Relazione del Collegio dei Sindaci . . . . . » 259

Bilancio consuntivo . . . . . » 281

Esercizio 2010

Relazione del Consiglio di Amministrazione . . . . . » 465

Relazione del Collegio dei Sindaci . . . . . » 543

Bilancio consuntivo . . . . . » 553

PAGINA BIANCA

Determinazione e relazione della Sezione del controllo sugli enti sul risultato del controllo eseguito sulla gestione finanziaria delle Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. per gli esercizi 2009 e 2010

Relatore: Presidente Vittorio Zambrano

PAGINA BIANCA

Determinazione n. 9/2012

LA CORTE DEI CONTI

IN SEZIONE DEL CONTROLLO SUGLI ENTI

nell'adunanza del 3 febbraio 2012;

visto il testo unico delle leggi sulla Corte dei conti approvato con regio decreto 12 luglio 1934, n. 1214;

vista la legge 21 marzo 1958, n. 259;

visto l'articolo 19 della legge 17 maggio 1985, n. 210;

visto il decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 7 marzo 2007 con il quale la Società Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. è stata sottoposta al controllo della Corte dei conti con le modalità di cui all'articolo 12 della legge n. 259 del 21 marzo 1985;

visti i bilanci di esercizio di Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. relativi agli esercizi finanziari 2009 e 2010, nonché le annesse relazioni del Consiglio di amministrazione e del Collegio dei sindaci;

esaminati gli atti;

udito il relatore Presidente di Sezione Vittorio Zambrano e, sulla sua proposta, discussa e deliberata la relazione con la quale la Corte, in base agli atti ed agli elementi acquisiti, riferisce alle Presidenze delle due Camere del Parlamento il risultato del controllo eseguito sulla gestione finanziaria di detta Società, per gli esercizi 2009 e 2010;

ritenuto che, assolto così ogni prescritto incombente, possa, a norma dell'articolo 7 della citata legge n. 259 del 1958, darsi corso alla comunicazione alle dette Presidenze, oltre che dei bilanci di esercizio – corredati delle relazioni degli organi di amministrazione e di revisione – della relazione come innanzi deliberata, che alla presente si unisce perché ne faccia parte integrante;

P. Q. M.

comunica, a norma dell'articolo 7 della legge n. 259 del 1958, alle Presidenze delle due Camere del Parlamento, insieme con i bilanci per gli esercizi 2009 e 2010, corredati delle relazioni del Consiglio di amministrazione e del Collegio dei sindaci, di Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A., l'unita relazione con la quale la Corte riferisce il risultato del controllo eseguito sulla gestione finanziaria della Società medesima.

L'ESTENSORE
f.to Vittorio Zambrano

IL PRESIDENTE
f.to Raffaele Squitieri

PAGINA BIANCA

RELAZIONE SUL RISULTATO DEL CONTROLLO ESEGUITO SULLA GESTIONE FINANZIARIA *FERROVIE DELLO STATO ITALIANE SpA* PER GLI ESERCIZI 2009 E 2010

SOMMARIO

Premessa. – PARTE I. – 1 Note di aggiornamento riassuntive di carattere ordinamentale. - *1.1* Capitale sociale. - *1.2* Gli Organi. - *1.3* Il sistema di controllo interno e l'organismo di vigilanza. - *1.3.1 L'Internal auditing.* - *1.3.2 Attività di supporto tecnico all'Organismo di vigilanza ex D. Lgs. n. 231/2001. Modello Organizzativo.* – 2. Risorse umane. - *2.1* Consistenza del personale. - *2.2* Costo del lavoro. - *2.3* Dati di sintesi 2010 relativi al costo del personale. - *2.4* Politica retributiva. - *2.5* Formazione. *2.6* Contenzioso del lavoro. - *2.7* Relazioni industriali. - *2.8* Sicurezza sul lavoro. - *2.9* Consulenze. – 3. Il Servizio Universale del trasporto ferroviario. - *3.1* La situazione italiana: servizi universali di trasporto regionale. - *3.2* La situazione italiana: servizi universali di media/lunga percorrenza. - *3.3* Servizi universali di trasporto merci. - *3.4* L'agenzia nazionale per la sicurezza ferroviaria. – 4. Liberalizzazione del trasporto ferroviario passeggeri in UE e applicazione del criterio di reciprocità. - *4.1* Contenzioso amministrativo su questioni di carattere regolatorio. – PARTE II – 5. Gestione economica, patrimoniale e finanziaria del Gruppo FSI. - *5.1* Attestazioni del Dirigente preposto alla redazione dei documenti contabili e societari. - *5.1.1 Bilancio al 31.12.2009.* - *5.2* Attività del Collegio Sindacale. - *5.2.1 Con riferimento al bilancio al 31.12.2009.* - *5.2.2 Con riferimento al bilancio al 31.12.2010.* - *5.3* Relazione della Società di revisione. - *5.3.1 Con riferimento al bilancio al 31.12.2009.* - *5.3.2 Con riferimento al Bilancio al 31.12.2010.* - *5.4* Notazioni generali sul bilancio consolidato. - *5.4.1 Notazioni di sintesi sui risultati del bilancio consolidato dell'esercizio 2009.* - *5.5* Finanziamenti pubblici ed investimenti: aspetti generali.

PAGINA BIANCA

Premessa

La Corte ha più volte riferito al Parlamento su Ferrovie dello Stato Italiane SpA, da ultimo con la relazione deliberata in data 22 luglio 2009, sull'esito del controllo svolto sugli esercizi 2007/2008, con le modalità di cui all'art. 12 della legge 21 marzo 1958, n.259[1] ossia con la partecipazione di un magistrato delegato alle sedute degli organi collegiali della Società. Si rammenta che sulla base di quanto enunciato nel DPCM di assoggettamento a tale tipo di controllo della holding FS Italiane SpA, sulla gestione finanziaria di Rete ferroviaria italiana (RFI) SpA la Corte riferisce con apposito e distinto referto, ai sensi dell'art. 19 della legge 17 maggio 1985, n. 210, e dell'art. 2 della legge n. 259 del 1958[2].

Ciò non di meno, in quanto il bilancio di detta società confluisce nel bilancio consolidato del Gruppo FSI, nel corso della presente relazione verranno forniti anche alcuni limitati elementi conoscitivi relativi alla suddetta società, per esigenze di aggiornamento ai dati di bilancio più recenti, stanti alcune problematiche insorte riguardo al previsto accesso alla rete da parte dei nuovi operatori.

Nell'ultima relazione dianzi citata la Corte ha segnalato, oltre al pressoché totale conseguito risanamento gestionale del Gruppo FS Italiane – tornato all'utile dopo le gravi perdite registrate dal bilancio consolidato fino a tutto l'esercizio 2006 – il permanere di alcune gravi criticità, dovute essenzialmente all'insufficiente grado di soddisfacimento del servizio Universale , nelle sue varie forme espletato (Servizio passeggeri a lunga percorrenza; Servizio passeggeri a livello regionale; Servizio Universale trasporto merci) e alla precaria situazione finanziaria di Trenitalia, causata dalla insufficiente capitalizzazione e dalla conseguente necessità di attingere dall'indebitamento le risorse occorrenti per gli indispensabili investimenti nel materiale rotabile.

Le maggiori difficoltà sono state attribuite dalla Corte ancora una volta al servizio di trasporto passeggeri che, nonostante l'aumento dei costi, non accennava a migliorare, né sotto il profilo quantitativo, e cioè con l'ampliamento dell'offerta del servizio sulle linee più carenti, né sotto il profilo qualitativo generale.

Ha rilevato ancora la Corte, nella suddetta relazione, che, stante la cronica insufficienza delle risorse pubbliche destinate al Servizio Universale, gestito per le tratte meno redditizie, fosse lecito presumere un maggiore interesse del management

---

[1] Si veda la relazione sul Risultato del controllo eseguito sulla gestione finanziaria di Ferrovie dello Stato Italiane SpA, per gli esercizi 2007-2008 (Atti Parlamentari, XVI legislatura – Doc. XV, n. 8).

[2] In ultima Relazione sulla gestione finanziaria di RFI SpA riguardante l'esercizio 2008-2009 è stata approvata con determinazione della Sezione Controllo Enti n. 184 del 21/12/2010.

per le tratte che si prospettavano come più remunerative (leggi: AV); a ciò indotto, verosimilmente, dalla necessità di completare l'infrastruttura destinata, a breve, ad accogliere altri operatori anche nel ramo passeggeri (quello "cargo" è liberalizzato sin dal 2001).

Sempre secondo la Corte, due erano i profili di maggior rilievo da considerare, sulla base degli andamenti gestori del Gruppo FS Italiane e delle maggiori società che lo compongono, ai fini dell'adozione delle misure correttive indispensabili:

a. il primo, postulava l'adozione immediata di iniziative a livello societario miranti ad un rapido superamento dell'emergenza in cui versava Trenitalia SpA, con un recupero di efficienza, economicità e di efficacia;
b. il secondo, che sottolineava l'esigenza di certezza e rispetto degli impegni nei rapporti tra Stato e Gruppo FS Italiane , sia quanto all'entità che ai tempi e alle modalità di erogazione dei trasferimenti contrattualmente dovuti.

Si darà conto nel corso della presente relazione del modo come le esigenze e i profili critici dianzi evidenziati siano stati perseguiti e in gran parte rimossi nel corso degli esercizi 2009 e 2010. Su di essi si riferisce cumulativamente sia per la sostanziale unitarietà del periodo preso in considerazione e della continuità delle scelte strategiche e gestionali adottate dal management, sia per la confrontabilità dei dati contabili dei due esercizi, resa possibile dall'adozione dei Principi contabili internazionali IAS-IRFS, (a regime) a decorrere dal 2010, ma previa conversione dei dati relativi all'esercizio 2009, il cui bilancio, già elaborato e approvato sulla base dei principi contabili italiani, è stato poi riclassificato sulla base dei nuovi principi contabili proprio allo scopo di renderli confrontabili con quelli dell'esercizio 2010.

Si anticipa comunque sin d'ora che i risultati di bilancio sono stati positivi per entrambi gli esercizi considerati (così come si prospettano anche quelli di preconsuntivo 2011), atteso che entrambi hanno chiuso in utile: l'esercizio 2009, con un utile netto (riclassificato, nel 2010, sulla base dei principi contabili IAS/IRFS) di 54 milioni di euro (+38 milioni di euro rispetto al 2008) e l'esercizio 2010 con un utile netto pari a 129 milioni di euro (+75 milioni di euro rispetto al 2009), a conferma di un conseguito risanamento ormai consolidato, se si tiene conto sia del margine operativo lordo (MOL) che nel 2009 ha sfiorato 1,5 miliardi di euro (esattamente 1.450 ME), sia del risultato operativo (RO), che, nello stesso esercizio, ha superato i 435 milioni di euro; dati riferiti e consolidati nel 2010, essendo risultati pari, rispettivamente, a 1660 milioni di euro il MOL e a 508 milioni di euro il RO.

Nel prosieguo della presente relazione si esporranno i dettagli e i dati più significativi dei risultati raggiunti in termini di resa del servizio, ma anche del persistere di alcune criticità e degli investimenti programmati, nonché delle iniziative assunte di recente nel quadro di una ormai imminente liberalizzazione del Servizio di Trasporto passeggeri e delle prospettive di internazionalizzazione del Gruppo.

PARTE I

1. NOTE DI AGGIORNAMENTO RIASSUNTIVE DI CARATTERE ORDINAMENTALE

1.1 Capitale sociale

Al 31 dicembre degli esercizi 2009 – 2010, il capitale sociale di Ferrovie dello Stato Italiane SpA (a partire dal 24 maggio 2011, Ferrovie dello Stato Italiane SpA, in breve "FS Italiane SpA" o "FS Italiane"), ammontava a € 38.790.425.485,00, interamente versati

1.2 Gli organi

Organi sociali di FS Italiane sono costituiti dall'Assemblea dei soci, dal Consiglio di Amministrazione e dal Collegio Sindacale[3]; la revisione legale dei conti è affidata, ai sensi dell'art. 15.1 dello Statuto sociale, ad una società di revisione iscritta nell'apposito registro.

Il Consiglio di amministrazione di FS Italiane è costituito da cinque componenti (previsione statutaria: da 3 a 5 componenti) ad uno dei quali, l'Amministratore Delegato, come meglio indicato in seguito, sono attribuite ampie deleghe gestionali, ai sensi dell'art. 12.3[4] dello Statuto.

Con l'approvazione del bilancio 2009, è scaduto il mandato del CdA nominato dall'Assemblea del 27 aprile 2007. I cinque amministratori attualmente in carica sono stati nominati, unitamente al nuovo Collegio sindacale, nel corso della seduta assembleare del 24 giugno 2010, per tre esercizi e, quindi, sino all'Assemblea di approvazione del bilancio dell'esercizio 2012.

Successivamente, sempre nel corso del 2010:

---

[3] Cfr. art. 14.3 dello Statuto "*Il Collegio Sindacale vigila sull'osservanza della legge e dello Statuto, sul rispetto dei principi di corretta amministrazione ed in particolare sull'adeguatezza dell'assetto organizzativo, amministrativo e contabile adottato dalla Società e sul suo concreto funzionamento*".

[4] Nel corso della Assemblea straordinaria del 24 maggio 2011, il socio unico di FS ha modificato alcune norme statuarie, tra le quali l'art. 12. In particolare, ha inserito un nuovo comma 2, che statuisce quanto segue: "*12.2. Sono, altresì, attribuite al Consiglio di Amministrazione competenze in materia di: fusione per incorporazione di società le cui azioni o quote siano possedute dalla Società almeno nella misura del 90% del loro capitale sociale; scissione parziale a favore della Società di società le cui azioni o quote siano possedute dalla Società almeno nella misura del 90% del loro capitale sociale; istituzione e soppressione di sedi secondarie; adeguamento dello statuto alle disposizioni normative.*
Resta sempre ferma la possibilità per l'assemblea - se lo ritiene – di deliberare sulle predette materie".

- il 25 giugno, il Consiglio di Amministrazione ha confermato nella carica l'Amministratore Delegato uscente, conferendo allo stesso tutti i poteri per la gestione ordinaria e straordinaria della Società, ad eccezione di quelli riservati dalla legge o dallo Statuto al Consiglio o all'Assemblea dei Soci, nel rispetto delle prerogative del Presidente.

  Si precisa che nel corso del biennio 2009 – 2010 il Consiglio di Amministrazione di FS Italiane ha mantenuto competenze esclusive, oltre che sulle materie riservategli dalla legge o dallo Statuto, su materie di importanza strategica ed economica, quali, tra le altre: *business plan* annuale e pluriennale, *budget* annuale, operazioni straordinarie, acquisti/cessioni/affitto di azienda e di partecipazioni societarie, contratti di finanziamento[5].
- il 23 luglio, l'Assemblea di FS Italiane ha deliberato di autorizzare il Consiglio di Amministrazione - ai sensi dell'art. 3, comma 12 lettera b) della legge n. 244/2007 – ad attribuire deleghe operative al Presidente del Consiglio Amministrazione stesso, su specifiche materie delegabili ai sensi di legge;
- il 4 agosto, il Consiglio di Amministrazione ha attribuito al Presidente specifiche deleghe in materia di: relazioni e comunicazioni istituzionali; coordinamento dell'*internal auditing,* attività statutarie.

Come sopra indicato, anche il mandato del Collegio Sindacale nominato dall'Assemblea di FS Italiane del 27 aprile 2007 è scaduto in coincidenza con l'assemblea di approvazione del bilancio dell'esercizio 2009; pertanto, il 24 giugno 2010, l'Assemblea ha, altresì, nominato, per tre esercizi (e, quindi, sino all'Assemblea di approvazione del bilancio di esercizio 2012), un nuovo Collegio, costituito da tre Sindaci effettivi e due supplenti.

- I Comitati interni al Consiglio di Amministrazione

FS Italiane, mutuando una prassi largamente diffusa nelle società quotate, ha adottato un sistema di governo che prevede un Comitato per le remunerazioni. In particolare, come già indicato nella precedente relazione, il Consiglio di amministrazione (nel corso della seduta del 17 maggio 2007, giusta indicazione della Assemblea ordinaria del 27 aprile 2007) ha costituito al suo interno un "Comitato Compensi", con funzioni di carattere propositivo e consultivo, di supporto al CdA., in un quadro di stretta collaborazione.

[5] Cfr., Rel. sugli ess. 2007-2008, in Atti Parlamentari pag. 6.

Il "Comitato Compensi" ha il compito principale di formulare, nel quadro delle regole relative ai compensi degli amministratori delle società a partecipazione pubblica, proposte al Consiglio di Amministrazione in merito all'entità della remunerazione dei Consiglieri di amministrazione con deleghe, ai sensi dell'art. 2389, comma 3, del cod. civ. Detto Comitato ha, pertanto, un ruolo di natura prevalentemente istruttoria e propositiva.

La composizione ed il funzionamento del Comitato sono disciplinati da un Regolamento approvato dal CdA nella seduta del 17 maggio 2007 e successivamente modificato nelle sedute consiliari del 19 luglio 2007 e del 23 luglio 2010. Ai sensi di detto Regolamento, il "Comitato" è composto da due Consiglieri non esecutivi e dal Direttore Centrale Risorse Umane e Organizzazione, che assicura anche il necessario supporto istruttorio e tecnico.

Per i Consiglieri di amministrazione componenti di detto Comitato non sono previsti compensi aggiuntivi.

A diversi fini, il Consiglio di Amministrazione ha, inoltre, costituito un Comitato Etico, con compiti consultivi e d'indirizzo nel quadro dei principi e delle norme di cui al Codice Etico. Detto Comitato è composto dai titolari *pro tempore* in carica delle seguenti Direzioni Centrali: Finanza, Controllo e Partecipazioni; Risorse Umane e Organizzazione; Legale; *Audit* (con funzioni di Segreteria del Comitato).

- ***I compensi agli Amministratori e ai Sindaci nel biennio 2009-2010***

Il 27 aprile 2007, l'Assemblea di FS Italiane, nel nominare il Consiglio di Amministrazione (con mandato sino all'approvazione del bilancio 2009), rieleggeva il Presidente in carica e due tra i Consiglieri uscenti e determinava il compenso annuo lordo degli Amministratori nei termini che seguono:

- per ciascun Consigliere, un compenso annuo lordo pari a € 45.000;
- per il Presidente del Consiglio di Amministrazione, un compenso annuo lordo pari a €75.000 (comprensivo dell'emolumento da Consigliere).

Come già indicato nella precedente Relazione, il 26 ottobre 2007, il Consiglio di Amministrazione di FS Italiane, su proposta del Comitato Compensi, sentito il parere del Collegio Sindacale, fermo restando il compenso di € 45.000 attribuito ai Consiglieri e tenuto conto della normativa sui c.d. "tetti retributivi" introdotti dalla legge finanziaria per il 2007, stabiliva il trattamento economico per il Presidente e per l'Amministratore Delegato.

Come noto, il 1° gennaio 2007 entrava in vigore la disciplina di cui alla legge finanziaria per il 2007 (la legge 27 dicembre 2006, n. 296, successivamente superata da ulteriori interventi normativi indirizzati al contenimento della spesa pubblica) che, tra l'altro, introduceva, per il tramite dell'art. 1, co. 466, un sistema di limiti quantitativi all'importo massimo dei compensi spettanti agli amministratori investiti di particolari cariche, ai sensi dell'art. 2389, co. 3, cod. civ., di società partecipate dal Ministero dell'economia e delle finanze (e di società da esse controllate o ad esse collegate). Tale disciplina si applicava al conferimento di nuovi incarichi a decorrere dalla data di entrata in vigore della legge e stabiliva che i compensi dei suddetti amministratori non potevano superare l'importo di € 500.000 euro annui. A tale importo si sarebbe potuta aggiungere una quota variabile, non superiore al 50 per cento della retribuzione fissa, da corrispondere *"al raggiungimento di obiettivi annuali, oggettivi e specifici".*

Pertanto il suddetto trattamento economico, in ragione delle sopra indicate modifiche introdotte con la legge finanziaria del 2007 in tema di emolumenti per gli amministratori, risultava, pur in presenza di una sostanziale continuità di incarico, significativamente ridotto, in relazione al rapporto di amministrazione, rispetto a quanto precedentemente deliberato dal Consiglio ai Amministrazione di FS che il 17 novembre 2006 aveva infatti stabilito per il Presidente € 600.000 per la parte fissa e € 300.000 a titolo di MBO; per l'Amministratore Delegato € 200.000 per la parte fissa e € 150.000 a titolo di MBO.

In ordine al trattamento economico spettante, per gli esercizi 2009 e 2010, al Presidente, all'Amministratore Delegato ed ai Consiglieri di Amministrazione, nelle tabelle che seguono sono esposti i relativi importi che tengono conto delle modifiche introdotte, in materia di "tetti retributivi, dalla legge finanziaria per il 2008 e s.m.i. e dal conseguente D.P.R. n. 195/2010[6] nonché dell'intervenuta nomina – in data 24 giugno 2010 – dei nuovi componenti del Consiglio di Amministrazione, cui hanno fatto seguito le determinazioni del Consiglio di Amministrazione che hanno fissato il trattamento economico per il Presidente (euro 260.000 per la parte fissa ed euro 40.000 a titolo di MBO), per l'Amministratore Delegato (euro 80.000 per la parte fissa ed euro 40.000 a titolo di MBO) e per i Consiglieri (euro 30.000).

Il trattamento economico per l'Amministratore Delegato si aggiunge alla retribuzione per il rapporto dirigenziale, nonché ad "un Long Term Incentive (LTI)

[6] Attuativo dell'articolo 3, comma 44 della legge 24 dicembre 2007, n. 244 (legge finanziaria 2008), come modificato dal decreto-legge 3 giugno 2008, n. 97, convertito, con modificazioni, dalla legge 2 agosto 2008, n. 129.

triennale per il periodo 2010-2012, collegato al raggiungimento di obiettivi economico-qualitativi di Gruppo".

Tab. n. 1

importi in €	**Anno 2009**		**Anno 2010**	
	Parte fissa	Variabile	Parte fissa	Variabile
-Presidente uscente, in carica sino al 24 giugno 2010 -Presidente in carica dal 1 luglio 2010	600.000	300.000	287.511,41 110.480,79	0 16.700
AD:per il rapporto di amministrazione	200.000	150.000	137.534,25	92.739,73
Complessivo AD per il rapporto di amministrazione	**350.000**		**230.273,98**	
AD:per il rapporto dirigenziale	603.666,73	150.000	631.329,06	123.972,60
Complessivo AD per il rapporto dirigenziale	**753.666,73**		**755.301,66**	

Tab. n. 2

importi in €	**Anno 2009**	**Anno 2010**
Totale Consiglieri	**135.000**	**111.778,84**

Tab. n. 3

TOTALE AMMINISTRATORI FSI	**2.138.666,73**	**1.512.046,68**

L'ammontare complessivo dei compensi spettanti agli Amministratori di FS Italiane SpA, per l'esercizio 2009 e per l'esercizio 2010, è stato rispettivamente pari a € 2.138.666,73 e a € 1.512.046,68.

Tale importo comprende i compensi spettanti per le cariche di Presidente e Amministratore Delegato, inclusi gli importi relativi agli elementi variabili [7], nonché tutti gli emolumenti per gli altri Consiglieri di amministrazione.

I compensi deliberati per gli amministratori, che ricoprono cariche di Consigliere in altre società del Gruppo consolidate, sono direttamente versati a Ferrovie dello Stato Italiane SpA

Con riferimento ai compensi erogati ai Sindaci di FS Italiane, si segnala che fino alla data del 24 giugno 2010 per il Presidente era previsto un compenso annuo lordo

[7] ad esclusione, per l'Amministratore Delegato, del *Long Term Incentive*.

pari a € 45.000 e per ciascun Sindaco effettivo un compenso annuo lordo pari a € 34.000.

In data 24 giugno 2010, in sede di rinnovo del Collegio Sindacale, il compenso è stato ridotto in attuazione del dettato normativo[8] – e pertanto risulta ora stabilito in € 40.000 annui lordi per il Presidente del Collegio Sindacale e in € 30.000 annui lordi per ciascun sindaco effettivo.

È da precisare che i compensi corrisposti ai consiglieri e sindaci espressi dal Ministero dell'Economia e delle Finanze, in quanto dipendenti in servizio, vengono riversati al citato Dicastero.
Non è prevista la corresponsione di alcun gettone di presenza, né per i membri del Consiglio di Amministrazione e del Collegio Sindacale, né per il magistrato della Corte dei conti delegato al controllo ex art. 12 L. 259/1958.

Tab. n. 4

importi in €	Anno 2009	Anno 2010
TOTALE SINDACI FSI	113.000	106.301,53

1.3 IL SISTEMA DI CONTROLLO INTERNO E L'ORGANISMO DI VIGILANZA

1.3.1 L'Internal auditing

Sin dalla fine del 2006, in considerazione del ruolo di indirizzo e di coordinamento della CapoGruppo e in relazione ai negativi risultativi di gestione che si andavano prefigurando, l'*Internal Auditing* – su specifico *input* del Vertice di FS Italiane – è stato orientato alla individuazione delle principali criticità gestionali, in tutte le società del Gruppo, nell'affidamento di prestazioni a terzi.

Gli audit intrapresi negli anni in esame sono stati orientati a due obiettivi:

- Valutare il sistema di controllo nelle negoziazioni più esposte;
- Individuare eventuali rapporti da approfondire al fine di far emergere gli ambiti gestionali a maggior rischio.

[8] Ai sensi dell'art. 6, comma 6, del D.L. n. 78/2010: Il compenso di cui all'articolo 2389, primo comma, del codice civile, dei componenti degli organi di amministrazione e di quelli di controllo delle società possedute direttamente o indirettamente in misura totalitaria (alla data di entrata in vigore del D.L. n. 78/2010) dalle amministrazioni pubbliche sono ridotti del 10 per cento.

Le verifiche su quest'ultimi rapporti pianificate per il 2009 e 2010, sono state eseguite parallelamente ai diversi audit finalizzati a valutare i processi aziendali gestiti nel periodo.

Le inadempienze, complessivamente individuate, hanno indotto process owner e vertici aziendali ad una rivisitazione del "sistema di controllo interno" di riferimento.

In particolare, sono stati oggetto di revisione:

- il modello organizzativo degli approvvigionamenti;
- il modello organizzativo della manutenzione;
- il sistema di deleghe e procure.

Nel corso del 2009 le funzioni *Internal Auditing* presenti nel Gruppo FS Italiane hanno svolto 112 attività *audit*, come rappresentato nel prospetto che segue:

Attività Concluse	FSI	Trenitalia	RFI	Italfer	Ferservizi	Fercredit	Grandi Stazioni	Totale
Da piano	16	36	13	1	6	7	1	80
A richiesta o d'iniziativa	-	9	3	-	1	-	4	17
Prosecuzione 2007	5	-	10	-	-	-	1	16
Totale	**21**	**45**	**26**	**1**	**7**	**7**	**6**	**113**

Queste attività hanno riguardato, in diversa misura, i principali macroprocessi operativi e di supporto delle società del gruppo, tra i quali l'approvvigionamento di beni e servizi, la sicurezza sul lavoro, la manutenzione (di infrastrutture e rotali), gli investimenti, i processi commerciali, la produzione di servizi, l'amministrazione, la gestione delle risorse umane.

Criticità – peraltro riguardanti le maggiori società del gruppo – sono state rilevate nei processi di approvvigionamento, di investimento, di manutenzione, commerciali e di produzione di servizi.

A seguito dei rilievi formulati nel corso degli *audit* svolti nel 2009, i soggetti competenti ad intraprendere azioni correttive (c.d. titolari di processo) hanno definito nuovi piani di azione.

La conseguenti azioni migliorative pianificate e attuate sono riassunte nel seguente prospetto:

Piani di Azione attuati relativi ad attività con valutazione anno 2009

Piani di azione attuati relativi ad attività con Valutazione	FSI	Trenitalia	RFI	Italfer	Ferservizi	Fercredit	Grandi Stazioni	Totale
Inadeguata	-	5	6	1	-	-		12
Carente	-	25	8	1	3	1	2	40
Sufficiente	1	8	15	1	1	1		27
Adeguata	1	1	-	-	-	3		5
Totale	**2**	**39**	**29**	**3**	**4**	**5**	**2**	**84**
Chiusi d'ufficio	-	-	-	-	-	-	-	-

Trenitalia è risultata la società del Gruppo con maggiori problematiche gestionali.

In qualche misura ciò trova riscontro nella valutazione sintetica delle attività: su 45 audit, 24 sono risultati carenti e 2 inadeguati.

Molti problemi hanno riguardato gli approvvigionamenti, per lo più precedenti al 2007, la cui disciplina è risultata incompiuta e la cui gestione è stata affidata più al buon senso degli operatori che ad una efficace pianificazione.

Nei fatti, la gestione degli acquisti ha visto il ricorrere di emergenze e di contratti stipulati per fronteggiare fabbisogni non pianificati e, quindi, non opportunamente consolidati.

La percentuale di acquisti non pianificati, in quegli anni, superava – in termini di numero di contratti - il 70% del totale, con evidenti carenze nel processo di pianificazione degli approvvigionamenti.

Anche nel corso del 2010 le funzioni *Internal Auditing* presenti nel Gruppo FS Italiane hanno svolto in'intensa attività (122 *audit*), dettagliate nel prospetto che segue:

Attività Concluse	FSI	Trenitalia	RFI	Ferservizi	Fercredit	Grandi Stazioni	Totale
Da piano 2010	7	32	18	9	7	6	79
A richiesta o d'iniziativa 2010	-	11	7	1	-	2	27
Prosecuzione 2009	5	-	9	-	-	-	16
Totale	**20**	**43**	**34**	**10**	**7**	**8**	**122**

Queste attività hanno riguardato, in diversa misura, i macro processi operativi e di supporto delle diverse società, tra i quali l'approvvigionamento di beni e servizi, la

manutenzione (di infrastrutture e rotabili), la sicurezza sul lavoro, gli investimenti, i processi commerciali, la produzione di servizi, l'amministrazione, la gestione delle risorse umane, la gestione dell'*information comunication technology* (ITC).

Le problematiche più significative del 2010, analogamente a quelle del 2009, sono state rilevate nei processi di approvvigionamento, commerciali e di produzione di servizi.

Nel corso del 2010, sono state adottate azioni migliorative come dal seguente prospetto:

Piani di Azione attuati relativi ad attività con valutazione anno 2010

Piani di azione attuati relativi ad attività con Valutazione	FSI	Trenitalia	RFI	Italfer	Ferservizi	Fercredit	Grandi Stazioni	Totale
Inadeguata	-	1	2	-	3	-	-	6
Carente	-	20	3	-	2	1	1	27
Sufficiente	1	8	6	1	3	6	1	26
Adeguata	1	-	-	1	-	-	-	2
Totale	**2**	**29**	**11**	**2**	**8**	**7**	**2**	**61**
Chiusi d'ufficio	*1*	-	-	-	-	*2*	-	*3*

Peraltro nel 2010, sono perdurate talune problematiche, ritenute dalla Capogruppo "fisiologiche" nelle realtà particolarmente dinamiche e complesse concernenti aspetti relativi a direzione lavori, sicurezza nei cantieri, gestione dell'ITC, gestione incassi, pulizie rotabili, nonché la manutenzione rotabili presso imprese terze.

Queste situazioni hanno indotto i Vertici aziendali ad una ulteriore (dopo quella già attuata all'inizio del biennio 2008/2009) rivisitazione del "Sistema di Controllo Interno".

Nel contesto della reingegnerizzazione organizzativa, diversi dirigenti in posizione di rilievo sono stati rimossi.

In alcuni casi, l'attività di AUDIT ha generato approfondimenti da parte di "commissioni di inchiesta" interne, che hanno anche condotto a specifiche segnalazioni alla magistratura contabile e alla magistratura ordinaria.

1.3.2 Attività di supporto tecnico all'Organismo di vigilanza ex D. Lgs. n 231/2001 – Modello Organizzativo

Le attività di "*Internal Auditing*", in funzione di supporto tecnico-operativo degli Organismi di Vigilanza ex D. Lgs. 231/01 delle rispettive società, hanno curato l'aggiornamento dei modelli organizzativi per gli effetti dello stesso decreto, a fronte delle varianti introdotte nella originaria normativa e nell'assetto organizzativo interno.

La Direzione Centrale Audit ha fornito un fattivo apporto all'azione di adeguamento del nuovo Modello Organizzativo di Ferrovie dello Stato Italiane, approvato dal CdA. nella seduta del 17.12.2009.

L'originario Modello Organizzativo di FS Italiane, approvato nel 2003, era infatti risultato vetusto per diversi profili:

- per l'impostazione, in quanto le aree di rischio individuate erano associate alle strutture organizzative e non ai processi aziendali;
- per i contenuti, che non avevano una vera e propria valenza formativa e di sensibilizzazione nei confronti del personale privo di particolari competenze giuridiche;
- per le concezioni dell'OdV come controllore di primo livello sui processi aziendali, con l'effetto di indurre un senso di deresponsabilizzazione del management operativo;
- per il suo mancato aggiornamento rispetto ai reati presupposti, individuati dal legislatore dopo la sua approvazione.

Secondo l'Organismo di Vigilanza, l'attuale modello organizzativo di FS Italiane ha le caratteristiche di adeguatezza per la prevenzione dei reati di cui al D. Lgs. 231/2001.

Nel ruolo di supporto agli O.d.V. ex D. Lgs. 231/01, le funzioni internal auditing del Gruppo hanno assicurato la segreteria tecnica ed hanno svolto le verifiche necessarie a valutare il funzionamento e l'osservanza dei modelli nelle rispettive società e in quelle da queste controllate.

Il numero delle verifiche svolte è riportato nei prospetti che seguono.

n. Attività D. Lgs. 231 al 31.12.2009	FSI	Trenitalia	RFI	Ferservizi	Fercredit	Grandi Stazioni	Totale
	14	13	19	3	5	5	**59**

n. Attività D. Lgs. 231 al 31.12.2010	FSI	Trenitalia	RFI	Ferservizi	Fercredit	Grandi Stazioni	Totale
	17	9	27	3	4	8	**68**

Gli esiti delle verifiche sono state ritenute generalmente soddisfacenti.

Dalla discussione effettuata in seno al Consiglio di Amministrazione della Capogruppo sono emerse indicazioni concernenti l'opportunità di formalizzare l'incarico ai componenti dell'OdV in modo da fissarne preventivamente la durata, le cause di revoca, i compiti assegnati e l'eventuale compenso economico.

A proposito di quest'ultimo aspetto, qualora detto compenso sia previsto, è stata evidenziata l'opportunità che esso non contenga componenti variabili, quali i risultati economico-finanziari della società o la riuscita di particolari operazioni, che l'organismo stesso potrebbe poi essere chiamato a controllare.

In linea con tale orientamento, a nessun membro dell'OdV in Ferrovie dello Stato Italiane sono riconosciuti compensi variabili.

È altresì emersa l'opportunità di individuare una durata dell'Organismo di Vigilanza differita rispetto a quella del Consiglio di Amministrazione che lo ha nominato. Ciò al fine di rafforzare l'indipendenza dell'organo anche rispetto al vertice societario.

Questo indirizzo è stato recepito nella Disposizione di Gruppo n. 132/P 12 aprile 2010, che individua i criteri generali per la nomina dell'Organismo di Vigilanza nelle società del Gruppo FS Italiane.

2 *Risorse umane*

2.1 Consistenza del personale

Il numero dei dipendenti del Gruppo è passato dai 89.431 del 31 dicembre 2008 agli 80.155 del 31 dicembre 2010 scontando una diminuzione netta di 9.276 unità.

Dipendenti al 31.12.2008	**89.431**
Entrati	1.585
Usciti	6.054
Dipendenti al 31.12.2009	**84.962**
Entrati	1.233
Usciti	6.042
Dipendenti al 31.12.2010	**80.153**
Consistenza Media 2009	87.422
Consistenza Media 2010	82.566

Il numero medio dei dipendenti di Ferrovie dello Stato Italiane SpA è passato dai 541 del 31 dicembre 2009 ai 542 del 31 dicembre 2010.

2.2 Costo del Lavoro

Le voci che compongono il costo del lavoro sono sintetizzate, per l'anno 2009, nelle tabelle che seguono e sono poste in raffronto con i medesimi dati del 2008.

TABELLA 1

Bilancio consolidato di Gruppo - Costo del personale

€ migliaia

Costo del personale	2008	2009
Salari e stipendi	3.390.235	3.279.771
Oneri sociali	836.917	901.044
Trattamento di fine rapporto	309.618	276.438
Altri costi	13.868	18.111
Totale	4.550.639	4.475.364

€ migliaia

Retribuzioni e costi unitari medi	2008	2009
Retribuzioni (salari e stipendi)	3.390.235	3.279.771
Costo del personale	4.550.639	4.475.364
Consistenza media del personale	91.441	87.422

Retribuzione unitaria media	37.076	37.517
Retribuzione unitaria media - Var. % su anno precedente		1,2%
Costo unitario medio	49.766	51.193
Costo unitario medio - Var. % su anno precedente		2,9%

TABELLA 2

FS Spa Capogruppo - Costo complessivo del personale (€ migliaia)

ELEMENTI DI COSTO	2008			2009		
	DIRIGENTI	ALTRO PERSONALE	TOTALE	DIRIGENTI	ALTRO PERSONALE	TOTALE
RETRIBUZIONI						
Competenze fisse	17.786	15.455	33.241	17.899	15.351	33.250
Straordinario		401	401	-	401	401
Trasferte	92	41	133	84	41	125
Competenze accessorie	3.484	1.373	4.857	3.546	1.286	4.832
Indennità di mancato preavviso	495	-	495	238	-	238
TOTALE RETRIBUZIONI	**21.857**	**17.270**	**39.127**	**21.767**	**17.079**	**38.846**
ONERI SOCIALI E PREVIDENZIALI						
Contributi all'INPS e altri Ist. Prev.li e acc.	4.268	249	4.517	4.143	216	4.359
Contributi all'INPS Fondo Speciale	1.803	3.903	5.706	2.109	4.235	6.344
Accantonamento e riv.ne fondo TFR	1.547	1.460	3.006	1.470	1.406	2.876
Rivalutazione indennità di buonuscita	80	161	241	58	109	167
Altri costi	764	177	942	2.404	709	3.113
TOTALE ONERI SOCIALI E PREVIDENZIALI	**8.462**	**5.950**	**14.412**	**10.184**	**6.675**	**16.859**
COSTO TOTALE	**30.319**	**23.220**	**53.539**	**31.951**	**23.754**	**55.705**

RETRIBUZIONE MEDIA

Retribuzioni (€ migliaia)	21.857	17.270	39.127	21.767	17.079	38.846
Costo totale (€ migliaia)	30.319	23.220	53.539	31.951	23.754	55.705
Consistenza media	117	420	537	117	433	550
Retribuzione media (€ migliaia)	186,4	41,1	72,8	186,2	39,4	70,6
% su anno precedente - retribuzione media				-0,1%	-4,1%	-3,0%
Costo medio (€ migliaia)	258,6	55,3	99,7	273,3	54,9	101,3
% su anno precedente - costo medio				5,7%	-0,8%	1,7%

TABELLA 3

Trenitalia - Costo complessivo del personale (€ migliaia)

ELEMENTI DI COSTO	2008			2009		
	DIRIGENTI	ALTRO PERSONALE	TOTALE	DIRIGENTI	ALTRO PERSONALE	TOTALE
RETRIBUZIONI						
Competenze fisse	34.496	1.369.848	1.404.345	32.120	1.297.207	1.329.327
Straordinario		101.506	101.506	-	85.672	85.672
Trasferte	1.164	9.655	10.819	1.041	8.610	9.651
Competenze accessorie	4.780	331.511	336.291	4.568	327.770	332.338
Indennità di mancato preavviso	528	928	1.456	283	715	998
TOTALE RETRIBUZIONI	**40.967**	**1.813.448**	**1.854.416**	**38.012**	**1.719.974**	**1.757.986**
ONERI SOCIALI E PREVIDENZIALI						
Contributi all'INPS e altri Ist. Prev.li e acc.	5.879	82.669	88.547	5.225	94.659	99.884
Contributi all'INPS Fondo Speciale	6.475	349.943	356.418	6.872	363.378	370.250
Accantonamento e riv.ne fondo TFR	3.043	145.928	148.971	2.755	132.748	135.503
Rivalutazione indennità di buonuscita	365	20.005	20.370	253	12.695	12.948
Altri costi	24	2.811	2.835	4	2.240	2.244
TOTALE ONERI SOCIALI E PREVIDENZIALI	**15.784**	**601.356**	**617.141**	**15.109**	**605.720**	**620.829**
COSTO TOTALE	**56.752**	**2.414.805**	**2.471.557**	**53.121**	**2.325.694**	**2.378.815**

RETRIBUZIONE MEDIA

Retribuzioni (€ migliaia)	40.967	1.813.448	1.854.416	38.012	1.719.974	1.757.986
Costo totale (€ migliaia)	56.752	2.414.805	2.471.557	53.121	2.325.694	2.378.815
Consistenza media	365	48.606	48.971	351	45.606	45.957
Retribuzione media (€ migliaia)	112,2	37,3	37,9	108,3	37,7	38,3
% su anno precedente - retribuzione media				-3,5%	1,1%	1,0%
Costo medio (€ migliaia)	155,5	49,7	50,5	151,3	51,0	51,8
% su anno precedente - costo medio				-2,7%	2,6%	2,6%

Per i dati relativi al costo complessivo del personale di RFI si rinvia alla specifica relazione.

Rispetto al 2008, il bilancio consolidato del 2009 registra una diminuzione del costo del lavoro totale pari a -1,7% (€ 75,3 milioni). Tale decremento è attribuibile principalmente alla riduzione delle consistenze medie di personale (- 4,4%), cui ha corrisposto un incremento del costo unitario pari al +2,9%.

L'incremento è dovuto sia all'accordo di rinnovo del CCNL del 30 aprile 2009, che ha determinato una revisione dei minimi contrattuali, sia ai maggiori oneri contributivi, che gravano sul Gruppo FS Italiane a partire dal 1°.1.2009 in relazione al processo di armonizzazione avviato dall'INPS in merito alle cosiddette contribuzioni "minori" (malattia, maternità, disoccupazione involontaria).

Conseguentemente, le retribuzioni medie sono cresciute dell'1,2% mentre per gli oneri sociali si è registrato un incremento pari al 12,6%.

Considerando i costi sostenuti per il personale di Ferrovie dello Stato Italiane Italiane SpA (Capogruppo) e di Trenitalia SpA si rileva che:

1. per la Capogruppo, il costo totale è passato da 53,5 milioni del 2008 a 55,7 milioni del 2009. Rispetto al 2008, la retribuzione media dei dirigenti è rimasta sostanzialmente invariata (-0,1%).
2. per Trenitalia, il costo totale è passato da 2.472 milioni del 2008 a 2.379 milioni del 2009. La retribuzione media dei dirigenti è diminuita del -3,5%.

Per RFI, si rinvia all'autonomo referto.

2.3 Dati di sintesi 2010 relativi al costo del personale

Per quanto riguarda il 2010 è confermata la tendenza, già evidenziata negli esercizi precedenti, ad una riduzione del costo del lavoro determinata principalmente dalla riduzione degli organici.

Rispetto al 31.12.2009, la diminuzione di personale è risultata pari a circa 4.800 unità, quale saldo differenziale tra le 1.200 entrate e le circa 6.000 uscite. Tale andamento riguarda anche il personale dirigente per il quale, al 31.12.2010, si è registrato un decremento di 60 unità rispetto al 31.12.2009.

Anche a livello di consuntivo 2010, il costo del lavoro conferma l'andamento in diminuzione, attestandosi a circa 4.325 milioni di euro rispetto ai 4.560 milioni di euro del 2009, calcolati secondo i Principe Contabili Internazionali IAS-IFRS (4.475 milioni di euro secondo i principi Contabili Italiani).

2.4 Politica retributiva

In continuità con quanto verificatosi negli ultimi due anni, anche nel biennio 2009/2010 la politica retributiva del Gruppo FS Italiane è stata caratterizzata da un attento controllo dei costi. I destinatari degli interventi sono stati individuati in modo rigoroso, considerando la rilevanza strategica delle competenze professionali e manageriali possedute e la valenza del ruolo ricoperto.

Il sistema di MBO (Management By Objectives) è stato realizzato con lo scopo di accrescere la motivazione dei dirigenti coinvolti al miglioramento dei risultati economico/quantitativi di Gruppo (comuni o direttamente collegati al ruolo ricoperto) nonché a riconoscere e valorizzare la dimensione soggettiva del contributo, apprezzando le performance individuali con una retribuzione variabile in funzione dei risultati raggiunti.

Gli obiettivi, principalmente di tipo quantitativo, ma anche economico-finanziari-tecnici o di progetto sono stati definiti secondo una logica top-down dal vertice aziendale, in coerenza con le indicazioni e le priorità aziendali.

Il quadro macro economico ancora in fase di consolidamento e gli ostacoli quali il Gruppo FS Italiane dovrà fronteggiare nell'immediato futuro, in relazione soprattutto all'impatto che i nuovi *competitors* determineranno nel sistema del trasporto ferroviario, sono state le linee guida di riferimento nella elaborazione della politica retributiva del biennio 2009 - 2010.

Il piano di interventi retributivi, caratterizzato comunque dall'esigenza di contenimento dei costi, è stato mirato a ridurre il disallineamento retributivo rispetto al mercato esterno, principalmente nei confronti dei dirigenti responsabili di ruoli strategici e processi di business, anche in un'ottica di fidelizzazione.

Coerentemente, per il 2010 il Gruppo FS Italiane ha elaborato un sistema di MBO, in grado di riconoscere ed incentivare sia il contributo individuale che la motivazione a raggiungere obiettivi globali (Gruppo, Società ecc.), nella condivisione di obiettivi aziendali. Il sistema, infatti, oltre ad essere ancorato al raggiungimento di risultati economici globali di Società/Gruppo, ha previsto riconoscimenti differenziati in relazione al livello di performance espresso e al grado di contiguità del ruolo ricoperto (*staff* e *line*) sul business.

2.5 Formazione

In linea con gli indirizzi e le strategie aziendali, la formazione del Gruppo FS Italiane è stata focalizzata allo sviluppo delle competenze necessarie al raggiungimento dei risultati aziendali e più vicina alla linea per trasmettere le strategie, declinarle in obiettivi ed azioni misurabili.

In particolare, gli aspetti fondamentali che hanno caratterizzato tutti i progetti formativi e le azioni strutturali del biennio 2009 – 2010 sono stati l'innovazione nella scelta dei metodi formativi e, soprattutto, l'adozione di tecnologie innovative ed integrate a supporto e sviluppo dell'approccio auto formativo (formazione intervento, metodologie modulari e integrate e sviluppo dell'e-learning).

La formazione istituzionale di orientamento, che ha la finalità di accompagnare i giovani laureati assunti nel Gruppo dal 2009 e condividere valori e conoscenza tecnico-ferroviaria, è ripartita nel primo semestre del 2010.

Nell'ambito della formazione istituzionale, sono stati completati i percorsi trasversali sui temi degli *economics*, del project management e del lavoro di gruppo, rivolta ai giovani che avevano iniziato la formazione istituzionale di orientamento negli anni precedenti.

La formazione tecnico-professionale ha continuato a focalizzarsi sull'aggiornamento di normative e metodi di lavoro per specifiche famiglie professionali, sempre a supporto delle riorganizzazioni aziendali, che hanno comportato un accentramento nella Holding di particolari attività (Audit, Protezione Aziendale, Legale).

Un progetto nuovo in quest'ambito ha riguardato la formazione al ruolo di Specialista di Amministrazione Finanza e Controllo.

Significativo è stato anche il supporto dato dalla formazione al progetto finalizzato ad aiutare le persone a gestire il passaggio ai principi contabili internazionali.

Come si è già accennato, l'azione di valorizzazione, a fini formativi delle esperienze di successo all'interno del Gruppo è stata svolta attraverso FS Formazione. Parallelamente, peraltro, anche le altre società hanno realizzato programmi formativi specifici per lo sviluppo delle competenze professionali legate ai rispettivi business.

Nella tabella seguente sono riportati i volumi di attività formativa svolta nel biennio:

ANNO	GIORNATE/UOMO DI FORMAZIONE
2009	391.062
2010	371.987

2.6 Contenzioso del lavoro

Nel periodo preso a riferimento, le tipologie di contenzioso maggiormente rilevanti – a livello di potenziali oneri economici – per le principali Società del Gruppo, hanno riguardato:

1. i contratti di formazione e lavoro
2. l'obbligo solidale ex art. 29, comma 2, D.lgs. 276/2003
3. richieste di riconoscimento del rapporto di lavoro subordinato nei confronti delle Società del Gruppo per violazione della legge n. 1369 del 1960
4. EDR (Elemento Distinto della Retribuzione)
5. conversione a tempo indeterminato dei contratti di lavoro nel settore marittimo.

Con riferimento al contenzioso di cui al punto 1), a seguito della sentenza n. 20074/10 della Corte di Cassazione a Sezioni Unite, che ha riconosciuto la computabilità nell'anzianità di servizio del periodo di formazione e lavoro, è stato deciso, al fine di contenere le spese di giudizio, di definire in via transattiva le vertenze pendenti in primo grado, senza impugnare le decisioni intervenute e rinunciando ai giudizi di appello già instaurati. Per evitare il proliferare del contenzioso, sono state, inoltre, interessate le Strutture del personale delle Società del Gruppo per procedere ad una definizione stragiudiziale delle posizioni coinvolte.

Nel corso del 2010 si è determinato un notevole incremento di richieste ex art. 29, comma 2, D.lgs. 276/2003, da parte dei dipendenti di ditte appaltatrici che, di fronte all'insolvenza dell'appaltatore si rivolgono alle Società del Gruppo, nella qualità di committenti, per chiedere il pagamento di quanto loro dovuto dall'appaltatore a titolo retributivo e contributivo. Tale contenzioso è strettamente connesso alle problematiche dei "cambi appalto" nel settore delle pulizie, in quanto le azioni giudiziarie sono state nella maggior parte dei casi promosse da dipendenti delle ex ditte appaltatrici. L'esposizione economica del Gruppo è legata alla possibile insolvenza

del datore di lavoro che, negli ultimi anni, anche in considerazione dell'andamento non favorevole del mercato, è notevolmente aumentata.

Hanno continuato ad avere una particolare rilevanza, per quanto riguarda l'esposizione economica delle Società, le vertenze relative alla violazione delle disposizioni della legge n. 1369 del 1960 (divieto di intermediazione nell'assunzione di manodopera).

L'esposizione economica delle Società del Gruppo deriva non tanto dalla condanna a corrispondere le differenze retributive tra quanto percepito dal lavoratore da parte della ditta appaltatrice e quanto corrisposto da FS Italiane a un dipendente di pari qualifica (peraltro, trattandosi di qualifiche non elevate, le differenze sono minime), quanto dalla regolarizzazione della posizione contributiva ed, eventualmente dall'attribuzione di un corrispettivo economico per indurre i ricorrenti, in sede di conciliazione, a rinunciare alla richiesta di inquadramento nei ruoli FS. Anche con riferimento a tale tipologia di contenzioso, le Società del Gruppo hanno intrapreso idonee iniziative al fine di ridurre gli oneri economici non solo definendo, come già detto, numerosi contenziosi in via transattiva, ma soprattutto attivando importanti iniziative di carattere gestionale e formativo al fine di ridurre la possibile insorgenza di ulteriore contenzioso in materia.

Quanto al contenzioso in materia di EDR, che ha per oggetto l'asserita violazione/o falsa applicazione dell'art. 1362 c.c e seguenti in combinato disposto con gli artt. 73 e 82 del CCNL 96/99 (inclusione dell'elemento distinto della retribuzione di cui all'accordo 8/11/95 come modificato dall'accordo del 1998 nell'assegno personale pensionabile), sebbene il valore medio delle singole controversie sia da ritenersi modesto, ciò che ha determinato e determina la onerosità del contenzioso è la circostanza che lo stesso può coinvolgere un vastissimo numero di lavoratori che – medio tempore – si sono riservati la facoltà di azione nei confronti delle Società del Gruppo, interrompendo i termini di esercizio del diritto, altrimenti prescritti. Per tale motivo, ed anche in ragione di una giurisprudenza favorevole(almeno in alcune Corti d'Appello), alle Società del Gruppo, lo sviluppo di tale contenzioso può ritenersi al momento ancora contenuto.

Con riferimento al contenzioso nel settore della Navigazione, è dato rilevare come negli ultimi anni si sia assistito ad un progressivo incremento del numero delle vertenze promosse da lavoratori marittimi i quali, assunti con contratti di durata trimestrale, ed in particolare con contratti di arruolamento "a viaggio o più viaggi" o "a tempo determinato", chiedono il riconoscimento di un rapporto di lavoro subordinato a tempo indeterminato con la società.

Al riguardo è stato evidenziato come il contenzioso in materia abbia, sino ad ora, registrato un andamento positivo, con la soccombenza dei lavoratori nella pressoché totalità dei giudizi ed il progressivo e costante consolidarsi di un orientamento della giurisprudenza di merito favorevole alla società.

È tuttavia da segnalare che, ad oggi, non vi è stata alcuna pronuncia della Cassazione, avanti la quale pendono attualmente alcuni giudizi in materia, e che diversi tra i contratti di lavoro impugnati (in particolare, i contratti di viaggio stipulati ante 1996, ove non venivano indicate le traversate da compiere e nemmeno un termine di durata) presentano elementi di criticità, tali da non potersi escludere una possibile soccombenza in giudizio della società.

Quanto al recupero crediti, a fronte di pronunce giudiziarie favorevoli alle Società, soprattutto in esito a contenziosi seriali definiti in Cassazione (straordinario, indennità integrativa speciale, benefici contrattuali con riflessi sul trattamento di buonuscita) è stata intrapresa e consolidata una importante attività che ha consentito, ad oggi, un rientro di circa 30 milioni di Euro.

La Capogruppo ha evidenziato, altresì, come sia risultato decisivo, ai fini del contenimento dei costi del contenzioso, il costante presidio delle procedure esecutive (pignoramenti) intentate ai danni delle aziende del Gruppo, che ha contribuito ad abbattere in maniera decisiva i relativi oneri (passati dagli oltre 20 milioni di euro del 2003 a importi considerati fisiologici per un Gruppo di tale importanza, e che comunque, nel corso del 2010, si sono mantenuti al di sotto del milione di euro).

Si riportano di seguito i dati riassuntivi del contenzioso e degli oneri sostenuti e/o recuperati al 31 dicembre 2010.

CONTENZIOSO DEL LAVORO

TOTALE GRUPPO FSI	2009	2010
Vertenze Pendenti	13.490	12.499
Ricorsi Notificati	4.408	3.781
Vertenze Definite	7.309	4.797
Importo Pagato euro (capitale – spese)	21.959.923	20.432.778
Importo Recuperato euro (capitale – spese)	4.126.290	4.074.361

Dati complessivi del Gruppo FS
dal 1/1/2009 al 31/12/2010

ESITI	2009	2010
Favorevoli/Estinti	4.257	3.163
Sfavorevoli	2.883	1.517
Conciliati	169	117
TOTALE	7.309	4.797

2.7 Relazioni industriali

Nell'anno 2009 è proseguito il percorso, attivato con l'intesa triangolare siglata il 21 novembre 2007, tra Governo, Confederazioni Datoriali e Organizzazioni Sindacali, finalizzato ad accompagnare il processo di liberalizzazione del settore dei trasporti con la costituzione di un contratto unico di riferimento per il trasporto ferroviario ed il trasporto pubblico locale su gomma. In tale ambito, il 14 maggio 2009 è stato sottoscritto, alla presenza del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, tra le Associazioni datoriali Federtrasporto/Agens, Asstra, Anav, Cncp e le Organizzazioni sindacali, un Protocollo d'intesa sul CCNL Unico della Mobilità, con il quale sono stati individuati i primi quattro istituti comuni ai due settori (campo di applicazione, decorrenza e durata, sistema delle relazioni industriali e diritti sindacali, mercato del lavoro) e la procedura negoziale attraverso la quale definirli, per consentire poi di completare il quadro normativo in ciascun settore con la definizione dei restanti istituti. Contestualmente ed in ugual misura per entrambi i settori, sono state stabilite, con intese separate allegate al Protocollo, le coperture economiche riferite all'anno 2008, anno di vacanza contrattuale per i due CCNL, entrambi scaduti il 31.12.2007.

In parallelo, a livello aziendale, il 15 maggio 2009 sono stati sottoscritti accordi di rilevante importanza per il rilancio competitivo del Gruppo.

In particolare con tali accordi, dopo anni di confronti con il sindacato, è stato introdotto in Trenitalia l'equipaggio con un solo macchinista alla condotta dei treni, definendo la normativa transitoria di utilizzazione del personale in attesa della completa rivisitazione della materia nell'ambito del confronto per il rinnovo del CCNL di settore delle Attività ferroviarie. Oltre alle evidenti economie gestionali che produce, l'accordo consente un ritorno dei notevoli investimenti che in questi ultimi anni il Gruppo ha sostenuto per le tecnologie di sicurezza nel controllo della marcia dei treni. Sono stati, inoltre, raggiunti gli accordi per:

- innovare e rendere effettivamente operativo il Fondo bilaterale per il sostegno al reddito che, non essendo le aziende del Gruppo provviste degli

ammortizzatori sociali tradizionali, costituisce uno strumento fondamentale per la gestione della fase di ristrutturazione e riorganizzazione aziendale, conseguente alle innovazioni tecnologiche ed al complessivo efficientamento della macchina produttiva, nonché per governare l'imponente turn-over che nei prossimi anni interesserà le Società del Gruppo;

- la riorganizzazione territoriale di RFI, finalizzata al superamento della vecchia distinzione tra "movimento" e "infrastruttura" per consentire una produzione maggiore e di qualità a costi operativi compatibili, aumentando la capacità delle linee, migliorando la gestione delle anormalità infrastrutturali e sfruttando la capacità di automazione;
- la riorganizzazione delle attività di manutenzione delle infrastrutture e dei rotabili, finalizzata a conseguire un sensibile miglioramento della produttività e della qualità degli interventi manutentivi.

È stato definito inoltre l'impegno ad affrontare la questione relativa alla riorganizzazione del settore del trasporto delle merci, per ricercare le soluzioni necessarie ad alleggerire la struttura dei costi, a partire dal modulo di equipaggio di condotta e consentire di affrontare in condizioni di maggiore efficienza economica e produttiva il mercato del settore già da tempo liberalizzato.

A tal riguardo, è da menzionare un problema di rilievo, insorto a seguito dell'emanazione del decreto-legge n. 138/2011, convertito con modificazioni dalla legge n. 148/2011 (c.d. manovra d'estate), il cui art. 8 comma 3 bis, nell'integrare quanto disposto dall'art. 36 del d. lgs. n. 188/2003, prevede, come ulteriore obbligo per le imprese "che espletano sull'infrastruttura ferroviaria nazionale servizi di trasporto merci o di persone", che le stesse osservino "... la normativa regolamentare ed i contratti collettivi nazionali di settore compatibili con la legislazione comunitaria ed applicati in modo non discriminatorio, con particolare riguardo agli standard definiti e alle prescrizioni in materia di condizioni di lavoro del personale".

Nelle more dell'approvazione della presente relazione è stato pubblicato il d.l. 24/01/2012, n. 1 (decreto liberalizzazioni) che all'art. 37, co. 2, dispone la soppressione dell'espressione "ed i contratti collettivi nazionali di settore" contenuta nella norma contestata, sicchè la questione deve intendersi, allo stato, superata in punto di fatto.

2.8 Sicurezza sul lavoro

Negli anni 2009-2010 il Gruppo ha proseguito il percorso intrapreso per diffondere la cultura della prevenzione e promuovere comportamenti responsabili da parte di tutto il personale, nel rinnovato contesto normativo seguito al completamento

del progetto riformatore della normativa di prevenzione sui luoghi di lavoro, avvenuto con l'approvazione del D.lgs. n. 106/2009, che ha integrato sensibilmente le norme previgenti del D.lgs. n. 81/2008.

In ottemperanza ai nuovi dettati normativi, le società hanno proceduto all'aggiornamento delle deleghe di funzione da parte dei datori di lavoro delle unità produttive, degli obblighi dei datori di lavoro connessi agli appalti per il controllo del rischio da interferenza e la revisione degli obblighi dei soggetti responsabili per la salute e sicurezza nei cantieri temporanei o mobili.

Il decreto correttivo emanato, peraltro, ha apportato rilevanti cambiamenti in ambito ferroviario, attribuendo, tra l'altro, al Ministero del Lavoro le competenze in materia di vigilanza, previste dalla Legge n. 191/1974, nella prevenzione degli infortuni negli impianti ferroviari.

Con riguardo alla revisione di tale legge, nel contempo è proseguita la collaborazione di Ferrovie dello Stato Italiane con i Ministeri competenti per l'elaborazione dei decreti di armonizzazione previsti dal Testo Unico.

Inoltre, nel biennio 2009-2010, gli impegni delle società sono stati incentrati sulla piena attuazione degli obiettivi di riduzione degli infortuni e di miglioramento della gestione della prevenzione, previsti dagli indirizzi di medio termine 2008-2012.

Le società Ferservizi e Italferr hanno concluso l'iter di certificazione del sistema di gestione integrato - sicurezza del lavoro, ambiente e qualità - di tutte le unita produttive, secondo lo standard OHSAS 18001/2007.

In collaborazione con l'INAIL, è stato realizzato il progetto di formazione "Sbagliando s'impara", avente per oggetto la metodologia d'indagine sulle cause di infortuni così denominata, che ha coinvolto i responsabili della gestione della sicurezza del lavoro delle società del Gruppo. Il modello, realizzato da INAIL-ISPESL-Regione Lazio, è considerato una buona prassi in materia di analisi incidentale e standardizza le cause delle dinamiche degli infortuni, permettendo di identificare le priorità delle azioni di prevenzione.

Dal 2010 le società gestiscono on-line, con un collegamento in rete tra le sedi delle unità produttive e le sedi territoriali dell'INAIL, tutte le fasi amministrative e contabili della denuncia degli infortuni sul lavoro, a seguito della implementazione del progetto Z-Ianil realizzato congiuntamente con INAIL. La procedura permette di poter elaborare in tempo reale i dati amministrativi e statistici delle principali grandezze infortunistiche: numero infortuni in occasione di lavoro e in itinere, numero delle giornate di assenza da lavoro, nonché di aggiornare tempestivamente i report

infortunistici, rendendo più tempestivo, affidabile e completo il sistema di controllo direzionale.

È stato infine ampliato il controllo dello stato di salute del personale, in osservanza di quanto definito dalla Conferenza Permanente Stato-Regioni del settembre 2008 in materia di "Procedure per gli accertamenti sanitari di assenza di tossicodipendenza o di assunzione di sostanze stupefacenti da parte dei lavoratori addetti a mansioni che comportano particolari rischi per la sicurezza, l'incolumità e la salute di terzi". Il Gruppo FS Italiane ha predisposto tutte le azioni per la definizione degli accertamenti necessari e nel 2009, per la prima volta, è stato sottoposto a tali controlli tutto il personale addetto alla sicurezza dell'esercizio ferroviario.

Le società si sono dotate di modelli di organizzazione e di gestione della salute e sicurezza del lavoro, in ragione della complessità della configurazione organizzativa delle società stesse, attraverso la definizione di una rete di Datori di Lavoro, individuando più di centoquaranta Unità Produttive, ciascuna con propri servizi di prevenzione e protezione, medici competenti e rappresentanti dei lavoratori regolarmente eletti dal personale in applicazione di specifici accordi con le organizzazioni sindacali.

Il trend degli infortuni sul lavoro, sulla base dei dati sugli infortuni indennizzati forniti dall'ente assicuratore INAIL, per il periodo 2002-2010, evidenzia un miglioramento, registrando una sensibile riduzione degli infortuni. Nel biennio 2008-2009 la riduzione percentuale è stata del 12,9 % rispetto ad un obiettivo del 10% rispetto al 2007; i dati del 2010 sono in linea con gli obiettivi di riduzione. Il miglioramento della gestione delle attività di sicurezza è evidenziato dal miglioramento dell'indice di incidenza - numero degli infortuni ogni mille dipendenti - che si riduce al valore di 38,6. Il trend degli infortuni in itinere indennizzati mostra, nel 2009, una flessione dopo anni di costante aumento.

Infortuni indennizzati INAIL distinti in infortuni in occasione di lavoro e infortuni in itinere

Anno	Infortuni in occasione di lavoro	Indice di incidenza**	Infortuni in itinere
2010	1410*		238*
2009	3195	38,6	384
2008	3487	40,2	479
2007	3626	39,6	427
2006	3760	40,1	363
2005	3872	40,9	275
2004	3768	39,2	256
2003	3840	39,6	209
2002	4269	43,8	188

* ***Dati INAIL 2010 relativi ai primi sei mesi – Dati definitivi non ancora noti***
** ***Indice di incidenza: [n. infortuni sul lavoro/consistenza]* 1000 dipendenti***

2.9 Consulenze

Nel corso del biennio 2009/10 si è provveduto a riesaminare e ad aggiornare la politica di Gruppo in materia di affidamento di incarichi di consulenze esterne. È stata infatti formalizzata una nuova Disposizione in materia, la DdG n.134/AD del 28 aprile 2010, che ha sostituito la DdG n. 8/AD del 24 febbraio 2003 che aveva fissato i precedenti indirizzi e politiche di Gruppo in materia e la DdG n.30/AD del 20 dicembre 2004 che istituiva il focal point a livello di Gruppo per il monitoraggio dei costi consulenziali.

È opportuno precisare che la DdG n.134/AD non stravolge le logiche alla base delle soppressa DdG n.8/AD ma, principalmente, aggiorna i riferimenti al quadro normativo applicabile e di riferimento, introduce specificazioni alle regole di governance (ad es si è ritenuto opportuno precisare che le Società del Gruppo non possono attivare per ratifica, ossia dopo l'iter di affidamento dell'incarico, il processo autorizzativo presso la Capogruppo), ed amplia l'ambito di applicazione, individuando specifiche prestazioni professionali da equiparare a consulenze. Resta, invece, confermato il principio che il ricorso a consulenze esterne debba avvenire solo qualora queste siano di effettiva utilità e strumentalità agli obiettivi aziendali; anche il processo autorizzativo non ha subito modifiche. E' infatti sempre prevista una verifica di merito da parte della struttura funzionalmente responsabile della Capogruppo competente per la materia trattata nella prestazione consulenziale ed una verifica di congruità economica, da parte delle strutture della Direzione Centrale Finanza Controllo e Patrimonio; l'utente della consulenza continua a dover monitorare la

prestazione resa e a dare un resoconto a tutte le strutture interessate con il piano di adozione delle risultanze e la valutazione delle prestazioni rese.

Si riportano di seguito gli elementi di costo delle consulenze desumibili dai consuntivi degli anni 2009-2010:

CONSUNTIVO ANNO 2009 (dati in migliaia di euro)

Ferrovie dello Stato Italiane	2.440
RFI	-
Trenitalia	1.051
Ferservizi	-
Altre Gruppo	1.389
TOTALE	**4.880**

CONSUNTIVO ANNO 2010 (al 30.9.2010) (dati in migliaia di euro)

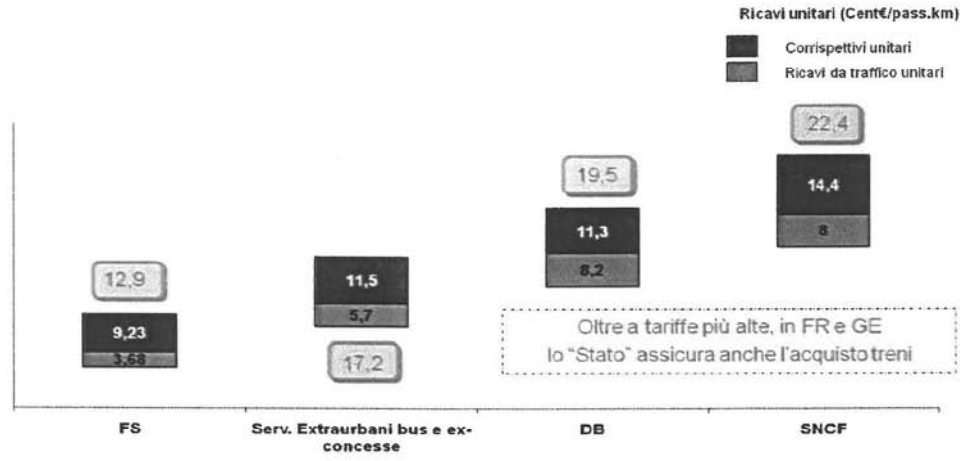
Ferrovie dello Stato Italiane	757
RFI	1
Trenitalia	347
Ferservizi	-
Altre Gruppo	883
TOTALE	**1.988**

3 SERVIZIO UNIVERSALE DEL TRASPORTO FERROVIARIO

3.1 La situazione italiana: servizi universali di trasporto regionale

In Italia la politica di liberalizzazione – secondo FS Italiane – sarebbe stata contrassegnata da una debole contrattualizzazione degli obblighi di servizio pubblico ferroviario, dimostrata, principalmente, dal livello dei corrispettivi (quale somma dei contributi di fonte pubblica e dei ricavi dalle tariffe definite) riconosciuti al prestatore del servizio (impresa ferroviaria) nonché dalla durata dei contratti medesimi.

Come evidenziato nella Figura (Figura 1) e nella Tabella seguente, il ricavo medio unitario (a livello nazionale) che l'impresa ferroviaria Trenitalia percepisce per i servizi di trasporto pubblico locale/regionale è del tutto modesto, sia rispetto ai competitor stranieri (principalmente DB-Germania e SNCF-Francia), sia rispetto ad altri servizi di trasporto in concessione nazionali (servizi extraurbani bus e ex-concesse).



Impresa	Paese	Ricavi (€cent/pax.km) Corrispettivo + tariffa
PKP Regional	Polonia	5
Trenitalia Regionale	Italia	12,9
OBB	Austria	16
DB Regio	Germania	29,5
SNCB	Belgio	20
SNCF Proximité	Francia	22,4
CD	Rep. Ceca	25
NS	Paesi Bassi	26
First Scotrail	Regno Unito	30
Arriva Trains Wales	Regno Unito	38
Northern Rail	Regno Unito	42

Fonte: Study on Regulatory Options on Further Market Opening - Everis per Commissione Europea, anno 2010

L'obiettivo di rafforzare l'equilibrio economico del servizio viene perseguito anche attraverso la sottoscrizione di "nuovi contratti di servizio", certi e di durata congrua (6 anni + 6 rinnovabili), fondati sullo strumento "Catalogo" (elenco sistematico dei servizi diversificati per attributi della prestazione, corredati dai relativi prezzi).

In tal modo, i nuovi contratti di servizio con le Regioni dovrebbero consentire – sempre secondo i dati di fonte FS Italiane- di programmare, sulla base di risorse che vanno considerate come certe, la produzione e gli eventuali investimenti in nuovo materiale rotabile. Al contempo, le prestazioni oggetto del contratto dovrebbero evolvere secondo un corretto rapporto fornitore/cliente: a fronte di garanzie su volumi e corrispettivi sono contemplate infatti penali in caso di prestazioni qualitativamente e/o quantitativamente non rispondenti agli impegni sottoscritti.

Sempre secondo il gestore del servizio trasporto passeggeri, le Regioni hanno generalmente apprezzato la trasparenza del processo ed hanno (o stanno) così effettuato le proprie scelte di acquisto, selezionando i servizi e le relative caratteristiche in base alle esigenze del territorio ed alla loro capacità di spesa.

Secondo FS Italiane, le risorse da committenza pubblica così disponibili e i relativi introiti da traffico consentirebbero di ottenere un ricavo medio unitario di 12,9[9] centesimi di euro a passeggero km (media nazionale), ben al di sotto dei ricavi unitari di SNCF (di oltre il 40%) e di DB (del 35% circa) e degli analoghi servizi di trasporto regionale realizzati su gomma (del 25%) in Italia. Gli attuali ricavi di Trenitalia, seppur in linea con le "scelte d'acquisto" delle Regioni basate sul Catalogo, in termini di qualità del servizio non consentono ancora il decisivo, auspicabile superamento del principale fattore critico: il miglioramento della qualità del servizio offerto, specie nelle aree a maggiore domanda, quali i grandi centri metropolitani.

La società Trenitalia ha avviato importanti azioni di razionalizzazione; tuttavia, solo un aumento dei ricavi complessivi potrà consentire un miglioramento sostanziale della qualità del servizio e l'incremento dell'offerta per il sovraffollamento dei treni. Difatti le attuali risorse, a fronte di una durata contrattuale di almeno 6 anni, consentono di realizzare esclusivamente investimenti autofinanziati in nuovo materiale rotabile per circa 2.000 mln di euro, investimenti che si configurano come mero "mantenimento" del parco rotabile esistente.

---

[9] Livello di ricavo medio unitario (fonte studio Everis per Commissione Europea) che consente di ripagare i costi del servizio prestato, incluso l'accesso e l'utilizzo dell'infrastruttura *(art. 17 DLGS 188/03)*, l'ammortamento del materiale rotabile utilizzato e un adeguato ritorno del capitale investito netto. Non è incluso l'onere derivante dall'ammortamento dell'infrastruttura.

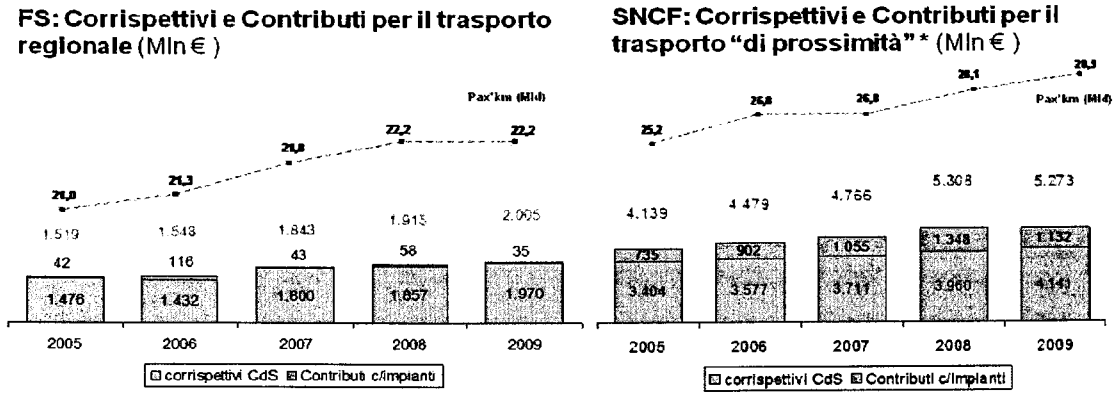
È stato calcolato che solo in presenza di risorse incrementali (sia da Committenza pubblica che da tariffa a carico degli utenti), a parità di altre condizioni (volumi d'offerta, durata), sarebbero possibili ulteriori investimenti, in primis, nel materiale rotabile dedicato ai servizi metropolitani, generando non solo un effetto "distributivo", ma anche di "sviluppo" sull'economia nazionale. A mero titolo di esempio, è stato calcolato, da Ferrovie dello Stato Italiane, che per ogni centesimo di euro di incremento medio unitario dei ricavi (a prezzi costanti) si genererebbero nuove disponibilità pari a circa 220 milioni di euro/anno sufficienti per l'acquisto, ogni anno, di circa 20 nuovi treni metropolitani.

Tale situazione permane, nonostante i pur apprezzabili sforzi intrapresi dalla Committenza pubblica per assicurare ai "servizi universali" regionali le risorse sufficienti a scongiurarne la riduzione, se non addirittura (in qualche caso critico), la soppressione. Infatti lo stanziamento di 480 mln di euro (al lordo dell'IVA) previsto dal DL 185/08, conv. in L. 2/2009, per ciascuno degli anni 2009, 2010 e 2011, ha consentito il solo riconoscimento di contributi al trasporto locale in linea con le esigenze complessive delle Regioni.

È da aggiungere che un ulteriore stanziamento di 800 Milioni di euro in favore del TPL, è stato di recente previsto dal D.L. n. 201 del 6 dicembre 2011 (c.d. Decreto "SalvaItalia") convertito in legge il 22 dicembre 2011 n. 214.

I differenti ricavi unitari illustrati evidenziano sia i diversi livelli di efficienza industriale sia la realizzazione, da parte dei principali competitors di riferimento, di ampi margini nei servizi universali, tali da consentire un utile ragionevole in business più redditizi.

In particolare, rispetto alla situazione francese, stando a quanto sostenuto da Ferrovie dello Stato Italiane, nel nostro Paese le risorse totali messe a disposizione della società Trenitalia per i servizi regionali (corrispettivi in conto esercizio più contributi in conto impianti) sono inferiori del 60% rispetto alle corrispondenti somme acquisite da SNCF (anno 2009), a fronte di volumi di domanda servita che, invece, sono circa l'80% di quelli francesi (vedi Figura 2).



Fonti: "Les Tranfert de l'Etat et des collectivites locales"; per gli anni 06-07-08-09"les comptes des transports en 2009, juin 2010" (Figura 2)

3.2 La situazione italiana: servizi universali di media/lunga percorrenza

Analogamente al trasporto regionale, anche per i servizi universali di Media/Lunga Percorrenza, il Gruppo FS Italiane ha perseguito l'obiettivo di rafforzare l'equilibrio economico mediante la sottoscrizione di "nuovi contratti di servizio" certi e di durata congrua [10] fondati sullo strumento "Catalogo" (elenco sistematico dei servizi diversificati per attributi della prestazione, corredati dai relativi prezzi).

A tale scopo la società Trenitalia ha indicato, per i servizi universali di Media/Lunga Percorrenza oggetto del Contratto, a livello di singolo treno, il corrispettivo richiesto a fronte dei prezzi regolati imposti all'utenza, come definiti dal Ministero competente.

Per l'anno 2009, la differenza iniziale tra risorse disponibili (circa 116 milioni di euro) e valore del servizio (circa 279 milioni di euro) avrebbe comportato una riduzione dell'offerta di oltre 15 milioni di treni.km (su un totale 2008 di 35 milioni di treni-km), con conseguenze non sostenibili sul sistema della mobilità dei passeggeri del Paese, sul bilancio dell'impresa ferroviaria Trenitalia (la cui struttura patrimoniale è già fortemente critica) nonché sui livelli occupazionali (l'impatto stimato è di circa 2.500 esuberi).

Tuttavia, il reperimento di 110 milioni di euro aggiuntivi per gli anni 2009-2010-2011 (derivanti dalla delibera CIPE n°23 8 maggio 2009), viene letto dal Gruppo come un segnale forte, sia in termini di fiducia nei confronti della modalità ferroviaria e nel ruolo che la medesima può svolgere per la mobilità del Paese, sia per uno sviluppo sostenibile dal punto di vista economico e ambientale.

---

[10] Scaduto al 31/12/08 il contratto di servizio relativo al servizio Intercity giorno; il servizio notte è prestato soltanto in funzione di una clausola di continuità del contratto 2004-2005

3.3 Servizio universale di trasporto merci

Il servizio universale di trazione ferroviaria è una decisione di politica dei trasporti che ha come principali obiettivi la limitazione dei livelli di congestione nelle strade e la scelta della modalità di trasporto più affidabile, puntuale e sostenibile, prendendo in considerazione anche le diverse esternalità generate.

La crisi congiunturale mondiale e il consequenziale, generalizzato indebolimento dell'attività produttiva e della domanda stanno generando, nel settore della logistica (trasporto e distribuzione), un progressivo riposizionamento strategico degli operatori lungo la supply chain[11], con una tendenza alla concentrazione delle proprie attività sulle aree maggiormente profittevoli, al fine di conseguire sinergie operative per migliorare la propria presenza nei confronti del cliente finale.

Nel comparto del trasporto merci, inoltre, è presente una elevata concorrenza intramodale, concentrata esclusivamente sui mercati più redditizi, sostanzialmente nel Nord Italia; non esistono infatti servizi merci per ferrovia effettuati al Sud di Roma se non dal Gruppo FS.

In questo contesto, la produzione di servizi in perdita, "sovvenzionati" attraverso i proventi delle attività cosiddette a mercato - peraltro, in diminuzione per effetto della concorrenza – è ritenuta ingiustificata dal punto di vista industriale.

È necessario pertanto definire con precisione quale sia il perimetro dei servizi di trazione merci ritenuti "di natura universale", espletati in funzione di contratti di servizio certi, e di durata congrua".

La società Trenitalia ha temporaneamente bloccato ogni proprio intervento di modifica al reticolo servito, che si è comunque di per sé modificato per effetto del calo della domanda[12].

Tuttavia, al fine di evitare che la situazione di squilibrio economico del comparto si aggravi ulteriormente, in considerazione della crisi economica in atto, si renderà opportuno nell'immediato riprendere il processo di razionalizzazione del settore.

---

[11] "Gestione della catena di approvvigionamento e distribuzione": comprende l'insieme di tutte le attività (e, per estensione, delle aziende che le svolgono) che permettono di portare sul mercato un prodotto o servizio (Cooper M.C., Ellram L. M 1993).

[12] Sulle misure adottate da Trenitalia per riportare in equilibrio economico il settore "cargo", vedi ultra, pag. 116.

3.4 L'agenzia nazionale per la sicurezza ferroviaria

Nella direttiva 2004/49/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio del 29 aprile 2004 (direttiva relativa alla sicurezza delle ferrovie comunitarie) è richiesto (articolo 16) che *"ciascuno Stato membro istituisca un'autorità preposta alla sicurezza. Tale autorità può essere il ministero responsabile dei trasporti ed è indipendente sul piano organizzativo, giuridico e decisionale da qualsiasi impresa ferroviaria, gestore dell'infrastruttura, soggetto richiedente la certificazione e ente appaltante"*.

Il Decreto legislativo di recepimento del 10 agosto 2007 ha istituito l'Agenzia Italiana per la Sicurezza delle ferrovie, con sede in Firenze.

L'ANSF ha riunito in un unico soggetto una serie di competenze in materia di sicurezza precedentemente esercitate dal Ministero dei Trasporti, attraverso la Direzione Generale del Trasporto Ferroviario e dal Gestore dell'Infrastruttura Rete Ferroviaria Italiana SpA ed è soggetto tecnicamente indipendente rispetto a tutti gli operatori nel campo del trasporto ferroviario.

L'Agenzia contribuisce, con il suo compito di vigilanza, al mantenimento degli attuali livelli di eccellenza nel campo della sicurezza della circolazione ferroviaria. Ne promuove il costante miglioramento, in relazione al progresso tecnico e scientifico, contribuendo all'armonizzazione delle norme di sicurezza nazionali e internazionali, attraverso l'interoperabilità della rete ferroviaria Europea.

L'Agenzia è sottoposta a poteri di indirizzo e di vigilanza del Ministro dei Trasporti che annualmente relaziona al Parlamento sull'attività svolta.

- **Ufficio per la regolazione dei servizi ferroviari**

Nella direttiva 2001/14/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio del 26 febbraio 2001 ("primo pacchetto ferroviario") si richiede (articolo 30) che "ciascuno Stato membro istituisce un organismo di regolamentazione. Detto organismo, che può essere il ministero competente in materia di trasporti o qualsiasi altro organismo, è indipendente, sul piano organizzativo, giuridico, decisionale e della strategia finanziaria, dai gestori dell'infrastruttura, dagli organismi preposti alla determinazione dei diritti, dagli organismi preposti all'assegnazione e dai richiedenti".

In attuazione della predetta normativa, è stato istituito - quale organismo di regolazione nazionale - l'Ufficio per la regolazione dei servizi ferroviarie (URSF), i cui ruolo e compiti sono definiti dall'articolo 37 del Decreto Legislativo 8 luglio 2003, n. 188, di "*Attuazione delle direttive 2001/12/CE, 2001/13/CE e 2001/14/CE in materia ferroviaria*".

L'URSF svolge attività di vigilanza e monitoraggio sulla concorrenza nei mercati dei servizi di trasporto ferroviario. In particolare, svolge attività di vigilanza e controllo sulle attività del Gestore dell'Infrastruttura ferroviaria nazionale[13] al fine di verificarne l'equità, la non discriminatorietà e la conformità alle disposizione normative.

Tutti i soggetti interessati, compresi i concorrenti dell'incumbent [14] nazionale e/o i richiedenti autorizzati (tale figura è definita all'art. 3 del citato d.lgs. 188/03) possono ricorrere all'organismo di regolazione contro decisioni ritenute discriminatorie prese sia dal gestore dell'infrastruttura che da altre imprese ferroviarie in merito a una serie di problematiche tra cui le procedura di assegnazione della capacità di infrastruttura e relativo esito;il sistema di imposizione dei canoni di accesso ed utilizzo sia dell'infrastruttura ferroviaria che dei corrispettivi per i servizi accessori (così come definiti nell'art. 20 DLGS 188/03); il livello o la struttura dei canoni di accesso.

L'URSF è, inoltre, dotato di poteri sanzionatori che ne rafforzano il ruolo, esercitabili al fine di neutralizzare gli effetti prodotti dal comportamento non corretto di qualche operatore.

Al di fuori delle attività sopra citate, in materia di concorrenza è in ogni caso fatta salva la possibilità per i soggetti interessati di ricorrere all'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato istituita con la legge n. 287 del 1990, che – com'è noto - assegna all'Antitrust il compito di vigilare sulle intese restrittive della concorrenza, sugli abusi di posizione dominante, sulle operazioni di concentrazione che comportano la costituzione o il rafforzamento di una posizione dominante in modo tale da eliminare o ridurre in misura sostanziale e duratura la concorrenza.

L'URSF, in attuazione di quanto previsto dall'articolo 59 della Legge 23 luglio 2009, n. 99, ha emanato in data 6 maggio 2010 un decreto dirigenziale, recante i criteri in base ai quali l'URSF stesso 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 (decreto del 6 maggio 2010, prot. 203/1/URSF);

Sulla base dei criteri di cui al citato decreto dirigenziale, l'URSF ha adottato i seguenti provvedimenti:

- con decisione del 9 novembre 2009, n. 589, ha limitato lo svolgimento del servizio di trasporto ferroviario passeggeri richiesto dall'impresa Arenaways sulla tratta

[13] In atto, RFI

[14] Impresa ferroviaria ex-monopolista (cfr. Trenitalia Spa).

Torino-Milano (le tracce richieste sono state limitate alle sole fermate nei capoluoghi di Regione Milano e Torino).

- con decisione del 6 dicembre 2010, n. 659, successivamente sospesa con decisione del 10 dicembre 2010, n. 671, ha disposto limitazioni al diritto di far salire e scendere passeggeri, in ambito nazionale, al servizio di trasporto ferroviario di passeggeri da parte delle imprese ferroviarie Deutsche Bahn AG, OBB Austrian Rail e Le Nord sulla linea del Brennero.

- **Autorità dei Trasporti**

L'Autorità dei Trasporti dovrà fungere da organismo di regolazione del settore, anche attraverso l'emanazione di direttive per assicurare la trasparenza, la disaggregazione e la separazione contabile e gestionale delle imprese regolate, anche in modo da distinguere costi e ricavi riguardanti le attività di servizio pubblico.

Si rammenta che con l'art. 37 del Decreto Legge n. 201 del 6/12/2011, convertito in Legge il 22/12/2011 n.214 il Governo è stato delegato ad emanare, con una o più regolamenti da adottare ai sensi dell'art. 17 comma 2 della legge n 400/88 entro 6 mesi, norme volte ad individuare tra le Aurorità indipendenti esistenti, l'Autorità che dovrà svolgere competenze in materia di regolazione del settore dei Trasporti.

4 Liberalizzazione del trasporto ferroviario passeggeri in UE e applicazione del criterio di reciprocità

Com'è noto il problema della "liberalizzazione" nei settori cc.dd. speciali, tra cui quello del trasporto ferroviario, è da anni al centro della politica UE, che, nell'intento di contrastare la naturale posizione monopolistica delle imprese ferroviarie (c.d. *incumbent*), da un lato, e di migliorare l'efficienza del servizio, dall'altro, attraverso una maggiore apertura alla concorrenza, ha adottato una serie di misure mirate ad introdurre logiche di mercato e la contestuale trasformazione delle ex aziende monopolistiche in soggetti governati secondo logiche imprenditoriali. Tale orientamento dell'Unione Europea è stato dettato da due principali priorità:

- di carattere regolatorio,
- di carattere prettamente industriale.

Le priorità di carattere regolatorio rispondono all'esigenza di migliorare efficienza e qualità del trasporto ferroviario, facendo leva sulla progressiva apertura del mercato. Tuttavia, la messa a regime di un chiaro quadro di regolazione può aver luogo solo ove si verifichino particolari condizioni di contesto.

In coerenza con le rilevanti criticità sistemiche del settore, tali condizioni di contesto rispondono a priorità di carattere industriale, tese, in primo luogo, a liberare le ex imprese monopoliste dai vincoli del passato - spesso provenienti, come in Italia, dalla natura di ente pubblico – per competere a parità di condizioni con le imprese concorrenti.

In coerenza con tale duplice obiettivo - liberalizzazione e trasformazione dei sistemi ferroviari da amministrazioni pubbliche a imprese operanti secondo logiche di mercato - la legislazione europea ha previsto:

- la cancellazione del debito storico, per liberare le imprese dai vincoli di natura economico-finanziaria risalenti in gran parte a ragioni di carattere politico-sociale;
- l'indipendenza gestionale, affinché possano scegliere i mercati su cui operare e definire le tariffe e le modalità di commercializzazione;
- la regolazione dei rapporti con lo Stato tramite la contrattualizzazione degli obblighi di servizio pubblico, in modo da poter negoziare su basi paritetiche, quantità e qualità dei servizi di pubblica utilità resi, a fronte di corrispettivi adeguati.

Tali obiettivi, sebbene l'Italia sia stata tra i primi ad avviare concretamente il processo di liberalizzazione dettato dall'Unione Europea, sono ancora lontani dall'essere raggiunti. Permane, in altre parole, un profondo squilibrio tra i due obiettivi prioritari: quello dello Stato regolatore - che intervenga per determinare le migliori condizioni di concorrenza - e quello dello Stato proprietario – teso a tutelare il valore di un asset pubblico.

Ciò premesso si rammenta che l''Unione Europea con il terzo pacchetto ferroviario (direttiva 2007/58/CE) ha, peraltro, liberalizzato il solo trasporto internazionale passeggeri, riconoscendo alle imprese ferroviarie - a partire da gennaio 2010 - il diritto di accesso all'infrastruttura di tutti gli stati membri per effettuare servizi di trasporto internazionale passeggeri, incluso il cabotaggio. Nessun obbligo è disceso, invece, dal legislatore comunitario di liberalizzare il trasporto nazionale.

Ogni paese ha, pertanto, intrapreso un proprio percorso in materia di liberalizzazione del trasporto passeggeri, realizzata con tempistiche e modalità differenti tra gli stati membri; con l'effetto di determinare asimmetrie nei gradi di apertura del mercato del trasporto passeggeri nazionale all'interno dell'Unione Europea.

Deve essere ricordato che una società concorrente di Trenitalia S.p.A. è partecipata al 20% dall'IF incumbent francese.

4.1 Contenzioso amministrativo su questioni di carattere regolatorio

Nel contesto UE di liberalizzazione dei Servizi di Trasporto ferroviario, si ritiene opportuno fornire una sintetica panoramica dei contenziosi pendenti su problematiche di carattere regolatorio, che evidenziano la complessità del contesto in cui si muove il Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane nel quadro della progressiva liberalizzazione del mercato ferroviario.

In tale scenario le iniziative giurisdizionali, subite o attivate dalle Società del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane, sono essenzialmente riconducibili a tre ordini di questioni, come di seguito brevemente illustrate.

A) Assegnazione delle tracce

- A seguito delle segnalazioni pervenute da Altroconsumo, CODACONS e dall'impresa ferroviaria Arenaways, nel corso del 2010 l'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato ("AGCM") ha avviato un procedimento al fine di

accertare se "i comportamenti posti in essere da FS Italiane , per il tramite di RFI, nel mercato dell'accesso all'infrastruttura ferroviaria nazionale" abbiano integrato un eventuale abuso di posizione dominante[15], ai sensi dell'articolo 102 del Trattato sul Funzionamento dell'Unione Europea. L'AGCM, nell'ambito di tale procedimento, ha disposto accertamenti ispettivi nelle sedi di FS, RFI e Trenitalia, effettuati da propri funzionari e da agenti della Guardia di Finanza in data 21 dicembre 2010.

FS Italiane, con ricorso notificato in data 3 febbraio 2011, ha impugnato davanti al TAR Lazio sia il provvedimento di avvio del procedimento, sia l'atto autorizzativo dell'ispezione[16], in ragione della ritenuta palese carenza di istruttoria e quindi di adeguata motivazione, nonché della violazione del canone di proporzionalità, anche con riferimento all'ispezione delle sedi FS Italiane, disposta quale primo atto istruttorio in luogo della richiesta di informazione o esibizione dei documenti, che, secondo FS italiane SpA sarebbe stato possibile rivolgere nello specifico anche agli altri soggetti istituzionali direttamente coinvolti nella vicenda (URSF). Nella Camera di Consiglio del 9 marzo 2011, FS ha rinunciato alla istanza cautelare proposta.

A seguito del deposito di apposita istanza da parte di FS, l'udienza di discussione del merito è stata fissata per il 9 novembre 2011. All'esito di tale udienza, la causa è stata trattenuta in decisione.

Un analogo giudizio è stato avviato anche da RFI.

Le società Arenaways, LeNord e DB Ferverkehr A.G., con tre distinti ricorsi hanno chiesto l'annullamento delle decisioni con cui l'URSF, in applicazione dell'art. 59, L. n. 99/2009/30, ha limitato le fermate sulle tracce rispettivamente richieste (sulla tratta Torino-Milano per quanto riguarda Arenaways; sulla linea del Brennero per quanto riguarda LeNord e DB). Le ricorrenti hanno impugnato inoltre il decreto dirigenziale con cui l'URSF ha stabilito "a monte" i criteri della asserita valutazione della compromissione dell'equilibrio economico dei contratti di servizio. All'udienza del 24 marzo 2011, LeNord e DB Ferverkehr A.G hanno

---

[15] Con riferimento, in particolare, a presunti comportamenti ostruzionistici adottati dal Gestore dell'infrastruttura a fronte delle richieste di tracce orarie pervenute da Arenaways per la tratta Torino - Milano.

[16] Nel ricorso viene altresì chiesto: 1) l'annullamento, siccome illegittima in via derivata, della lettera del 18 gennaio 2011, con cui l'AGCM ha respinto la richiesta di FS di trattamento confidenziale e restituzione di tutta la documentazione acquisita in sede di ispezione; 2) in via subordinata, la rimessione alla Corte Costituzionale della questione di legittimità dell'art. 14, comma 2, della L. n. 287/1990 per violazione degli artt. 3, 13, 14, 24, 97, 113 e 117, comma 1 della Costituzione, nonché degli artt. 6 e 8 della Convenzione per la salvaguardia dei diritti dell'uomo e delle libertà fondamentali.

rinunciato alla domanda cautelare proposta. Con distinte sentenze del 7.10.2011, il Tar Lazio ha dichiarato sia il ricorso proposto da LeNord improcedibile per sopravvenuto difetto di interesse sia il ricorso proposto da DB Ferverkehr A.G. estinto per rinuncia. Arenaways a sua volta ha presentato domanda incidentale di accesso alla relazione di Trenitalia depositata nell'ambito dell'istruttoria svolta dall'URSF (all'esito della quale è stato adottato il provvedimento gravato). Il Tar, con ordinanza del 12 aprile 2011, ha respinto l'istanza, sul presupposto che la conoscenza integrale del documento, avrebbe determinato "un flusso informativo contrario ai principi del diritto antitrust". Avverso tale ordinanza, Arenaways ha proposto appello che è stato respinto dal Consiglio di Stato, con ordinanza depositata in data 5 settembre 2011.

Con riferimento al giudizio principale l'udienza di merito è fissata per il 27 gennaio 2012.

B) Questioni relative ai terminali

- Con ricorso al Presidente della Repubblica, notificato in data 17 novembre 2009 e già oggetto di precedenti informative, Rail Traction Company SpA, unitamente ad altre Imprese Ferroviarie operanti nel settore "cargo", ha chiesto l'annullamento, previa sospensione, della Direttiva del Presidente del Consiglio dei Ministri del 7 luglio 2009, che ha ridefinito il perimetro degli impianti e scali merci, nonché degli impianti di manutenzione rotabili appartenenti al Gestore dell'infrastruttura e ha previsto il trasferimento di alcuni *asset* da parte di RFI alle Società del Gruppo FS. All'esito delle risultanze dell'attività istruttoria, il Consiglio di Stato con parere n. 1817/2011, ha dichiarato inammissibile il ricorso straordinario proposto in quanto "*le imprese ferroviarie ricorrenti non hanno impugnato gli atti amministrativi successivi all'adozione della direttiva*". In data 14 giugno 2011, il Presidente della Repubblica ha adottato, su proposta del Presidente del Consiglio dei Ministri, in conformità al citato parere del Consiglio di Stato, il decreto conclusivo del procedimento. Con ricorso straordinario al Presidente della Repubblica notificato in data 2 dicembre 2010, la Società Gestione Terminali Ferrostradali SpA (di seguito "SGT") e FS Logistica SpA hanno impugnato la decisione dell'URSF nella parte in cui l'ufficio regolatore ha ritenuto applicabile il D. Lgs. n. 188/2003 al terminal di Pomezia/Santa Palomba di proprietà di SGT e nella parte in cui ha affermato che "*una differente disciplina fra scali merci e terminali merci a seconda che rientrino o meno nella sfera di disponibilità del Gestore dell'Infrastruttura è in contrasto con le norme comunitarie*". Su opposizione della

Società controinteressata Interporto Servizi Cargo, il giudizio è stato trasposto in sede giurisdizionale. Si è in attesa delle fissazione dell'udienza di merito da parte del Tar Lazio.

- Con ricorso notificato in data 6 novembre 2010, la società Nuovo Trasporto Viaggiatori SpA (di seguito "NTV") ha chiesto al Tar Lazio l'annullamento di una serie di atti concernenti questioni di *asset allocation* nonché della DPCM 7 luglio 2009. NTV ha chiesto inoltre il risarcimento dei danni che verrà quantificato in corso di causa. L'udienza di discussione del merito non è stata ancora fissata.

C) "Sconto K2".

- Con una serie di ricorsi al TAR Lazio, il primo dei quali notificato in data 25 settembre 2007, varie Imprese Ferroviarie operanti nel settore "cargo", hanno chiesto l'annullamento, previa sospensione, del Decreto del Ministro dei Trasporti datato 11 luglio 2007, n. 92T, che ha stabilito l'inapplicabilità dello sconto al canone di utilizzo della rete ferroviaria a far data dal 1° gennaio 2006, nonché degli atti conseguenti. Il TAR, dopo avere disposto incombenti istruttori a carico di RFI e del MIT, all'udienza del 6 ottobre 2011, ha trattenuto le cause in decisione.
- Sulla questione "Sconto K2" – di cui è stata già fornita una prima sommaria informativa nella precedente relazione al Parlamento - si è aperto un nuovo fronte di contenzioso dinanzi al Tar Lazio. La vicenda, infatti, ha formato oggetto anche di istruttoria da parte dell'AGCM, conclusasi con l'assunzione di impegni da parte di FS e RFI nei confronti delle suddette IF. Successivamente, la stessa AGCM, rigettando i reclami appositamente presentati dalle IF, ha confermato, con apposito provvedimento, la correttezza del comportamento posto in essere da FS e RFI per dare attuazione a tali impegni. Quest'ultimo provvedimento è stato autonomamente impugnato dalle medesime IF, con ricorso notificato in data 23 dicembre 2009. L'udienza di discussione del merito è stata fissata al 21 marzo 2012.

Alla relazione viene allegato un prospetto riepilogativo dei contenziosi amministrativi pendenti su questioni di carattere regolatorio.

Per analogia di contenzioso e completezza di informazione si ritiene utile riportare sinteticamente in questa sede notizie in ordine ad altri due "contenziosi" che hanno avuto grande impatto mediatico nel biennio considerato.

- **Contenzioso Alstom**

1. Con atto di citazione notificato il 3 novembre 2010 Alstom Ferroviaria SpA ha convenuto in giudizio Trenitalia davanti al Tribunale di Saluzzo invocando la nullità di alcune clausole contrattuali contenute nel contratto stipulato il 28.06.2001, avente ad oggetto "la progettazione, la costruzione, la messa a punto e la consegna di circa n. 200 complessi automotori per il trasporto regionale" (c.d. Minuetto) e nei successivi contratti applicativi stipulati fino al 2007 e chiedendo un risarcimento pari a ca. 150 mil di euro. Trenitalia si è costituita in giudizio contestando in toto le domande attoree, chiedendo a sua volta in via riconvenzionale ad Alstom il risarcimento dei danni diretti ed indiretti subiti a seguito dei ritardi nelle forniture dei treni quantificati in un importo non inferiore a quanto rivendicato dalla controparte. Il Giudice, fissati i termini ex art. 183 c.p.c., ha rinviato la causa all'udienza dell'8 marzo 2012 per l'ammissione dei mezzi istruttori.

2. Con atto di citazione notificato il 18 gennaio 2011 Alstom Ferroviaria SpA ha convenuto in giudizio Trenitalia davanti al Tribunale di Roma, facendo riferimento al contratto di appalto n. 86 del 27.06.2005 per la fornitura di "dodici treni ad assetto variabile di nuova generazione " (c.d. ETR 600) chiedendo la disapplicazione delle penali operata dalla stazione appaltante a seguito di inadempienze e ritardi contestati al Fornitore e la condanna della Committente ad un risarcimento danni, quantificato in ca. 220 mil. di euro, in ragione dell'asserita illecita ed abusiva condotta di Trenitalia nella gestione contrattuale. Alla prima udienza, fissata per il 15 luglio 2011, Trenitalia si è costituita in giudizio contestando le domande attore chiedendone l'integrale rigetto e spiegando domanda riconvenzionale. In tale udienza le parti hanno eccepito la parziale nullità dei rispettivi atti introduttivi; il Giudice si è riservato concedendo il termine del 28 ottobre 2011 per il deposito di memorie integrative

3. Da ultimo, con ricorso n. 7582/10 proposto da Alstom Ferroviaria SpA contro Trenitalia e nei confronti di AnsaldoBreda in proprio e quale mandataria del RTI costituito con Bomabrdier Transportation Italy SpA, Alstom ha chiesto l'annullamento del provvedimento con il quale Trenitalia in data 5 agosto 2010 ha aggiudicato al predetto RTI la gara a procedura negoziata (del 30 novembre 2009) per l'affidamento

in appalto di una fornitura di 50 treni AV. Il TAR Lazio, Sez. Terza Ter, con sentenza del 2 dicembre 2010 ha rigettato il ricorso. Avverso detta sentenza Alstom Ferroviaria SpA ha interposto appello respinto dal Consiglio di Stato con sentenza del 15 giugno 2011.

- **Contenzioso "Pulizie"**

A seguito dell'indizione di due nuove procedure di gara per l'istituzione di accordi quadro per "l'affidamento dei servizi di pulizia del materiale rotabile e degli impianti industriali di Trenitalia" (la prima pubblicata sulla G.U.R.I. n. 73 del 25 giugno 2008 e in GG.UU. del 24 luglio 2008; la seconda in GG.UU. del 19 dicembre 2008), a partire da luglio 2008 è sorto un copioso contenzioso, avviato prima innanzi al giudice amministrativo e poi davanti al giudice civile, da parte delle ex ditte appaltatrici dei servizi in parola, i cui precedenti contratti erano stati risolti da Trenitalia a seguito di gravi inadempienze rilevate nell'esecuzione delle prestazioni affidate e che, per effetto di tale risoluzione erano state escluse, pur avendovi partecipato, dalle nuove procedure di gara.

Davanti al giudice amministrativo sono stati proposti n. 32 ricorsi avverso vari provvedimenti assunti dalle Stazioni appaltanti nell'ambito delle due procedure di gara e nei confronti delle imprese ex appaltatrici riconducibili sostanzialmente a due gruppi che, di fatto, avevano monopolizzato il mercato precedente, aggiudicandosi la totalità degli appalti, nell'area centro meridionale il primo, e centro nord il secondo. Tali giudizi si sono conclusi tutti favorevolmente a Trenitalia nel primo grado di merito davanti al Tar Lazio ed in un solo caso davanti al Tar Puglia.

Analogo risultato favorevole a Trenitalia è stato registrato anche davanti al Consiglio di Stato che ha rigettato nel merito gli appelli proposti da alcune imprese soccombenti in 1° grado, con l'unica eccezione degli appelli proposti da una quarta società avverso le sentenze del Tar Lazio che avevano confermato la legittimità del provvedimento di revoca dell'aggiudicazione di alcuni lotti della prima gara e dell'esclusione dalla seconda. Secondo FS Italiane le due sentenze (sostanzialmente identiche) del Consiglio di Stato sarebbero basate su presupposti errati, soprattutto per avere il Collegio travalicato gli ambiti della propria giurisdizione. Per tali motivi sono state impugnate da Trenitalia davanti alla Corte di Cassazione, che non si è ancora pronunciata al riguardo.

Davanti al Giudice ordinario sono stati proposti, sia in fase ordinaria che cautelare o esecutiva, n. 33 cause su iniziativa di numerose ditte, in gran parte riconducibili ai sopracitati gruppi imprenditoriali, appaltatrici dei contratti precedenti risolti da Trenitalia a seguito delle gravissime inadempienze registrate nell'esecuzione dei servizi appaltati.

Le cause sono state radicate quasi tutte davanti al Tribunale civile di Roma, che è stato chiamato a giudicare sull'esistenza dei presupposti dell'intervenuta risoluzione e sulla fondatezza delle richieste di condanna di Trenitalia al risarcimento dei danni asseritamente dichiarati patiti dalle ditte di pulizia, peraltro fermamente contestate da Trenitalia.

In alcuni casi, Trenitalia ha, a sua volta rivendicato in via riconvenzionale il risarcimento dei danni, sia diretti che indiretti, cagionati dagli appaltatori in fase di esecuzione dei contratti; ha altresì avviato cause attive avverso le Compagnie Assicuratrici, che avevano prestato le garanzie a copertura dell'esatta esecuzione di detti contratti.

Merita infine un accenno l'incidenza che, sui giudizi in corso stanno avendo le sentenze del Tribunale Fallimentare di Bari e di Roma che recentemente hanno dichiarato il fallimento di alcune società già affidatarie dei servizi di pulizia; in conseguenza di queste decisioni, alcuni giudizi sono stati dichiarati interrotti ed analoga dichiarazione verrà pronunciata verosimilmente anche per gli altri alla prima udienza utile.

Parallelamente alle vertenze civili, a partire dal mese di settembre 2009, un rilevante numero di lavoratori appartenenti alle imprese di pulizia uscenti si sono rivolti al Giudice del lavoro, rivendicando competenze non corrisposte (TFR, una tantum, 13ª e 14ª mensilità) sia nei confronti dei propri (ex) datori di lavoro inadempienti, sia nei confronti di Trenitalia, obbligata solidalmente quale Committente dell'appalto al pagamento delle retribuzioni non corrisposte ai lavoratori ai sensi e per gli effetti dell'art. 29 del d. lgv. 276/2003 (c.d. Legge Biagi).

Nonostante l'opposizione di Trenitalia, il Giudice del Lavoro ha in più occasioni condannato la società del Gruppo FS Italiane ad adempiere a tale obbligo solidale; a fronte di tali pronunce provvisoriamente esecutive, Trenitalia ha dovuto erogare pagamenti nei confronti dei lavoratori interessati per circa 3 milioni di euro, provvedendo di conseguenza, ad insinuare il relativo credito al passivo delle procedure concorsuali sopra richiamate.

Infine tra le questioni di carattere regolatorio si segnala quella insorta tra RFI ed il nuovo operatore ferroviario NTV su cui la Corte riferirà nella relazione concernente la gestione di RFI per l'esercizio 2010.

PARTE II

5. GESTIONE ECONOMICA, PATRIMONIALE E FINANZIARIA DEL GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

5.1 Attestazioni del Dirigente preposto alla redazione dei documenti contabili societari

5.1.1 Bilancio al 31.12.2009

Come già evidenziato nella precedente relazione al Parlamento, nell'ottica dell'adozione di un sistema di *governance* sempre più evoluto ed equiparato a quello delle società quotate, è stata introdotta in Ferrovie dello Stato Italiane SpA, con modifica dello Statuto Sociale deliberata dell'Assemblea degli Azionisti del 27 aprile 2007, la figura del "Dirigente Preposto alla redazione dei documenti contabili societari" di cui alla legge n. 262/2005.

Il Dirigente preposto è stato nominato dal Consiglio di Amministrazione di Ferrovie dello Stato Italiane SpA il 26 ottobre 2007.

Le novità introdotte dalla legge sopra citata rivestono carattere di grande importanza, sia per l'identificazione della nuova figura, cui è affidata la responsabilità dell'esistenza di un adeguato sistema dei controlli interni e di una corretta informativa finanziaria, sia per i collegati aspetti che vanno ad incidere sulle regole e sulle prassi di governo societario.

Riveste carattere parimenti innovativo la circostanza che l'Amministratore Delegato della società, individualmente e non come parte di un Organo Collegiale, assuma la responsabilità di sottoscrivere congiuntamente al Dirigente preposto il bilancio della società.

Il Dirigente preposto, infatti, a firma congiunta con l'Amministratore Delegato di Ferrovie dello Stato Italiane SpA, è chiamato ad attestare ogni anno relativamente al bilancio d'esercizio e consolidato del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane:

- l'adeguatezza delle procedure amministrativo contabili per la formazione dei bilanci e l'effettiva operatività nel corso dell'esercizio;
- la corrispondenza dei bilanci alle risultanze dei libri e delle scritture contabili;

- la conformità dei bilanci alle norme di legge ed ai principi contabili di riferimento e la loro idoneità a fornire una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale, economica e finanziaria della società e delle imprese incluse nel consolidamento.

In considerazione della complessità di organizzazione del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane e nell'intento di provvedere ad una più capillare diffusione della cultura di controllo sull'informativa finanziaria, in data 27 febbraio 2008 il Consiglio di Amministrazione di Ferrovie dello Stato Italiane ha deliberato di procedere all'istituzione della figura del Dirigente Preposto alla redazione dei documenti contabili societari anche nelle principali società controllate.

Nel corso del biennio considerato, previa modifica dei rispettivi Statuti Sociali, sono stati quindi nominati, dai singoli Consigli di Amministrazione, i Dirigenti Preposti di: RFI SpA, Trenitalia SpA, Sita SpA, Sogin Srl, Grandi Stazioni SpA, FS Logistica SpA e Centostazioni SpA.

Con riferimento sia al 2009 che al 2010 i Dirigenti Preposti delle società controllate sopra citate, a firma congiunta con gli Amministratori Delegati, hanno rilasciato le proprie Attestazioni sui bilanci societari.

Più in particolare si segnala:

- per l'esercizio 2009:
  - è stata rilasciata l'Attestazione sul bilancio d'esercizio di Ferrovie dello Stato Italiane SpA senza evidenziare aspetti di rilievo;
  - è stata rilasciata l'Attestazione sul bilancio consolidato del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane, segnalando che *"risultano esigenze di miglioramento del sistema di controllo interno amministrativo -contabile, in parte già rilevate nel corso del processo di attestazione 2008 ed ancora non risolte, con particolare riferimento alle società Sita e Sogin, a fronte delle quali il DP delle singole società è tuttora impegnato in specifici piani di azione correttivi e per i quali richiede interventi mirati"*.
- per l'esercizio 2010:
  - l'Amministratore Delegato e il Dirigente Preposto alla redazione dei documenti contabili societari del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane hanno attestato l'adeguatezza dei documenti contabili societari, in relazione alle caratteristiche

dell'impresa e all'effettiva applicazione delle procedure amministrativo-contabili per la formazione del bilancio d'esercizio e per il bilancio consolidato. Per quest'ultimo, sono state segnalate esigenze di miglioramento nel sistema di controllo interno amministrativo-contabile con riferimento alle società Sita/Sogin e Grandi Stazioni SpA, a fronte delle quali sono stati richiesti specifici piani di azioni correttive. Il gruppo, al riguardo, sta attuando un'attività di rivisitazione delle procedure amministrativo contabili per tener conto degli impatti della transizione ai principi contabili internazionali IAS/IFRS. Una particolare attenzione è stata posta inoltre alla definizione e verifica delle regole interne inerenti materie quali le "operazioni con parti correlate" e "l'affidamento di consulenze/prestazioni professionali"; all'avvio di un progetto sulla *segregation of duties*; [17]all'adozione di uno specifico sistema informativo per la gestione della *compliance* della legge 262/2005 del gruppo, nonché ad un allargamento delle attività di verifica della corretta operatività del sistema di controllo interno anche per alcune controllate minori.

5.2 Attività del Collegio Sindacale

5.2.1 Con riferimento al Bilancio al 31.12.2009

Il Collegio sindacale ha provveduto ad accertare la regolare tenuta della contabilità sociale, la corrispondenza del bilancio alle risultanze dei libri e delle scritture contabili e l'osservanza delle norme concernenti per la valutazione del patrimonio sociale.

Ha, inoltre, verificato l'osservanza delle norme di legge riguardanti la predisposizione della relazione sulla gestione e la completezza della stessa.

L'Amministratore Delegato e il Dirigente preposto alla redazione dei documenti contabili societari hanno rilasciato l'attestazione prevista dall'art.16 dello Statuto sociale relativamente al bilancio d'esercizio.

Il Collegio ha poi provveduto agli adempimenti riguardanti il conferimento dell'incarico di revisione legale dei conti, previsti dall'art. 13 del Decreto legislativo 39 del 27 gennaio 2010.

Infine, ai sensi dell'art. 2429 c.c., ha espresso parere favorevole all'approvazione del bilancio dell'esercizio 2009 ed ha contestualmente segnalato all'Assemblea l'esigenza

[17] Separazione di competenze.

di provvedere alla nomina del nuovo Collegio Sindacale, essendo venuto a scadere quello in carica con l'approvazione del bilancio d'esercizio 2009.

Con riferimento al bilancio consolidato 2009, il Collegio sindacale, nella medesima data, ha preso atto:

- del corretto utilizzo dei criteri di valutazione delle varie poste del bilancio consolidato indicati in nota integrativa e determinati, senza deroga alcuna, secondo le disposizioni del codice civile e del Decreto Legislativo 127 del 1991;
- che nella Nota Integrativa sono state riportate le informazioni relative alle operazioni realizzate dalle Società con Parti ad esse Correlate, qualora esse siano "rilevanti" e "concluse a condizioni non di mercato";
- che l'Amministratore Delegato e il Dirigente Preposto alla redazione dei documenti contabili societari hanno rilasciato l'attestazione prevista dall'art. 16 dello Statuto sociale relativamente al bilancio d'esercizio;
- dell'utilizzo, nella redazione del bilancio consolidato, dei dati di bilancio della Capogruppo e di quelli delle imprese rientranti nell'area di consolidamento, già approvati dalle rispettive Assemblee o dai Consigli di Amministrazione.

5.2.2 Con riferimento al Bilancio al 31.12.2010

Il Collegio sindacale, ai sensi dell'art. 2429 c.c., ha espresso parere favorevole all'approvazione del bilancio dell'esercizio, evidenziando che il progetto di bilancio è stato redatto in conformità ai Principi contabili Internazionali e, in particolare, all'International Financial Reporting Standard (IFRS), International Accounting Standards (IAS) e alle interpretazioni degli stessi date dall'International Financial Reporting Interpretation Commitee (IFRIC).

Inoltre, ha rilevato che l'esposizione generale dei dati di bilancio risulta conforme alla legge e ai principi contabili internazionali in vigore per quel che riguarda la sua formazione e struttura.

In ordine al bilancio consolidato, il Collegio Sindacale ha espresso l'avviso che questo e i connessi prospetti contabili consolidati siano redatti secondo le impostazioni prescritte dagli IFRS, avvalendosi della facoltà prevista dal d.lgs. 28 febbraio 2005, n. 38, che disciplina le opzioni in tema di principi contabili internazionali.

5.3 Relazione della Società di revisione

5.3.1 Con riferimento al Bilancio al 31.12.2009

La società di revisione incaricata ha svolto la revisione contabile dei bilanci di esercizio e consolidato al 31 dicembre 2009 e al 31 dicembre 2010, emettendo, per ognuno di essi, relazione ai sensi dell'art. 2409 – ter del Codice civile.

- Con riferimento al bilancio di esercizio al 31 dicembre 2009, la società di revisione dopo aver espresso il proprio giudizio positivo, ha svolto i seguenti richiami di informativa:
    - per Trenitalia SpA, ha evidenziato la specifica attenzione posta dai vertici aziendali sulla finalizzazione del piano di ristrutturazione del settore Cargo, che negli anni precedenti aveva registrato notevoli difficoltà gestionali, a risultati positivi, confidando che le operazioni di ricapitalizzazione definite nel mese di settembre 2009 dovrebbero consentire il progressivo riequilibrio della situazione patrimoniale, agevolando con l'obiettivo di portare tutti i settori di business della società in grado di generare risultati positivi e che le operazioni di ricapitalizzazione definite nel mese di settembre 2009 dovrebbero consentire il progressivo riequilibrio della situazione patrimoniale, agevolando la realizzazione del piano di investimenti ed il conseguente miglioramento qualitativo e quantitativo dell'offerta di trasporto;
    - per RFI SpA, ha evidenziato la necessità di una costante attenzione da parte delle autorità competenti in merito ai temi del trasporto ferroviario, con particolare riguardo alla sottoscrizione del nuovo contratto di Programma-Lato Servizi, all'aggiornamento annuale del contratto di Programma-Lato Investimenti, essenziale per assicurare continuità contrattuale e finanziaria alla politica di investimenti della società, all'adeguamento del canone di accesso all'infrastruttura nel rispetto del principio dell'equilibrio economico sancito dal DLgs 188/2003 nonché alle nuove modalità di finanziamento introdotte dalla legge Finanziaria 2010 per specifici progetti prioritari.

Anche con riferimento al bilancio consolidato al 31 dicembre 2009, la società di revisione ha espresso un giudizio positivo, con i seguenti richiami di informativa, in aggiunta a quelli già riportati relativamente al bilancio d'esercizio, relativi a:

- indicazione della destinazione, consistenza e movimentazione del Fondo di ristrutturazione ex lege 448 del 1998 e del Fondo oneri manutenzione ordinaria;

- indagini e procedimenti giudiziari per i quali, in mancanza di elementi che possano indurre a ritenere l'esposizione del gruppo a significative passività, non è stato ritenuto di effettuare stanziamenti in bilancio.

5.3.2 Con riferimento al Bilancio al 31.12.2010

La società di revisione incaricata ha svolto la revisione contabile sia del bilancio di esercizio che di quello consolidato emettendo, per ognuno di essi, relazione ai sensi dell'art. 2409 – ter del Codice civile.

La società di revisione ha ritenuto entrambi i bilanci conformi agli International Financial Reporting Standards adottati dall' Unione Europea, esprimendo un giudizio positivo sulla loro redazione, giudicata idonea a rappresentare in modo veritiero e corretto la situazione patrimoniale e finanziaria, il risultato economico ed i flussi di cassa sia della holding che del Gruppo per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2010.

5.4 Notazioni generali sul bilancio consolidato

Il Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane contiene in sé almeno tre differenti profili che ne condizionano la concreta operatività, relativi: *a)* alla intrinseca qualità pubblica delle infrastrutture; *b)* alla diffusa rilevanza sociale del servizio universale ferroviario; *c)* al regime di concorrenza cui sono assoggettati (o si dovranno assoggettare) gli altri servizi forniti.

Il bilancio consolidato, grazie alla sua funzione di raccordo, ne consente la valutazione in maniera congiunta, permettendo l'esame della situazione patrimoniale, economica e finanziaria di tutte le aziende che, sottoposte a un regime di controllo diretto o indiretto da parte della Capogruppo, rientrano nella cosiddetta "area di consolidamento".

Il documento contabile è redatto sulla base dei bilanci di esercizio della Capogruppo e delle imprese rientranti nell'area di consolidamento, già approvati dalle rispettive Assemblee degli azionisti, o, se non ancora approvati, predisposti dai rispettivi Consigli di Amministrazione, opportunamente riclassificati, per uniformarli ai criteri di valutazione e di esposizione adottati dalla controllante.

Il bilancio consolidato è costituito da Stato Patrimoniale, Conto Economico e Nota Integrativa; inoltre, riporta in allegato a quest'ultima il Rendiconto Finanziario.

L'area di consolidamento è determinata in conformità alla normativa contenuta nel D. lgs. n. 127 del 1991. Le imprese incluse nell'area di consolidamento, la cui

mappa è allegata al bilancio, sono consolidate con il metodo integrale, descritto dettagliatamente nella nota integrativa[18]. Le società collegate, sulle quali la Capogruppo esercita, direttamente o indirettamente, un'influenza significativa o detiene una quota di capitale sociale tra il 20% (10% per le società con azioni quotate in borsa) e il 50% sono valutate con il metodo del patrimonio netto[19]. Le partecipazioni assoggettate a liquidazione, escluse dall'area di consolidamento, sono iscritte al valore di carico riveniente dall'ultimo consolidamento, rettificato per tenere conto delle eventuali minusvalenze emergenti dai relativi bilanci intermedi di liquidazione.

Nelle tabelle che seguono, che riprendono gli allegati della nota integrativa al bilancio consolidato, sono indicate le imprese incluse nell'area di consolidamento e le società collegate.

Merita di essere segnalato che, nell'esercizio 2009, sono entrate a far parte dell'area di consolidamento le seguenti società:

- TX Logistik Danimarca, società di diritto danese, costituita il 15 dicembre 2008 dalla TX Logistik AG, con un capitale sociale di 500 corone danesi;
- Trenitalia Le Nord – TLN, costituita il 4 agosto 2009, nella quale partecipano pariteticamente al 50% Trenitalia e la società Le Nord (Gruppo Ferrovie Nord Milano) il cui obiettivo principale è la gestione unitaria del trasporto ferroviario regionale in Lombardia;

---

[18] Sul metodo di consolidamento si è già riferito ampiamente nella precedente relazione; per comodità di lettura si riporta nella presente relazione una breve sintesi.
Il consolidamento con il metodo dell'integrazione globale viene così sintetizzato:
- assunzione delle attività, delle passività, dei costi e dei ricavi delle imprese consolidate;
- eliminazione del valore di carico delle partecipazioni incluse nell'area di consolidamento a fronte del relativo patrimonio netto, all'atto del primo consolidamento. Le eventuali differenze sono imputate nel bilancio consolidato, ove possibile, agli elementi dell'attivo e del passivo. L'eventuale residuo, se negativo, viene iscritto nella voce del patrimonio netto denominata "Riserva di consolidamento", ovvero, quando esso sia dovuto a previsioni di risultati economici sfavorevoli, è iscritto in un'apposita voce denominata "Fondo di consolidamento per rischi e oneri"; se positivo, viene iscritto nella voce denominata "Differenza di consolidamento" ovvero, qualora se ne presentino i presupposti, viene portato in diretta diminuzione della riserva di consolidamento fino a concorrenza della stessa. Il valore della "Differenza di consolidamento" viene ammortizzato in un periodo di cinque esercizi, ovvero, se ne ricorrono le condizioni, in un periodo di durata superiore espressamente motivato in nota integrativa;
- elisione dei debiti e dei crediti intercorrenti fra le imprese incluse nell'area di consolidamento;
- elisione delle partite di costo e di ricavo intercorse fra le imprese consolidate;
- eliminazione degli utili e delle perdite derivanti da operazioni tra imprese consolidate che non si siano realizzati attraverso successivi scambi con terze parti, relative a cessioni di beni che permangono come rimanenze o immobilizzazioni presso l'impresa acquirente;
- rilevazione degli effetti fiscali delle operazioni di consolidamento.

[19] Relativamente alle società valutate con il metodo del patrimonio netto, l'eventuale maggior valore di carico rispetto alla corrispondente frazione del patrimonio netto della partecipata, manifestatosi al momento della prima applicazione di tale metodo, rimane iscritto nella voce "Partecipazioni" e viene ammortizzato in relazione alla natura del bene cui tale differenza si riferisce. Con specifico riferimento alla differenza attribuibile ad avviamento, essa viene ammortizzata in un periodo di cinque esercizi, ovvero, se ne ricorrono le condizioni, in un periodo di durata superiore, espressamente indicato in nota integrativa.

- Grandi Stazioni Ingegneria Srl, società interamente posseduta da Grandi Stazioni SpA, che effettua progettazioni, esecuzione e direzione lavori in campo architettonico, impiantistico e altre attività complementari.

Sono, invece, uscite dall'area di consolidamento le società Servizi Ferroviari Portuali – Ferport Genova Srl, Nord Est Terminal - NET SpA e Società Logistica Ferroviaria Srl a seguito della loro messa liquidazione, avvenuta nel corso del 2009.

Gli utili e le perdite infragruppo sono eliminati proporzionalmente, così come le altre rettifiche di consolidamento.

La nota integrativa precisa che i criteri di valutazione sono determinati in conformità alle disposizioni del codice civile e del D.Lgs. n. 127/91, senza che sia stata operata alcuna deroga, e sono quelli applicati per la redazione del bilancio della Capogruppo.

Per quanto riguarda i criteri di valutazione, non può che rinviarsi alla compiuta e precisa disamina della nota integrativa stessa.

1) Elenco delle imprese incluse nel consolidamento con metodo integrale 2009 (ai sensi dell'art. 26 D.lgs. 127/91)

Denominazione	Sede	Capitale Sociale (€/1000)	Società Partecipante	% di Partecipazione
a) Impresa Controllante:				
Ferrovie dello Stato Italiane SpA	Roma	38.790.425		
b) <u>Imprese controllate direttamente:</u>				
Fercredit - Servizi Finanziari SpA	Roma	32.500	Ferrovie dello Stato Italiane SpA	100
FS Logistica SpA	Roma	317.465	Ferrovie dello Stato Italiane SpA	100
FS Sistemi Urbani Srl	Roma	373.498	Ferrovie dello Stato Italiane SpA	100
FS Telco Srl (già Immobiliare Ferrovie Srl)	Roma	20	Ferrovie dello Stato Italiane SpA	100
Ferservizi SpA	Roma	43.043	Ferrovie dello Stato Italiane SpA	100
Italferr SpA	Roma	14.186	Ferrovie dello Stato Italiane SpA	100
Rete Ferroviaria Italiana - RFI SpA	Roma	32.088.184	Ferrovie dello Stato Italiane SpA	100
Società Elettrica Ferroviaria – S.EL.F. Srl	Roma	35	Ferrovie dello Stato Italiane SpA	100
Trenitalia SpA	Roma	1.654.464	Ferrovie dello Stato Italiane SpA	100
Centostazioni SpA	Roma	8.333	Ferrovie dello Stato Italiane SpA	59,99
Grandi Stazioni SpA	Roma	4.304	Ferrovie dello Stato Italiane SpA	59,99
Sogin Srl	Roma	15.600	Ferrovie dello Stato Italiane SpA	55

c)Imprese controllate indirettamente:

Grandi Stazioni Ingegneria Srl	Roma	20	Grandi Stazioni SpA	100
Italcontainer SpA	Milano	5.681	FS Logistica SpA	100
Metropark SpA	Roma	3.016	FS Sistemi Urbani Srl	100
Servizi ferroviari - Serfer Srl	Genova	5.000	Trenitalia SpA	100
Sita SpA	Firenze	3.605	Sogin Srl	100
Terminali Italia Srl	Milano	110	RFI SpA	85
			Cemat SpA	15
Tiburtina Sviluppo Immobiliare SpA	Roma	120	RFI SpA	100
Trenitalia Logistic France Sas	Parigi	1.350	Trenitalia SpA	100
Treno Alta Velocità – T.A.V. SpA	Roma	1.788.833	RFI SpA	100
TX Consulting	Bad Honnef	25	TX Logistik AG	100
TX Logistik Austria	Wels	35	TX Logistik AG	100
TX Logistik Danimarca	Padborg	500(1)	TX Logistik AG	100
TX Logistik Svezia	Malmo	400(1)	TX Logistik AG	100
TX Logistik Svizzera	Basel	50(1)	TX Logistik AG	100
TX Service Management	Bad Honnef	50	TX Logistik AG	100
Società Gestione Terminali Ferro Stradali - SGT SpA	Pomezia-RM	200	FS Logistica SpA	43,75
			Cemat SpA	43,75
Tunnel Ferroviario del Brennero SpA	Roma	105.791	RFI SpA	84,56
FS Formazione SpA	Roma	637	Ferrovie dello Stato Italiane SpA	31,40
			Trenitalia SpA	24,8
			RFI SpA	24,8
Italcertifer ScpA	Firenze	480	Ferrovie dello Stato Italiane SpA	33,33
			RFI SpA	33,33
Cemat SpA	Milano	7.000	FS Logistica SpA	53,28
Grandi Stazioni Ceska Republika	Praga	240.000(1)	Grandi Stazioni SpA	51
Servizi Ferroviari Portuali – Ferport Napoli Srl	Napoli	480	Serfer Srl	51
Tevere TPL Scarl	Roma	10	Sita SpA	51
TX Logistik AG	Bad Honnef	286	Trenitalia SpA	50,99
Trenitalia Le Nord – TNL Srl	Milano	6.120	Trenitalia SpA	50

(1) Dati espressi in valuta locale.

2) Elenco delle imprese incluse nel consolidamento con metodo proporzionale

Denominazione	Sede	Capitale sociale (€/1000)	Società partecipante	% di partecipazione
Cisalpino AG	Berna	162.500 (1)	Trenitalia SpA	50
Italia Logistica Srl	Roma	5.000	FS Logistica SpA	50

(1) Dati espressi in valuta locale

3) Elenco delle partecipazioni valutate con il metodo del patrimonio netto (ai sensi dei commi 1 e 3 art. 36 D.lgs. 127/91)

Denominazione	Sede	Capitale Sociale (€/1000)	Società Partecipante	% di Partecipazione
Artesia Sas	Parigi	220	Trenitalia SpA	50
Galleria di base del Brennero – Brenner Basistunnel BBT SE	Innsbruck	10.240	Tunnel Ferroviario del Brennero SpA	50
Logistica SA	Levallois	37	Trenitalia SpA	50
Lyon-Turin Ferroviarie - LTF Sas	Chambery	1.000	RFI SpA	50
Network Terminali Siciliani SpA	Catania	154	RFI SpA	50
Pol Rail Srl	Roma	2.000	Trenitalia SpA	50
Quadrante Europa Terminal Gate SpA	Verona	1.800	RFI SpA	50
Sideuropa Srl	Milano	450	FS Logistica SpA	50
Tilo SA	Chiasso	2.000(1)	Trenitalia SpA	50
Viaggi e Turismo Marozzi Srl	Bari	1.040	Sita SpA	49
WISCO SpA	Monza	15.615	Trenitalia SpA	49
Eurogateway Srl	Novara	99	Cemat SpA	37
			Trenitalia SpA	11
Porta Sud SpA	Bergamo	838	FS Sistemi Urbani Srl	35
Sinter Intermodal Services SpA	Milano	1.550	Italcontainer SpA	35
Padova Container Service Srl	Padova	516	Cemat SpA	34,50
The Sixt Srl	Genova	6.700	Trenitalia SpA	34
Terminal Tremestieri Srl	Messina	900	RFI SpA	33,33
East Rail Srl	Trieste	130	Trenitalia SpA	32
Atirom Srl	Sibiu	443(1)	Sita SpA	30
Novatrans Italia Srl	Milano	100	Cemat SpA	30
Cesar Information Services - CIS Scrl	Bruxelles	100	Cemat SpA	25,10
Terminal Intermodale di Mortara – T.I.MO. Srl (già P.I.MO. Srl)	Pavia	300	Cemat SpA	25
COMBIMED SA	Bruxelles	62	Cemat SpA	20
Ferrovie Nord Milano SpA	Milano	130.000	Ferrovie dello Stato Italiane SpA	14,74

(1) Dati espressi in valuta locale.

4) Elenco delle altre partecipazioni non consolidate (ai sensi dei commi 1 e 2, lett. a), art. 28 D.lgs. 127/91)

Denominazione	Sede	Capitale Sociale (€/1000)	Società Partecipante	% di Partecipazione	Note
a)Imprese controllate:					
Sap Srl in liquidazione	Roma	997	Ferrovie dello Stato Italiane SpA	100	(2)
Metroscai Scarl in liquidazione	Roma	10	Ferservizi SpA	75	(2)
Nord Est Terminal - NET SpA in liquidazione	Padova	1.560	RFI SpA	51	(2)
Servizi Ferroviari Portuali – Ferport Genova Srl in liquidazione	Genova	712	Serfer Srl	51	(2)
Società Logistica Ferroviaria Srl in liquidazione	Latina	36	Cemat SpA	51	(2)

(2) Ex art. 28 comma 1, D.lgs. 127/91.

L'avvenuta introduzione, nell'esercizio 2010, dei principi contabili internazionali, ha reso necessario - ai fini della comparazione dei relativi dati con quelli del 2009, elaborati secondo i principi contabili nazionali e solo in un secondo tempo riclassificati secondo il nuovo metodo - esporre separatamente i dati riassuntivi più significativi di ciascun esercizio, operando, al termine di ciascuna esposizione, gli opportuni raffronti sulla base di una medesima classificazione.[20]

5.4.1. Notazioni di sintesi sui risultati del bilancio consolidato dell'esercizio 2009

Il progetto di bilancio consolidato è stato deliberato dal Consiglio di Amministrazione in data 16 aprile 2010 e dall'Assemblea degli azionisti in data 19 maggio 2010. Come anticipato nella presente relazione al Parlamento, sono state emesse e allegate al bilancio, l'attestazione del Dirigente preposto, la relazione del Collegio Sindacale, le quali non hanno evidenziato alcun rilievo sul bilancio stesso, e la

[20] Si ritiene meritevole di segnalazione il fatto che a FS Italiane S.p.A., per il bilancio consolidato e di esercizio 2010, è stato assegnato in data 01 dicembre 2011 il Premio denominato "Oscar di bilancio" promosso dalla Federazione Relazioni Pubbliche Italiana (FERPI) e organizzato con ANDAF (Associazione Nazionale Direttori Amministrativi e Finanziari), AIAF (Associazione Italiana Analisti Finanziari), AIIA (Associazione Italiana Internal Auditor) e ASSIREVI (Associazione Italiana Revisori Contabili) ed altre organizzazioni, con la seguente motivazione: "Il Bilancio Consolidato e di Esercizio, nonché il Rapporto di Sostenibilità del Gruppo, evidenziano un significativo miglioramento rispetto agli anni passati relativamente agli elementi oggetto di valutazione. A tutti gli effetti è comparabile a quello di una quotata, anche rispetto all'adozione degli IFRS (*first adoption*). La lettura del Bilancio, molto ricco di informazioni, è agevolata dall'adozione di uno stile grafico leggero e coerente e dal buon equilibrio tra testi, foto, grafici e tabelle. Il commento dei risultati consuntivi è completo e la descrizione degli aspetti prospettici della gestione aziendale è adeguata. In merito al contenuto dell'informativa economico-finanziaria si valuta ottima la chiarezza espositiva nel commento alle singole voci di stato patrimoniale e conto economico nelle note esplicative, nonché la strutturazione e il contenuto delle informazioni nella relazione sulla gestione. È stato infatti riscontrato un completo commento dei risultati consuntivi e un'adeguata descrizione degli aspetti prospettici della gestione aziendale con particolare riferimento all'informativa economico finanziaria previsionale".

relazione della Società di revisione contabile, che ha espresso un giudizio positivo ed evidenziato alcune aree di miglioramento, confermandone comunque la correttezza e la corrispondenza ai dati economico-patrimoniali del Gruppo.

Dall'esame dei dati di sintesi del bilancio consolidato, dell'esercizio 2009 riportati nella tabella che segue, emergono, posti a raffronto con i dati dell'esercizio 2008, risultati che registrano un consolidamento del recupero di redditività, coerentemente al percorso definito nel piano industriale di Gruppo 2007-2011.

CONFRONTO CONTO ECONOMICO RICLASSIFICATO 2008 – 2009*

(in milioni di euro)

	2009	2008	Differenze
Ricavi da Traffico	**5.943**	**6.125**	**-182**
- Ricavi da mercato	3.557	3.800	-243
- Ricavi da contratto di servizio	2.386	2.325	61
Altri ricavi	**1.548**	**1.691**	**-143**
Ricavi da Servizi di Infrastruttura	849	1.041	-192
Altri ricavi e prestazioni	699	650	49
Ricavi operativi	**7.491**	**7.816**	**-325**
Costo del lavoro	-4.475	-4.551	76
Altri costi netti	-2.050	-2.230	180
Costi operativi	**-6.525**	**-6.781**	**256**
MARGINE OPERATIVO LORDO	**966**	**1.035**	**-69**
Ammortamenti netti e svalutazione cespiti	-908	-772	-136
Accantonamenti netti e sval. crediti attivo circolante	-124	-335	211
Saldo oneri/proventi diversi	209	178	31
RISULTATO OPERATIVO	**143**	**106**	**37**
Saldo gestione finanziaria	-149	-274	125
Componenti straordinarie nette	188	337	-149
RISULTATO ANTE IMPOSTE	**182**	**169**	**13**
Imposte sul reddito	-138	-153	15
RISULTATO DELL'ESERCIZIO	**44**	**16**	**28**
RISULTATO DEL PERIODO DI GRUPPO	**27**	**8**	**19**
RISULTATO DEL PERIODO DI TERZI	**17**	**8**	**9**

*Riclassificato secondo i Principi Contabili Italiani (ITA-GAAP).

Come si evince dalla sopra riportata tabella riassuntiva, il Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane ha chiuso l'esercizio 2009 con un risultato netto positivo di 44 milioni di euro (di cui 27 milioni di euro realizzati dal Gruppo e 17 milioni di euro dai terzi), con

un considerevole incremento, pari a 28 milioni di euro, rispetto all'utile dell'esercizio precedente (16 milioni di euro).

Nel corso del 2009, il Gruppo ha consolidato il proprio equilibrio economico, facendo registrare comunque un buon livello del margine operativo lordo, di poco sotto al miliardo di euro, nonostante le minori risorse rese disponibili per i servizi di infrastruttura (-192 milioni di euro) ed il forte arretramento dei volumi e dei margini delle società operanti nel settore Cargo, indotto dalla crisi economica mondiale.

Il margine operativo lordo infatti, nonostante la riduzione dei ricavi operativi per circa 325 milioni di euro (-4,2% rispetto al 31 dicembre 2008), si è attestata a un valore positivo di 966 milioni di euro, grazie alla significativa flessione dei costi operativi per 256 milioni di euro (riduzione del 3,8% rispetto al 2008) che conferma il trend positivo, iniziato a partire dall'ultimo trimestre del 2006, del recupero di efficienza nell'utilizzo dei fattori produttivi e della conseguente riduzione dei costi.

I ricavi da traffico si sono attestati a 5.943 milioni di euro, di cui 3.557 milioni di euro relativi ai ricavi da mercato e la rimanente parte, pari a 2.386 milioni di euro, riferita ai corrispettivi da contratto di servizio.

In particolare, si ritiene opportuno evidenziare:

- il maggior fatturato nel traffico viaggiatori, grazie al positivo andamento dei ricavi della media e lunga percorrenza su ferro, prevalentemente nella fascia dei "Servizi a Mercato", dove ha inciso il potenziamento dell'offerta (+18,7%), con un effetto positivo sui ricavi complessivi pari a 262 milioni di euro, cui si contrappone una diminuzione dei ricavi totali del comparto merci nazionale (-169 milioni di euro) ed internazionale (ancora -125 milioni di euro). Il significativo calo - strettamente legato alla crisi economica generale manifestatasi lungo tutto il 2009 - è conseguenza di una generale flessione dell'offerta in termini di treni/Km (-24,3%), accompagnata da una analoga diminuzione dei volumi trasportati rispetto all'anno 2008. Infatti, il traffico merci ha particolarmente risentito della difficile situazione economica delle imprese clienti, per effetto della crisi produttiva in atto ed accentuata nei settori industriali a forte vocazione ferroviaria (siderurgico, chimico e automobilistico), flessione peraltro allineata a quella delle principali imprese ferroviarie europee;
- l'effetto netto dell'incremento dei ricavi da Contratti di Servizio Pubblico (+61 milioni) cui fanno fronte i già citati minori ricavi da Servizi di Infrastruttura (-192 milioni di euro) che peraltro hanno visto crescere il minore apporto dello Stato rispetto all'anno precedente (nel 2008 il taglio vs. 2007 fu pari infatti a "soli" 113 milioni di euro);

Per contro, i costi operativi, al netto della rettifiche dovute alle capitalizzazioni, evidenziano una significativa diminuzione, pari a 256 milioni di euro, imputabile ai seguenti fattori:

- riduzione del costo lavoro per 76 milioni di euro, effetto della riduzione di organico conseguente al graduale processo di miglioramento dell'efficienza di tutti i vari processi di business, pur in presenza di un incremento delle retribuzioni unitarie, legato alla dinamica dei rinnovi contrattuali ed agli incrementi automatici previsti dai contratti stessi;

(in milioni di euro)

	2009	2008	Variazione 2009-2008
Salari e stipendi	3.280	3.390	(110)
Oneri sociali	901	837	64
Trattamento di fine rapporto	276	310	(34)
Altri costi	18	14	4
Totale	4.475	4.551	(74)

- decremento degli altri costi netti per 180 milioni di euro, dovuto per la gran parte:
  - ai minori acquisti di materie prime (-77 milioni di euro), effetto di una generale contrazione degli impieghi di materiale per investimenti e della riduzione del prezzo del gasolio per autotrazione;
  - alla riduzione dei servizi di manovra, traghettamento e noli di materiale ferroviario (-41 milioni di euro), correlata alla forte contrazione dei volumi del traffico merci, anche se in misura non proporzionale per una residuale inelasticità rispetto alla produzione;
  - ai minori costi collegati alla vendita e distribuzione relativi principalmente alle provvigioni di vendita alle agenzie (-17 milioni di euro), dovuti alla rinegoziazione degli accordi commerciali con le agenzie di vendita, all'introduzione del sistema di web agency e al forte impulso dato sulle vendite on-line.

Il risultato operativo - che conferma il trend positivo già registrato nell'esercizio 2008 attestandosi a 143 milioni di euro, con un miglioramento di 37 milioni di euro rispetto a detto esercizio (e proseguito, come sarà meglio indicato nel seguito, anche nel 2010) evidenzia maggiori ammortamenti netti (136 milioni di euro), cui si contrappongono, in positivo, minori accantonamenti e svalutazioni (211 milioni di euro) e un miglioramento del saldo positivo degli oneri e proventi diversi (31 milioni di euro).

I maggiori ammortamenti riguardano, in particolare, Trenitalia (99 milioni di euro) e sono dovuti principalmente all'entrata in esercizio di nuovo materiale rotabile, e ad RFI (35 milioni di euro) a seguito del maggior utilizzo dell'infrastruttura in funzione dell'incremento della domanda del traffico sulla rete Alta Velocità/Alta Capacità.

Il risultato netto sconta, infine:

- il saldo della gestione finanziaria negativo per 149 milioni di euro, peraltro in miglioramento, rispetto all'esercizio precedente, di 125 milioni di euro, grazie essenzialmente, alla dinamica dei tassi medi d'interesse (Euribor), a cui sono indicizzati gli oneri del servizio del debito di Trenitalia.
- l'incidenza positiva delle componenti straordinarie nette (per 188 milioni di euro) che includono principalmente sopravvenienze attive da parte di RFI, a seguito del rilascio di fondi esuberanti per 78 milioni di euro, e conguagli riconosciuti dal Gestore dell'Infrastruttura a Trenitalia, di costi dell'energia elettrica relativi agli anni 2000-2008 (74 milioni di euro).

5.5 Finanziamenti pubblici ed investimenti:aspetti generali

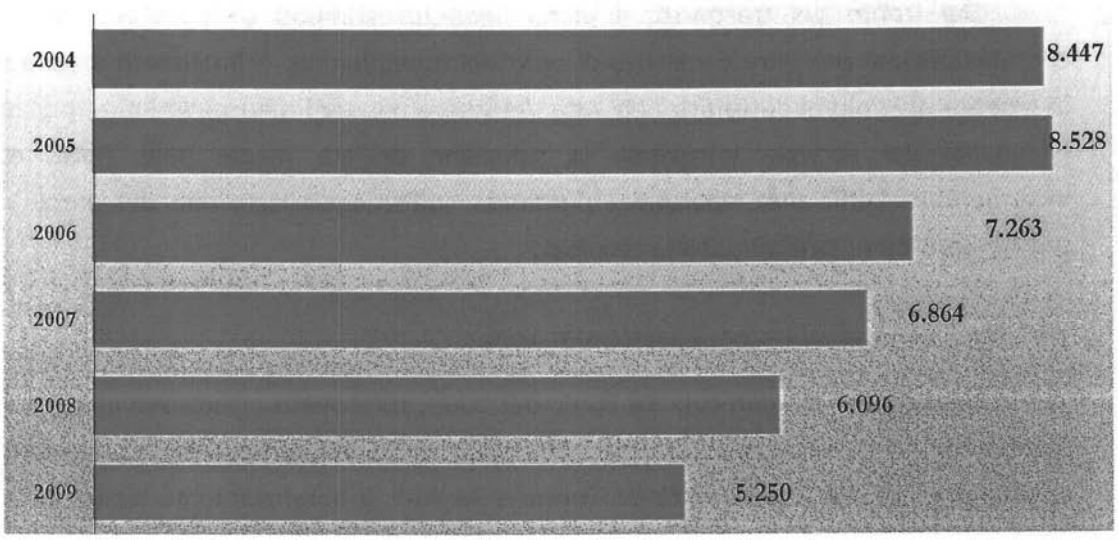
I trasferimenti di risorse da parte dello Stato ed altre istituzioni pubbliche, in conto esercizio e in conto investimento, con esclusione degli importi derivanti dal contratto di servizio, hanno avuto, nel corso dell'esercizio 2009, il seguente andamento:

(Valori in milioni di Euro)

	Apporti per aumenti di capitale	Contributi da contratto di programma ricevuti dallo Stato	Contributi in c/investimento da Stato	Altri	Totale apporti e contributi
2008	0	1.041	3.015	428	4.484
2009	0	849	4.773	429	6.051

Di contro l'andamento degli investimenti del Gruppo nel periodo 2004 – 2009 è stato il seguente:

Investimenti del Gruppo Ferrovie dello Stato
(in milioni di euro)



Il Piano degli Investimenti (per l'infrastruttura, il materiale rotabile, il patrimonio immobiliare e i servizi) prevede investimenti per oltre 32 miliardi di euro nel quinquennio di piano Industriale 2007-2011.

Per gli investimenti sull'infrastruttura, il Piano segue la logica del Contratto di Programma 2007-2011, includendo gli interventi a priorità elevata e con disponibilità di risorse pubbliche in grado di:

- assicurare il proseguimento dei progetti di sviluppo sulla rete convenzionale e sulla rete Alta Velocità/Alta Capacità Torino-Milano-Napoli;
- garantire il proseguimento degli interventi per il controllo e l'automazione della circolazione e quelli di attrezzaggio della rete con le tecnologie per la sicurezza;
- garantire l'attività di manutenzione straordinaria dell'infrastruttura.

Il contratto di Programma è stato sottoscritto tra RFI SpA e il Ministero delle Infrastrutture ed ha per oggetto la disciplina dei rapporti tra lo Stato e RFI SpA con riguardo alla realizzazione degli investimenti per l'infrastruttura ferroviaria, la manutenzione straordinaria ed il rinnovo dell'infrastruttura medesima, nonché l'adozione di tutte le misure, gli interventi, le attività e le opere per il miglioramento

della qualità dei servizi, dello sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria e del rispetto dei livelli di sicurezza compatibili con l'evoluzione tecnologica. Tale contratto, diversamente che in passato, non regola più i servizi in conto esercizio, che saranno disciplinati in un separato documento contrattuale (in corso di definizione al momento dell'approvazione del bilancio d'esercizio 2009).

Sul fronte del trasporto, il piano degli investimenti di Trenitalia SpA, con contabilizzazioni per oltre 6 miliardi di euro nel quinquennio, è finalizzato a sostenere la crescita dei volumi di traffico nell' Alta Velocità e nei nodi metropolitani, a migliorare la qualità del servizio attraverso la riduzione dell'età media della flotta e ad incrementare l'efficienza operativa, puntando sull'omogeneizzazione del parco e su una sempre maggiore affidabilità tecnica.

5.5.1 La composizione degli investimenti 2009

Le principali aree in cui, nel corso del 2009, ha trovato attuazione il Piano degli Investimenti del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane sono state le seguenti: il completamento dell'Alta Velocità fra Torino e Salerno, il potenziamento tecnologico dei Nodi metropolitani, il proseguimento del programma di Manutenzione Straordinaria della rete, l'acquisto e la ristrutturazione del materiale rotabile per il trasporto locale e l'Alta Velocità e la riqualificazione delle principali stazioni ferroviarie.

La spesa per investimenti complessivi realizzati dal Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane nel corso del 2009 (5.250 milioni di euro) mostra una flessione (-13,9%) rispetto all'omologo volume realizzato nel 2008.

In particolare, con riferimento agli investimenti tecnici, dalla società RFI, Rete Ferroviaria Italiana SpA, gestore dell'infrastruttura, sono stati contabilizzati 3.707 milioni di euro per interventi legati all'infrastruttura, di cui 2.609 milioni di euro per la rete convenzionale, 1.098 milioni di euro per la rete Alta Velocità/Alta Capacità (TO-MI-NA), 1.007 milioni di euro, interamente coperti con mezzi propri, per interventi connessi al trasporto e 86 milioni di euro per altri investimenti.

La società Trenitalia SpA ha contabilizzato circa 1.007 milioni di euro - interamente coperti con i mezzi societari - destinati al miglioramento della qualità dei servizi offerti, all'adeguamento tecnologico dei mezzi, all'attrezzaggio degli impianti ed ai sistemi informativi.

Gli investimenti hanno riguardato in particolare:

- acquisto di treni Tilting ETR 600 e prosecuzione degli interventi di politensionamento e restyling della flotta ETR 480 e 500 per la circolazione sulle nuove linee AV (11% del totale);
- riqualificazione dei rotabili destinati ai servizi di media/lunga percorrenza intercity e notte (15% del totale);
- rinnovo del parco attraverso l'introduzione di nuove locomotive ed altre iniziative di acquisto e di *revamping*[21] per il miglioramento del servizio nei segmenti di trasporto metropolitano, regionale e interregionale (32% del totale);
- completamento delle attività di omologazione per le nuove locomotive, acquisizione di nuovi carri ed una serie di interventi di riqualificazione del parco loco e carri dedicati al trasporto merci (4% del totale);
- 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 574 apparati (20% del totale);
- progetti di informatica, manutenzione e adeguamento tecnologico degli impianti di manutenzione rotabili e merci, ricerca e sviluppo (18% del totale).

Per quanto riguarda i rotabili, sono entrati in esercizio 55 nuove locomotive, 195 tra carrozze e carri e 11 nuovi treni. Sono stati, invece, riconsegnati all'esercizio dopo interventi di ristrutturazione, 38 locomotive, 1.280 fra carrozze e carri e 24 treni.

[21] Come è noto, con il termine *revamping* si indicano gli interventi di ristrutturazione generale sul materiale rotabile (locomotori e carrozze passeggeri in particolare) con interessamento di tutti gli impianti del mezzo e con interventi strutturali sulla cassa atti a modificarne anche l'aspetto esteriore - modifica del frontale, delle cabine di guida ecc. Alcune operazioni comunemente compiute in fase di revamping sono la sostituzione o l'installazione degli impianti di condizionamento e riscaldamento, la sostituzione dei carrelli, l'adeguamento delle porte di accesso alle normative di sicurezza vigenti, la sostituzione o riparazione dei cristalli delle finestrature o degli impianti di illuminazione e il rinnovo, totale o parziale, della sedileria

5.6 La gestione finanziaria 2009 del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane

Gli strumenti finanziari del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane, diversi dai derivati, utilizzati per reperire le risorse necessarie agli investimenti ed allo sviluppo del Gruppo stesso, comprendono mutui e prestiti obbligazionari.

Nel corso del 2009 il Gruppo non ha posto in essere significative operazioni per la provvista di mezzi finanziari, potendo utilizzare le disponibilità residue relative a finanziamenti accesi nel corso dell'esercizio precedente. In particolare:

- nei primi due mesi del 2009 Ferrovie dello Stato Italiane SpA ha effettuato gli ultimi due tiraggi, per un importo complessivo di 250 milioni di euro, del contratto di prestito, stipulato nel 2008 per un importo massimo di 800 milioni di euro con la Riunione Temporanea di Concorrenti composta da Cassa Depositi e Prestiti e Dexia Crediop (550 milioni di euro al 31 dicembre 2008). Le somme rivenienti da tale finanziamento sono state utilizzate dalla Capogruppo 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. Al 31 dicembre 2009 il prestito risulta interamente rimborsato;
- in data 11 febbraio 2009 Centostazioni ha concluso con BNP Paribas un prestito dell'ammontare massimo di 14 milioni di euro, che risulta interamente utilizzato al 31 dicembre 2009. Il prestito ha durata decennale con ammortamento semestrale e indicizzazione degli interessi all'euribor a sei mesi. Nella strutturazione di tale operazione il Gruppo è riuscito, attraverso BNP, a realizzare il primo intervento della SACE Servizi Assicurativi Commercio Estero SpA nell'ambito del disposto della Legge Finanziaria 2007 per il finanziamento delle infrastrutture. SACE ha, nel caso di specie, coperto il ruolo di garante del 50% delle somme dovute da Centostazioni all'ente finanziatore.
- Al 31 dicembre 2009, il prestito acceso da Grandi Stazioni, in data 14 aprile 2008, per un ammontare massimo di 150 milioni di euro e destinato ai lavori di ammodernamento ed adeguamento funzionale/architettonico dei tredici principali scali ferroviari italiani, è stato interamente utilizzato (92 milioni di euro al 31 dicembre 2008).

5.7 Lo Stato patrimoniale consolidato 2009

Le componenti dello stato patrimoniale consolidato dell'esercizio 2009, comparate con l'esercizio 2008, risultano dalla tabella che segue e che trova analitico esame ed illustrazione nella nota integrativa elaborata dalla Capogruppo.

STATO PATRIMONIALE

(in unità di euro)

		2008	2009
	ATTIVO		
A.	**CREDITI VERSO SOCI**	**112.000**	**112.000**
B.	**IMMOBILIZZAZIONI**		
I	Immobilizzazioni immateriali	1.345.474.613	1.314.566.256
II	Immobilizzazioni materiali	73.047.116.354	72.125.080.636
III	Immobilizzazioni finanziarie	2.475.637.219	2.355.754.668
		76.868.228.186	**75.795.401.560**
C.	**ATTIVO CIRCOLANTE**		
I	Rimanenze	1.739.750.356	1.835.445.492
II	Crediti	7.040.918.601	7.714.268.560
III	Attività finanziarie	52.863.618	48.279.324
IV	Disponibilità liquide	2.002.938.639	1.107.959.158
		10.836.471.214	**10.705.952.534**
D.	**RATEI E RISCONTI**	**28.366.615**	**33.241.666**
	TOTALE ATTIVO	**87.733.178.015**	**86.534.707.760**
	PASSIVO		
A.	**PATRIMONIO NETTO**		
I	Capitale sociale	38.790.425.485	38.790.425.485
III	Riserva di rivalutazione	177.084.324	177.084.324
IV	Riserva legale	10.423.539	10.988.202
VII	Altre riserve	292.793.926	292.925.959
VIII	Utili portati a nuovo	-3.186.785.979	-3.180.291.089
IX	Utile dell'esercizio	7.678.428	26.912.469
	Totale patrimonio netto di Gruppo	**36.091.619.723**	**36.118.045.350**
	Capitale e riserve di terzi	110.604.244	109.619.116
	Utile di terzi	7.852.400	17.200.699
	Totale patrimonio netto generale	**36.210.076.367**	**36.244.865.165**
B.	**FONDI PER RISCHI E ONERI**		
	Per trattamento di quiescenza e obblighi simili	0	0
	Per imposte, anche differite	70.929.857	61.884.070
	Fondo ristrutturazione industriale	228.126.179	17.750.775
	integrativo	22.977.537.866	22.537.196.067
	Fondo ristrutturazione settore Cargo	0	0
	Fondo manutenzione ordinaria ed interessi intercalari	2.323.000.000	2.323.000.000
	Altri	2.024.160.486	2.220.110.167
C.	**TFR LAVORO SUBORDINATO**	**27.623.754.388**	**27.159.941.079**
D.	**DEBITI**	**2.856.245.809**	**2.593.130.723**
1	Obbligazioni	3.292.400.000	3.292.400.000
4	Debiti verso banche	7.027.637.766	7.177.646.973
5	Debiti verso altri finanziatori	2.994.728.140	2.345.963.279
6	Acconti	2.104.129.635	2.572.260.011
7	Debiti verso fornitori	3.432.322.899	3.227.023.181
9	Debiti verso imprese controllate	181.995	3.556.238
10	Debiti verso imprese collegate	100.218.343	122.148.373
12	Debiti tributari	168.956.524	160.594.052
13	Debiti verso ist. di previdenza e sicurezza sociale	437.304.805	390.691.447
14	Altri debiti	1.252.716.698	980.494.456
		20.810.596.805	**20.272.778.010**
E.	**RATEI E RISCONTI**	**232.504.646**	**263.992.783**
	TOTALE PASSIVO	**87.733.178.015**	**86.534.707.760**

Di seguito è riportata l'analisi di taluni elementi che appaiono di particolare significatività rispetto al 31 dicembre 2008.

Nelle immobilizzazioni rilevano anzitutto gli investimenti – sui quali si è già riferito - che ammontano a 5.250 milioni di euro.

Le immobilizzazioni immateriali raggiungono 1.314,5 milioni di euro con un decremento di 30,9 milioni di euro rispetto all'esercizio 2008.

Le immobilizzazioni materiali passano dai 73.047 milioni di euro del 2008 ai 72.125 milioni di euro del 2009, registrando un decremento di 922 milioni di euro.

Le immobilizzazioni finanziarie risultano pari a 2.356 milioni di euro con una variazione in diminuzione di 119,8 milioni di euro rispetto al 31 dicembre 2008.

L'attivo circolante risulta pari a 10.706 milioni di euro al 31 dicembre 2009, con una variazione in diminuzione di 130,6 milioni di euro rispetto al 31 dicembre 2008.

Le rimanenze, al 31 dicembre 2009, ammontano a 1.835 milioni di euro con una variazione in aumento di 95,6 milioni di euro rispetto al 31 dicembre 2008, a seguito della riclassifica, alla voce di magazzino, di alcuni compendi immobiliari iscritti in precedenza tra le immobilizzazioni materiali in quanto destinate alla vendita.

La posta "crediti" si incrementa di 673,3 milioni di euro nel 2009, attestandosi a 7.714,3 milioni di euro.

In particolare, i crediti da contratto di servizio passano da 656,9 milioni di euro del 2008 a 1.564,7 milioni di euro, principalmente a seguito del mancato incasso da parte di Trenitalia dei corrispettivi relativi al 2009 (pari a 886 milioni di euro).

Notevole anche l'importo dei crediti tributari, che risultava pari a 2.564 milioni di euro; gli stessi riguardano principalmente crediti IVA riferibili alla Capogruppo, a TAV, a RFI e a Trenitalia.

La voce "crediti verso altri", al netto dei relativi fondi di svalutazione, ammonta a 2.348 milioni di euro, con un incremento di 673,3 milioni di euro rispetto al 2008. In tale voce sono compresi i crediti verso il "Ministero dell'Economia e delle Finanze" (pari a 1.765 milioni di euro) riferibili interamente ad RFI SpA e relativi a crediti per "Somme dovute in forza del Contratto di Programma" e a crediti relativi a "Contributi in conto impianti", da corrispondere a Ferrovie dello Stato Italiane SpA per la realizzazione di un programma di investimenti per lo sviluppo e ammodernamento delle infrastrutture ferroviarie, per la realizzazione di opere specifiche ed a sovvenzioni straordinarie a FS per l'attuazione di varie disposizioni legislative.

Le disponibilità liquide ammontano a 1.107,9 milioni di euro, con una variazione in diminuzione di 130,5 milioni di euro rispetto al 2008.

Il Patrimonio Netto di Gruppo al 31 dicembre 2009 ammonta a 36.118 milioni di euro, con una variazione positiva di 26 milioni di euro rispetto al 31 dicembre 2008.

Nel prospetto che segue, è riportata la movimentazione del patrimonio netto di Gruppo nell'esercizio.

5.8 Prospetto dei movimenti 2009 nelle voci di patrimonio netto di gruppo

(importi in migliaia di euro)

Composizione del Patrimonio Netto	Capitale sociale	Riserva legale	Altre riserve	Utile o (perdita) portati a nuovo	Risultato di esercizio	TOTALE
Saldo al 31.12.2008	38.790.425	10.424	469.878	(3.186.785)	7.678	**36.091.620**
Destinazione del risultato d'esercizio		565		6.494	(7.678)	(619)
Altre variazioni			132			132
Risultato di esercizio					26.912	26.912
Saldo al 31.12.2009	38.790.425	10.989	470.010	(3.180.291)	26.912	**36.118.045**

Il capitale sociale del Gruppo, che riflette quello della Capogruppo, ammontante, al 31 dicembre 2009, a 38.790 milioni di euro, non ha subito variazioni rispetto all'esercizio 2008.

Il valore degli utili (perdite) a nuovo riflette sostanzialmente le perdite e gli utili riportati a nuovo delle società consolidate nonché le rettifiche di consolidamento emerse nei precedenti esercizi.

I Fondi per rischi ed oneri ammontano 27.160 milioni di euro, con una variazione in diminuzione di 464 milioni di euro.

Il Fondo di ristrutturazione *ex lege* n. 448/98 fu costituito in attuazione dell'art. 43, comma 5, della legge 448/98, e in conformità a quanto deliberato dall'Assemblea Ordinaria e Straordinaria dell'allora Capogruppo Ferrovie dello Stato Italiane SpA - Società di Trasporti e Servizi per Azioni (ora RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA) del 14 giugno 1999.

Nell'esercizio 2009 è stato utilizzato, analogamente agli esercizi dal 2002 al 2008, per far fronte agli oneri derivanti dagli ammortamenti, dalle svalutazioni dei cespiti e dalle minusvalenze relative ai cespiti stessi.

Dal prospetto che segue risultano consistenza ed utilizzi del Fondo istituito sulla base della legge n. 448 del 1998 e del relativo Fondo integrativo nel 2009.

(in migliaia di euro)

	Fondo *ex lege* 448/98	**Fondo integrativo**	**totale**
Saldo al 31.12.2008	**19.277.049**	**3.700.489**	**22.977.538**
Utilizzi:			
- relativi ad ammortamenti		(435.083)	(435.083)
- relativi a minusvalenze		(5.259)	(5.259)
Saldo al 31.12.2009	**19.277.049**	**3.260.147**	**22.537.196**

Il fondo oneri di manutenzione ordinaria è stato costituito in sede di recepimento nel bilancio al 31 dicembre 2002 delle risultanze delle valutazioni peritali del patrimonio economico di RFI SpA.

In aderenza a tali valutazioni, il fondo è destinato a neutralizzare, attraverso il suo utilizzo, gli oneri di manutenzione dell'infrastruttura, ove a fronte di essi non venissero erogati dallo Stato contributi in conto esercizio.

Nel corso del 2009, il fondo non è stato movimentato e risulta pari a 2 miliardi 323 mila euro.

Il Fondo per altri rischi e oneri raggiunge nel 2009 l'importo di 2.220 milioni di euro (da 2.024 milioni di euro del 2008).

Il Fondo trattamento fine rapporto lavoro subordinato ammonta nel 2009 a 2.593 milioni di euro, con un decremento netto di 263 milioni di euro rispetto al 31 dicembre 2008.

I debiti, al 31 dicembre 2008, ammontano a 20.272,7 milioni di euro, con una variazione in diminuzione di 537,8 milioni di euro rispetto al 31 dicembre 2008.

I prestiti obbligazionari, pari a 3.292 milioni di euro nel 2009, risultano invariati rispetto all'esercizio precedente.

In incremento di 150 milioni di euro la voce Debiti verso banche nel 2009, attestatosi a 7.177,6 milioni di euro.

I Debiti verso altri finanziatori ammontano a 2.345,8 milioni di euro rispetto ai 2.994,7 milioni di euro del 2008, con una variazione in diminuzione di 648,9 milioni di euro.

5.9 Fatti di rilievo intervenuti nell'esercizio 2009 con riferimento al Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane

Tra i fatti di rilievo per l'esercizio 2009 si segnalano i seguenti eventi:

- Ferrovie dello Stato Italiane SpA ha utilizzato le ultime due tranches, per un importo complessivo di 250 milioni di euro, del contratto di prestito stipulato nel 2008 per un importo massimo di 800 milioni di euro con la Riunione Temporanea di Concorrenti composta da Cassa Depositi e Prestiti e Dexia Crediop (550 milioni di euro al 31 dicembre 2008). Tali somme sono state utilizzate da Ferrovie dello Stato Italiane SpA per la concessione di prestiti alle controllate Rete Ferroviaria Italiana SpA e TAV SpA, finalizzati alla prosecuzione dei lavori relativi al Sistema Alta Velocità /Alta Capacità della linea TO-MI-NA. Il prestito al 31 dicembre 2009 risulta totalmente rimborsato;

- è stato stipulato l'atto di conferimento di beni immobili tra Ferrovie dello Stato Italiane SpA e la controllata FS Sistemi Urbani Srl. Con tale atto Ferrovie dello Stato Italiane SpA ha sottoscritto interamente l'aumento di capitale per l'ammontare complessivo di 148.674 mila euro; la liberazione di detto aumento di capitale è stata di 143.118 mila euro, in quanto alla data di sottoscrizione dell'atto il residuo aumento di 5.556 mila euro, riferito alla ex stazione Leopolda di Firenze, risultava sottoposto alla condizione sospensiva dell'esercizio della prelazione da parte del Ministero dei Beni Culturali;

- è stato firmato l'accordo programmatico fra Ferrovie dello Stato Italiane SpA e le Organizzazioni sindacali di categoria per il rilancio competitivo del Gruppo FS, comprendente, tra gli altri, l'accordo per innovare e rendere operativo il Fondo bilaterale per il sostegno al reddito. Il nuovo accordo è stato recepito dal Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti con DM n. 510 del 23 giugno 2009. Il Fondo, la cui gestione è affidata all'INPS, ha lo scopo – per le aziende del Gruppo che sono sprovviste degli ammortizzatori sociali tradizionali – di dare attuazione agli interventi previsti dall'art. 59, comma 6, della legge n. 449 del 1997, diretti a favorire la riorganizzazione ed il risanamento del Gruppo stesso in considerazione del processo di ristrutturazione e sviluppo del sistema di trasporto ferroviario.

6. La gestione economica, patrimoniale e finanziaria di Ferrovie dello Stato Italiane SpA

6.1 Notazioni di sintesi

Come già evidenziato nella precedente relazione al Parlamento, Ferrovie dello Stato Italiane SpA, con il ruolo di holding industriale, è titolare delle funzioni di direzione strategica, di indirizzo gestionale, di *governance* per le società operative, e cura la gestione accentrata di alcune aree di maggiore interesse (finanza, relazioni istituzionali, management).

Si riportano qui di seguito i principali elementi informativi concernenti la gestione, desumibili dal bilancio di esercizio 2009, posto a raffronto con i dati dell'esercizio 2008, rinviando ai paragrafi successivi l'esame più analitico del conto economico e dello stato patrimoniale.

(in migliaia di euro)

	31.12.2008	31.12.2009
Ricavi operativi	**208.568**	**202.692**
Costo del lavoro	-53.539	-55.705
Altri costi	-97.909	-100.448
Capitalizzazioni - variazione rimanenze	-47.735	-39.732
Costi operativi	-199.183	-195.885
MARGINE OPERATIVO LORDO	**9.385**	**6.807**
Ammortamenti netti e svalutazioni cespiti	-24.309	-22.727
Utilizzo fondi rettifica ammortamenti	1.784	1.554
Accantonamenti netti e sval. crediti attivo circolante	-1.879	-13.330
Saldo proventi/oneri diversi	22.272	4.964
RISULTATO OPERATIVO	**7.253**	**-22.732**
Saldo gestione finanziaria	8.531	40.948
Componenti straordinarie nette	5.526	56.259
RISULTATO ANTE IMPOSTE	**21.310**	**74.475**
Imposte sul reddito	-10.018	-4.402
RISULTATO DELL'ESERCIZIO	**11.292**	**70.073**

Dal raffronto dei dati riclassificati della gestione 2008 e 2009 emerge quanto segue:

- il risultato netto dell'esercizio 2009 si attesta ad un valore positivo di 70.073[22] mila euro e si confronta con quello dell'esercizio precedente che chiudeva con un utile di 11.292 mila euro;
- a livello di margine operativo lordo si evidenzia un peggioramento di 2.578 mila euro per effetto del decremento dei ricavi operativi (5.876 mila euro) cui si contrappone un decremento dei costi operativi (3.298 mila euro);
- il risultato operativo si attesta ad un valore negativo di 22.732 mila euro del 2009 rispetto ad un valore positivo di 7.253 mila euro del 2008. Sulla variazione di tale risultato hanno inciso significativamente maggiori accantonamenti e svalutazioni dei crediti dell'attivo circolante, minori ammortamenti netti e svalutazioni cespiti e un minor saldo positivo dei proventi e oneri diversi;
- il risultato ante imposte passa da un valore positivo di 21.310 mila euro del 2008 a un valore positivo di 74.475 mila uro del 2009. Su tale risultato hanno inciso anche il saldo della gestione finanziaria, che passa da un valore positivo di 8.531 mila euro del 2008 a un valore positivo di 40.948 mila euro del 2009 e il saldo delle componenti straordinarie che passa da un valore positivo di 5.526 mila euro ad un valore positivo di 56.259 mila euro per l'effetto combinato dell'incremento delle sopravvenienze attive, dovuto al rilascio del Fondo consolidato fiscale IRES del 2004 e dell'incremento degli oneri straordinari, dovuto all'accantonamento per le prestazioni straordinarie del Fondo a gestione bilaterale.

Per effetto dell'utile conseguito nel periodo, il patrimonio netto è passato da 35.980.290 mila euro al 31.12.2008 a 36.050.362 mila euro al 31.12.2009.

[22] Il risultato netto della Capogruppo FS Italiane SpA risulta maggiore di quello complessivo di gruppo (44 milioni di euro di cui 17 di pertinenza di terzi) per effetto delle scritture di consolidamento (in particolare eliminazione dividendi), consolidato fiscale, etc.)

6.2 Dati di dettaglio relativi al conto economico dell'esercizio 2009

I dati relativi alle voci del conto economico 2009 - poste a raffronto con quelle analoghe dell'esercizio 2008 - sono riportati nella tabella che segue:

CONTO ECONOMICO Ferrovie dello Stato Italiane SpA

(in unità di euro)

CONTO ECONOMICO	2008	2009
A) VALORE DELLA PRODUZIONE		
1) RICAVI DELLE VENDITE E DELLE PRESTAZIONI	140.252.611	133.065.473
2) VARIAZIONI IMMOBILI E TERRENI DI *TRADING*	(49.215.687)	(40.871.372)
3) VARIAZIONI DEI LAVORI IN CORSO SU IMMOBILI IN RISTRUTTURAZIONE	1.267.551	962.372
4) INCREMENTI DI IMMOBILIZZAZIONI PER LAVORI INTERNI	213.263	176.620
5) ALTRI RICAVI E PROVENTI		
a) contributi in conto esercizio	9.452	1.822.656
b) altri ricavi e proventi	95.992.687	75.919.102
Totale 5)	96.002.139	77.741.758
TOTALE A) VALORE DELLA PRODUZIONE	**188.519.877**	**171.074.851**
B) COSTI DELLA PRODUZIONE		
6) PER MATERIE PRIME, SUSSIDIARIE, DI CONSUMO E MERCI	1.057.589	792.743
7) PER SERVIZI	67.671.332	73.158.000
8) PER GODIMENTO BENI DI TERZI	12.785.388	12.764.273
9) PER IL PERSONALE		
a) salari e stipendi	39.126.746	38.846.282
b) oneri sociali	10.223.360	10.702.419
c) trattamento di fine rapporto	3.247.085	3.042.840
e) altri costi	941.645	3.113.266
Totale 9)	53.538.836	55.704.807
10) AMMORTAMENTI E SVALUTAZIONI	24641583	23557423
a) ammortamento delle immobilizzazioni immateriali	12.758.500	12.159.563
b) ammortamento delle immobilizzazioni materiali	11.550.757	10.567.818
c) altre svalutazioni delle immobilizzazioni	0	0
d) svalutazione dei crediti compresi nell'attivo circolante e delle disponibilità liquide	332.326	830.042
Totale 10)	24.641.583	23.557.423
12) ACCANTONAMENTI PER RISCHI	1.546.190	7.000.000
13) ALTRI ACCANTONAMENTI	0	5.500.000
14) ONERI DIVERSI DI GESTIONE	17.188.271	15.329.436
TOTALE B) COSTI DELLA PRODUZIONE	**178.429.189**	**193.806.682**
DIFFERENZA TRA VALORE E COSTI DELLA PRODUZIONE (A-B)	**10.090.688**	**(22.731.831)**
C) PROVENTI E ONERI FINANZIARI		
15) PROVENTI DA PARTECIPAZIONI	70.436.883	40.205.811
16) ALTRI PROVENTI FINANZIARI	393.298.198	277.439.126
17) INTERESSI ED ALTRI ONERI FINANZIARI	(400.268.916)	(276.547.385)
17 b) Utili (o perdite) su cambi	(16.129.267)	(149.787)
TOTALE C) PROVENTI E ONERI FINANZIARI	**47.336.898**	**40.947.765**
D) RETTIFICHE DI VALORE DI ATTIVITÀ FINANZIARIE		
19) SVALUTAZIONI		
a) di partecipazioni	41.642.650	0
TOTALE D) RETTIFICHE DI VALORE DI ATTIVITA' FINANZIARIE	**(41.642.650)**	**0**
E) PROVENTI E ONERI STRAORDINARI		
20) PROVENTI STRAORDINARI	8.592.790	67.540.452
21) ONERI STRAORDINARI	3.066.808	11.281.821
TOTALE E) PROVENTI E ONERI STRAORDINARI	**5.525.982**	**56.258.631**
RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE (A-B+/-C+/-D+/-E)	**21.310.918**	**74.474.565**
22) IMPOSTE SUL REDDITO DELL'ESERCIZIO CORRENTI, DIFFERITE E ANTICIPATE	(10.017.658)	(4.402.009)
23) UTILE (PERDITE) DELL'ESERCIZIO	**11.293.260**	**70.072.556**

Il valore della produzione, registrato nell'esercizio 2009, ammonta a 171.075 mila euro, con una variazione in diminuzione di 17.445 mila euro rispetto al 2008.

I ricavi, come per l'esercizio precedente, derivano principalmente dai rapporti che Ferrovie dello Stato Italiane SpA intrattiene con le società del Gruppo alle quali fornisce essenzialmente servizi di consulenza e assistenza, brokeraggio e dall'utilizzo del marchio, nonché dalla vendita di immobili e terreni di trading.

I costi della produzione ammontano a 193.807 mila euro, con una variazione in aumento di 15.377 mila euro rispetto al 2008. Di seguito si commentano le voci maggiormente significative:

- i "costi per servizi" ammontano nel 2009 a 73.158 mila euro rispetto a 67.671 mila euro registrati nel 2008; la variazione in aumento di 5.487 mila euro è dovuta in gran parte all'effetto combinato della riduzione dei costi per i servizi informatici e all'incremento di quelli relativi alla gestione immobiliare;
- i "costi per il personale" ammontano nel 2009 a 55.705 mila euro rispetto a 53.539 mila euro registrati nel 2008. L'aumento del costo del lavoro di 2.166mila euro è riconducibile principalmente all'aumento degli oneri sociali, dovuto all'aumento della contribuzione al fondo speciale per i cosiddetti "oneri minori" (malattia operai e maternità) e per indennità di disoccupazione, in vigore dal 1° gennaio 2009 ed agli esodi incentivati che nel 2008 sono stati coperti dall'utilizzo del fondo.- gli "accantonamenti per rischi" e gli "altri accantonamenti" ammontano nel 2009 a complessivi 12.500mila euro (1.546 mila euro nel 2008) e si riferiscono per 7.000 mila euro al contenzioso nei confronti di terzi, a seguito di una più puntuale stima del contenzioso in essere al 31 dicembre 2009 e per 5.500 mila euro ad altri accantonamenti, a fronte degli oneri da sostenere per lavori di consolidamento dell'ex palazzo compartimentale di Trieste.

La voce "Proventi ed oneri finanziari" nel 2009 presenta un valore positivo di 40.948 mila euro, con una variazione in diminuzione di 6.389 mila euro rispetto al valore positivo del 2008 di 47.337 mila euro. I proventi e gli oneri finanziari hanno risentito nel 2009 complessivamente della riduzione dei tassi di mercato; i proventi da investimenti finanziari, gli interessi sui conti correnti bancari e postali hanno risentito anche delle minori disponibilità del 2009 rispetto al precedente esercizio.

6.3 Dati di dettaglio relativi allo Stato Patrimoniale di Ferrovie dello Stato Italiane SpA esercizio 2009

Le voci componenti lo stato patrimoniale dell'esercizio 2009, comparati con l'esercizio 2008, sono riportati nella tabella che segue (esse trovano analitico esame e commento nelle note integrative elaborate dalla Capogruppo).

STATO PATRIMONIALE FS SpA

(in unità di euro)

		31.12.2009	31.12.2008
A)	**CREDITI VERSO SOCI PER VERSAMENTI ANCORA DOVUTI**	**0**	**0**
	(di cui già richiamati)		
B)	**IMMOBILIZZAZIONI**		
I.	IMMOBILIZZAZIONI IMMATERIALI	26.261.677	24.235.263
II.	IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI	671.071.610	797.669.102
III.	IMMOBILIZZAZIONI FINANZIARIE	41.979.268.090	41.707.328.194
TOTALE B) IMMOBILIZZAZIONI		**42.676.601.377**	**42.529.232.559**
C)	**ATTIVO CIRCOLANTE**		
I.	RIMANENZE	475512575	547490025
II.	CREDITI	3.818.850.687	4.295.330.910
III.	ATTIVITA' FINANZIARIE CHE NON COSTITUISCONO	30.031.452	30.031.452
IV.	DISPONIBILITÀ LIQUIDE	282.909.421	615.586.492
TOTALE C) ATTIVO CIRCOLANTE		**4.607.304.135**	**5.488.438.879**
D)	**RATEI E RISCONTI**	**11.185.522**	**38.802.255**
TOTALE ATTIVO (A+B+C+D)		**47.295.091.034**	**48.056.473.693**

A)	**PATRIMONIO NETTO**		
I.	CAPITALE	38.790.425.485	38.790.425.485
IV.	RISERVA LEGALE	10.988.202	10.423.539
VII.	ALTRE RISERVE	282.496.151	282.496.151
VIII.	UTILI (PERDITE) PORTATE A NUOVO	(3.103.620.315)	(3.114.348.912)
IX.	UTILE (PERDITA) DEL PERIODO/ESERCIZIO	70.072.556	11.293.260
TOTALE A) PATRIMONIO NETTO		**36.050.362.079**	**35.980.289.523**
B)	**FONDI PER RISCHI E ONERI**		
2)	Per imposte, anche differite	431.648.052	473.793.235
3)	Altri	382.839.263	383.074.740
TOTALE B) FONDI PER RISCHI E ONERI		**814.487.315**	**856.867.975**
C)	**TRATTAMENTO DI FINE RAPPORTO DI LAVORO SUBORDINATO**	**21.616.293**	**22.793.501**
D)	**DEBITI**		
1)	Obbligazionari	3.292.400.000	3.292.400.000
4)	Debiti verso banche	1.475.000.000	1.475.000.000
5)	Debiti verso altri finanziatori	1.826.004.015	2.498.769.865
6)	Acconti	2.652.000	2.376.615
7)	Debiti verso fornitori	26.163.741	23.530.780
9)	Debiti verso imprese controllate	3.404.585.970	3.510.435.467
10)	Debiti verso imprese collegate	9.841.599	9.835.492
12)	Debiti tributari	3.663.467	1.965.188
13)	Debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale	4.354.076	4.806.684
14)	Altri debiti	352.538.669	336.305.317
TOTALE D) DEBITI		**10.397.203.537**	**11.155.425.408**
E)	**RATEI E RISCONTI**	**11.421.810**	**41.097.286**
TOTALE PASSIVO (A+B+C+D+E)		**47.295.091.034**	**48.056.473.693**

Si riportano talune osservazioni di chiarimento relativamente alle voci più significative dello stato patrimoniale dell'esercizio 2009.

Le immobilizzazioni immateriali, costituite quasi esclusivamente da costi sostenuti per la realizzazione e lo sviluppo del software relativo al sistema informativo di Gruppo ammontano al 31 dicembre 2009, a 26.262 mila euro con una variazione in aumento di 2.026 mila euro rispetto al 31 dicembre 2008.

Le immobilizzazioni materiali sono costituite prevalentemente da terreni e fabbricati e ammontano, al 31 dicembre 2009, a 671.071 mila euro con una variazione in diminuzione di 126.597 mila euro rispetto al 31 dicembre 2008.

Le immobilizzazioni finanziarie ammontano, al 31 dicembre 2009 a 41.979.268 mila euro con una variazione in aumento di 271.940 mila euro rispetto al 31 dicembre 2008.

Più in particolare, le partecipazioni ammontano complessivamente, al 31 dicembre 2009, a 35.612.683 mila euro con una variazione in aumento di 250.000 mila euro rispetto al 31 dicembre 2008 per l'aumento di capitale sociale della controllata Rete Ferroviaria italiana SpA. Le partecipazioni in imprese controllate a fine esercizio 2009 sono pari a 35.455.898 mila; le altre variazioni riguardano:

- la scissione parziale, con effetto dal 10 dicembre 2009, di FS Logistica SpA a favore di Rete Ferroviaria Italiana SpA per complessivi 118.015 mila euro. Tale scissione ha comportato la riduzione del capitale sociale nella società scissa e contestuale l'aumento del capitale sociale della beneficiaria Rete Ferroviaria Italiana SpA;
- la scissione parziale, con effetto dal 31 dicembre 2009, di Rete Ferroviaria Italiana SpA, a favore di Trenitalia SpA per 621.106 mila euro. Tale scissione ha comportato la riduzione del capitale sociale nella società scissa e il contestuale aumento del capitale sociale della beneficiaria Trenitalia SpA;

Le disponibilità liquide ammontano al 31 dicembre 2009, a 282.909 mila euro, con una variazione in diminuzione di 332.677 mila euro rispetto al 31 dicembre 2008. La giacenza presso istituti bancari e postali (222.420 mila euro) comprende depositi a scadenza per 186.000 mila euro.

La posta patrimonio netto ammonta a 36.050.362 mila euro, con una variazione in aumento di 70.073 mila euro rispetto al 31 dicembre 2008.

Le variazioni intervenute nel periodo riguardano:

- la destinazione dell'utile registrato nel 2008, a seguito di delibera Assembleare del 24 giugno 2009, che ha comportato l'incremento della Riserva legale (564 mila euro), pari al 5% dell'utile prodotto, e il riporto a nuovo del restante utile (10.729 mila euro);
- l'incremento per l'utile di esercizio di 70.073 mila euro.

Il capitale sociale al 31 dicembre 2009, interamente sottoscritto e versato dal socio unico Ministero dell'Economia e delle Finanze, è rimasto invariato rispetto al 31 dicembre 2008.

La posta "Fondi per rischi e oneri" al 31 dicembre 2009 ammonta a 814.487 mila euro con una variazione in diminuzione di 42.381 mila euro rispetto al 31 dicembre 2008 attribuibile essenzialmente alla riduzione registrata nel Fondo imposte da consolidato fiscale e nei Fondi imposte differite IRES e IRAP.

La posta "Debiti" ammonta, al 31 dicembre 2009, a 10.397.204 mila euro, con una riduzione di 758.222 mila euro, rispetto al 31 dicembre 2008, dovuta principalmente alla diminuzione della voce "Debiti verso altri finanziatori". Detta voce a fine esercizio 2009 ammonta a 1.826.004 mila euro ed è rappresentata dal prestito contratto con la Cassa Depositi e Prestiti destinato al finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria (1.948.770 mila euro a fine 2008). Nel 2009 è stato inoltre rimborsato il prestito contratto nel 2008 con Cassa Depositi e Prestiti/Dexia Crediop per l'ammontare massimo di 800.000 mila euro, di cui 550.000 mila euro risultavano incassati a fine 2008 mentre gli ulteriori 250.000 mila euro sono stati incassati nei primi mesi del 2009.

7. Andamento della gestione delle principali società del Gruppo FS Italiane

Si forniscono di seguito elementi informativi - desunti dalla relazione al bilancio consolidato di Ferrovie dello Stato Italiane – relativi ai risultati delle principali Società del Gruppo per i vari settori di intervento.

È da segnalare che le tre maggiori società del Gruppo - RFI, Trenitalia e TAV (che peraltro nel corso del 2010 è stata incorporata da RFI) - concentrano più del 90% del capitale, in quanto titolari delle funzioni fondamentali e strategiche dell'intero Gruppo.

7.1 RFI SpA: andamento complessivo della gestione relativo all'esercizio 2009

In ordine alla gestione finanziaria di RFI SpA si rinvia alla specifica relazione al Parlamento per gli esercizi 2008/2009, approvata dalla Sezione del Controllo sugli enti in data 21 dicembre 2010 ed a quella che sarà approvata per l'esercizio 2010. Si ritiene sufficiente in questa sede segnalare che il risultato di esercizio 2009 si è attestato ad un utile di 8 milioni di euro (contro i 38,9 milioni di euro del 2008). Il margine operativo lordo, negativo per 83,6 milioni di euro, registrava, al termine dell'esercizio 2009, una riduzione di 137,3 milioni di euro rispetto al 2008 (MOL positivo per 53,7 milioni di euro) per l'effetto combinato dei minori ricavi per 185,3 milioni di euro,e dei minori costi operativi che, al netto delle capitalizzazioni e della variazione delle rimanenze, evidenziavano una diminuzione di 47,9 milioni di euro.

(importi in migliaia di euro)

	2008	**2009**
Ricavi operativi	2.507.413	2.322.197
Costi operativi	2.453.679	2.405.787
Margine operativo lordo	53.734	-83.590
Risultato operativo	-119.239	-79.227
Risultato netto d'esercizio	38.927	8.096

Nel mese di dicembre 2010 è stato firmato l'atto di fusione per incorporazione della società TAV SpA, che aveva sostanzialmente concluso l'oggetto sociale, nella società RFI SpA i cui effetti contabili e fiscali decorrono dal 1° gennaio 2010. Tale operazione è stata oggetto di approfondimenti da parte del Collegio Sindacale, su sollecitazione del Magistrato della Corte delegato al controllo, avuto riguardo ai numerosi arbitrati attivati dai General Contractor relativamente a talune tratte dell'AV,

in conseguenza della revoca delle concessioni disposte dalla Legge 40/2007, a sua volta revocata dalla legge 133/2008

I rilevanti importi di detti arbitrati – per un "*petitum*" di poco inferiore ai 6 miliardi di euro - avevano infatti indotto l'organo di controllo interno e il Magistrato Delegato ad evidenziare l'opportunità di operare, in sede di bilancio di fusione della società incorporante, un adeguato accantonamento a fronte del rischio di soccombenza. Peraltro, le valutazioni in esito all'andamento dei contenziosi erano di pertinenza dei Consigli di Amministrazione interessati e, pertanto, il primo approfondimento in merito rilasciato avrebbe dovuto essere effettuato in occasione dell'approvazione del bilancio di esercizio di RFI successivo all'operazione di fusione (bilancio al 31 dicembre 2010). La questione è stata rinviata alla sede sopra indicata. In tale sede, sulla base anche delle considerazioni dei legali all'uopo interessati, la società RFI ha ritenuto che non ricorresse alcuna delle tre condizioni che i principi contabili internazionali (IAS 37) assumono come necessarie per procedere ad accantonamenti di bilancio, in quanto:

- non esistono obbligazioni nei confronti dei General Contractor;
- non risulta probabile l'impiego di risorse, poiché viene ritenuto che manchi la possibilità di accoglimento della domanda;
- non è possibile stimare, allo stato, l'eventuale importo da riconoscere.

Nel riportare di seguito un prospetto riepilogativo degli arbitrati posti in essere dai G.C., si precisa che la questione sarà oggetto di approfondimento nell'ambito della specifica relazione per la gestione finanziaria RFI per l'esercizio 2010.

SCHEMA DI SINTESI ARBITRATI AV

ARBITRATI IN CORSO

	GC/TRATTA	DOMANDE GC
1	**CEPAV UNO** (Milano-Bologna)	**€ 1.713 Mln.** per riserve e ritardi sul TUS/anomalo andamento lavori
2	**FIAT** (Novara-Milano)	**€ 570 Mln.** per riserve e danni per mancato percepimento premio accelerazione
3	**FIAT** (Bologna-Firenze)	**€ 523 Mln.** per riserve e danni da anomalo andamento dei lavori
4	**IRICAV UNO** (Roma-Napoli)	**€ 380 Mln.** per riserve e ritardi sul TUS/anomalo andamento lavori
5	**COCIV** (Milano-Genova, Terzo Valico)	**€ 1.075 Mln.** (di cui circa € 200 Mln. per progettazioni post 2002, più costi e danni, principalmente lucro cessante)
6	**IRICAV DUE** (Verona-Padova)	**€ 1.250 Mln.** (di cui circa € 78 Mln. per progettazioni, più costi e danni, principalmente lucro cessante)

ARBITRATI CONCLUSI

	GC/TRATTA	DOMANDE GC
7	**CEPAV UNO** (Milano-Bologna)	€ 70 Mln. per progettazioni e altre attività asseritamente escluse dal Prezzo Forfettario
8	**IRICAV UNO** (Roma-Napoli)	€ 1.188 Mln. per riserve e ritardi sul TUS/anomalo andamento lavori
9	**COCIV** (Milano-Genova, Terzo Valico)	€ 290 Mln. (di cui circa € 140 Mln. per progettazioni ante 2000, più costi e danni)
10	**IRICAV DUE** (Verona-Padova)	€ 420 Mln. (di cui circa € 63 Mln. per progettazioni, più costi e danni, principalmente lucro cessante)
11	**CEPAV DUE** (Milano-Verona)	€ 500 Mln. (di cui circa € 177 Mln. per progettazioni ante 2000, più costi e danni)
12	**CEPAV DUE** (Milano-Verona)	€ 409 Mln. (di cui circa € 295 Mln. per progettazioni post 2000, più costi e danni); *in via subordinata:* € 1.617 Mln. (di cui circa € 397 Mln. per progettazioni post 2000, più costi e danni, principalmente lucro cessante)

N.	DOMANDA ARBITRATO	PARTI/TRATTA	DOMANDE
3.	Arbitrato iniziato il 29.12.2007	RFI/FIAT (Bologna-Firenze)	Domande GC: condannare RFI al pagamento in favore di FIAT della somma complessiva di **€ 523 Mln.** a titolo di riserve in corso d'opera e danni da anomalo andamento dei lavori, oltre interessi e rivalutazione. Domande RFI: respingere le domande di FIAT e condannare FIAT a corrispondere a RFI circa **€ 14,6 Mln.** per inadempimenti ai documenti contrattuali.

Composizione CAVET (attuale): Impregilo S.p.A. (75,983%) - Cooperativa Muratori e Cementisti / CMC (11,269%) - Tecnimont S.p.A. (8,000%) - Consorzio Ravennate di Produzione e Lavoro / CRPL (4,748%)

N.	DOMANDA ARBITRATO	PARTI/TRATTA	DOMANDE
4.	Arbitrato iniziato il 14.5.2008	RFI/IRICAV UNO/ FINTECNA (Roma-Napoli)	Domande GC: *(i)* prorogare il TUS del 2° Lotto Funzionale fino al 15.4.2010; *(ii)* risarcire i conseguenti maggiori oneri (nonché ulteriori maggiori oneri connessi alla realizzazione del 1° e 2° Lotto Funzionale), il tutto per un importo di circa **€ 380 Mln.**, oltre ad altri oneri non quantificati complessivamente. Domande RFI: respingere le domande di IRICAV UNO (previa pronuncia di Lodo parziale sulle eccezioni preliminari di RFI) e condannare IRICAV UNO a corrispondere a RFI circa **€ 520 Mln.** per inadempimenti ai documenti contrattuali e danni (danno all'immagine, pagamento del doppio della penale contrattuale per ogni giorno di ritardo, extraoneri Italferr, ecc.). Domande FINTECNA: *(i)* *in via principale*, dichiarare la carenza di legittimazione passiva di Fintecna con conseguente estromissione di quest'ultima dal giudizio; *(ii)* *in via subordinata*, dichiarare inammissibili e comunque infondate le domande di condanna formulate da RFI nei confronti di Fintecna e del GC.

Composizione IRICAV UNO (attuale): Soc. Italiana per Condotte d'Acqua S.p.A. (34,87%) - Astaldi S.p.A. (27,91%) - Ansaldo STS S.p.A. (17,44%) - Vianini Lavori S.p.A. (16,28%) - Consorzio Cooperative Costruzioni / CCC (3,49%) - Fintecna S.p.A. (0,01%)

N.	DOMANDA ARBITRATO	PARTI/TRATTA	DOMANDE
5.	Arbitrato iniziato l'1.2.2007	RFI/COCIV (Milano - Genova, Terzo Valico)	Domande GC: *in via principale*, risolvere la Convenzione per inadempimento di RFI e condannare RFI al pagamento delle progettazioni (redatte dopo il 2002), dei costi e al risarcimento dei danni (principalmente lucro cessante) per complessivi ca. **€ 1.075 Mln.** (di cui circa € 200 Mln. per progettazioni); *in subordine*, dichiarare l'inadempimento di RFI e condannare RFI all'adempimento della Convenzione nonché al pagamento delle progettazioni (redatte dopo il 2002) e dei costi per complessivi ca. **€ 511 Mln.** (di cui circa € 200 Mln. per progettazioni). Domande RFI: *in via preliminare*: dichiarare l'incompetenza del Collegio Arbitrale e l'improponibilità/inammissibilità delle domande del GC; *nel merito*: respingere le domande avversarie; *in via riconvenzionale*: accertare lo scioglimento e/o risolvere la Convenzione per inadempimento del GC con conseguente condanna del GC al risarcimento dei danni.

Composizione COCIV (attuale): Impregilo S.p.A. (54,00%) - Tecnimont S.p.A. (20%) - Società Italiana per Condotte d'Acqua S.p.A. (21,00%) - Civ S.p.A. (5%)

N.	DOMANDA ARBITRATO	PARTI/TRATTA	DOMANDE
6.	Arbitrato iniziato l'1.2.2007	RFI/IRICAV DUE (Verona-Padova)	Domande GC: *in via principale*, risolvere la Convenzione per inadempimento di RFI e condannare RFI al pagamento delle progettazioni, dei costi e al risarcimento dei danni (principalmente lucro cessante) per complessivi ca. **€ 1.250 Mln.** (di cui circa € 78 Mln. per progettazione); *in subordine*, dichiarare l'inadempimento di RFI e condannare RFI all'adempimento della Convenzione e al pagamento delle progettazioni e dei costi per complessivi ca. **€ 405 Mln.** (di cui circa € 78 Mln. per progettazione). Domande RFI: *in via preliminare*: dichiarare l'incompetenza del Collegio Arbitrale e l'improponibilità/inammissibilità delle domande del GC; *nel merito*: respingere le domande avversarie.

Composizione IRICAV DUE (attuale): Astaldi S.p.A. (32,99%) - Ansaldo STS S.p.A. (15,00%) - Impregilo S.p.A. (12,00%) - Salini Costruttori S.p.A. (12,00%) - Torno Global Contracting S.p.A. (12,00%) [*fallita*] - Società Italiana per Condotte d'Acqua S.p.A. (10,00%) - Lamaro Appalti S.p.A. (6,00%) - Fintecna S.p.A. (0,01%) [*in corso di modifica per fallimento Torno*]

ARBITRATI CONCLUSI

N.	DOMANDA ARBITRATO	PARTI/TRATTA	GIUDIZIO
7.	Arbitrato iniziato il 29.3.2000	TAV/CEPAV UNO (Milano-Bologna)	Domande GC: condannare TAV a pagare il valore delle attività relative ai rifacimenti progettuali e ulteriori attività tecniche, amministrative e gestionali eseguite dal Consorzio Cepav Uno, in quanto non comprese nel Prezzo Forfettario di Atto Integrativo, per circa € 70 Mln. (oltre interessi). Domande TAV: *in via principale*: rigettare le domande di Cepav Uno; *in via subordinata*: accogliere le domande del Consorzio per circa € 15 Mln. senza riconoscimento di interessi.

N.	DOMANDA ARBITRATO	PARTI/TRATTA	GIUDIZIO
8.	Arbitrato iniziato il 26.7.2000	TAV/IRICAV UNO (Roma- Napoli)	Domande GC: condannare TAV a pagare circa € 1.188 Mln. oltre interessi e rivalutazione per i titoli di cui alle 48 riserve oggetto del giudizio (principalmente anomalo andamento dei lavori e prolungamento del TUS). Domande TAV: dichiarare che le domande del GC sono inammissibili e infondate e condannare il GC e IRI a risarcire a TAV i danni da inadempimento per almeno circa € 26.340.000.

N.	DOMANDA ARBITRATO	PARTI/TRATTA	GIUDIZIO
9.	Arbitrato iniziato il 6.12.2000	TAV/COCIV (Milano-Genova)	Domande GC: *in via principale*: condannare TAV all'adempimento della Convenzione e al pagamento delle progettazioni, costi e danni per circa € 290 Mln. (di cui circa € 140 Mln. per progettazioni); *in via subordinata*: accertare dichiarare la risoluzione della Convenzione e condannare TAV al pagamento delle progettazioni, costi e danni (principalmente lucro cessante) per circa € 733 Mln. (di cui circa € 140 Mln. per progettazioni). Domande TAV: respingere le domande formulate da COCIV e condannare COCIV alla restituzione delle anticipazioni contrattuali e relativi interessi per circa € 142 Mln. nonché al pagamento dei danni per circa € 160 Mln..

N.	DOMANDA ARBITRATO	PARTI/TRATTA	GIUDIZIO
10.	Arbitrato iniziato il 25.5.2000	TAV/IRICAV DUE (Verona-Padova)	Domande GC: *in via principale*: *(a)* dichiarare la risoluzione della Convenzione e condannare TAV al pagamento delle progettazioni, costi e danni (principalmente lucro cessante) per circa € 420 Mln. (di cui circa € 63 Mln. per progettazioni), nonché alla restituzione delle anticipazioni contrattuali (e dei relativi interessi) recuperate da TAV mediante escussione delle relative fideiussioni per circa € 45 Mln.; *(b)* accertare che Iricav Due è proprietario dei progetti dal medesimo redatti; *in via subordinata*: condannare TAV all'adempimento della Convenzione e al pagamento delle progettazioni, costi e danni per circa € 180 Mln. (di cui circa € 63 Mln. per progettazioni), nonché alla restituzione delle anticipazioni contrattuali (e dei relativi interessi) recuperate da TAV mediante escussione delle relative fideiussioni per circa € 45 Mln.. Domande TAV: respingere le domande formulate da Iricav Due e condannare Iricav Due al pagamento dei danni per circa € 70 Mln., nonchè accertare che TAV ha la proprietà ed il diritto di sfruttamento dei progetti redatti dal *General Contractor*.

N.	DOMANDA ARBITRATO	PARTI/TRATTA	GIUDIZIO
11.	Arbitrato iniziato il 27.12.2000	TAV/CEPAV DUE (Milano-Verona)	Domande GC: condannare TAV al pagamento delle progettazioni (redatte fino al 2000) per complessivi € 177 Mln. (calcolato secondo le tariffe professionali) oltre al pagamento dei costi e danni per almeno circa € 320 Mln.. Domande TAV: dichiarare che le domande formulate da Cepav Due sono inammissibili e/o improponibili e in ogni caso infondate e accertare gli inadempimenti del GC alla Convenzione con conseguente condanna del GC al risarcimento dei danni.

N.	DOMANDA ARBITRATO	PARTI/TRATTA	DOMANDE
12.	Arbitrato iniziato il 7.2.2007	RFI/CEPAV DUE (Milano-Verona)	Domande GC: *in via principale*: condannare RFI al pagamento delle progettazioni (redatte dopo il 2000), dei costi e al risarcimento dei danni per complessivi ca. **€ 409 Mln.** (di cui circa € 295 Mln. per progettazione); *in via subordinata*: risolvere la Convenzione per inadempimento di RFI e condannare RFI al pagamento delle progettazioni (redatte dopo il 2000), dei costi e al risarcimento dei danni (principalmente lucro cessante) per complessivi ca. **€ 1.617 Mln.** (di cui circa € 397 Mln. per progettazione). Domande RFI: *in via preliminare*: dichiarare l'incompetenza del Collegio Arbitrale e l'improponibilità/inammissibilità delle domande del GC; *nel merito*: respingere le domande avversarie; *in via riconvenzionale*: accertare lo scioglimento e/o risolvere la Convenzione per inadempimento del GC con conseguente condanna del GC al risarcimento dei danni.

7.2 Trenitalia Spa: andamento complessivo della gestione relativa all'esercizio 2009

Trenitalia SpA, come più volte riferito, è stata costituita il 1° giugno del 2000 nell'ambito del processo di societarizzazione dell'ex entità legale unica Ferrovie dello Stato Italiane – Società di Trasporti e Servizi per Azioni, anche a seguito del recepimento delle direttive europee sulla liberalizzazione del mercato che prevedevano, per il settore ferroviario, la separazione tra il gestore del servizio di trasporto e il gestore dell'infrastruttura.

La Società, che è titolare della licenza n. 1 rilasciata dal Ministero dei Trasporti alle imprese ferroviarie, svolge servizi di trasporto passeggeri e merci in un mercato in cui la qualità fornita ed i livelli di efficienza sono fondamentali per rispondere alle sfide della concorrenza intermodale e intramodale.

Si riportano di seguito i principali elementi relativi alla gestione 2008-2009, desumibili dal bilancio di esercizio.

7.2.1 Premessa

A seguito dell'operazione di affitto del ramo d'azienda "Trasporto Regionale Lombardia" a TLN Srl, operativo dal 15 novembre 2009, i dati di conto economico della Società non includono, per il periodo 15 novembre - 31 dicembre 2009, valori riferiti al ramo citato. Pertanto, al fine di un confronto omogeneo con l'esercizio precedente, si rende necessario, confrontare i dati 2008 con l'esercizio 2009 che include anche i ricavi ed i costi del ramo TLN (colonna A "Pro-forma") oggetto dell'affitto. I commenti alle variazioni sono effettuati sui valori 2009 pro-formati.

(in unità di euro)

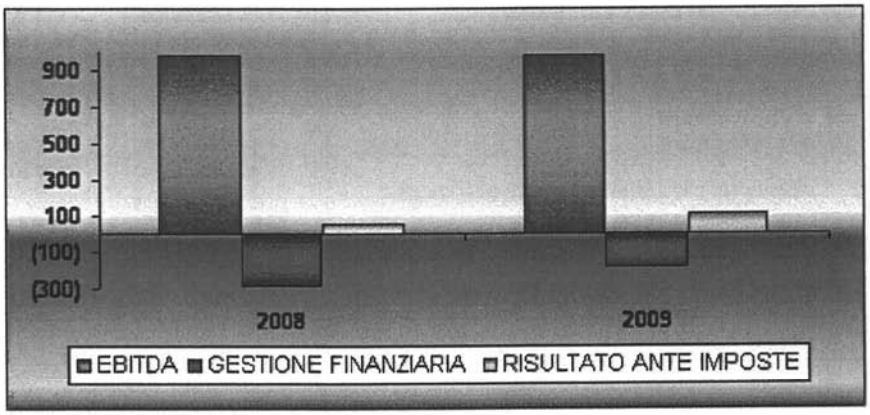
	2009	2009 (A) Con ramo TLN	2008 (B)	Delta assoluto (A-B)
Ricavi da Traffico	**5.340.221**	**5.391.758**	**5.496.884**	**(105.126)**
Ricavi da mercato	3.084.972	3.102.743	3.267.112	(164.369)
Ricavi da Contratto di Servizio	2.255.249	2.289.015	2.229.772	59.243
Altri ricavi	276.946	246.073	275.546	(29.473)
Ricavi operativi	**5.617.167**	**5.637.831**	**5.772.430**	**(134.599)**
Costo del lavoro	(2.378.815)	(2.397.780)	(2.471.557)	73.777
Altri costi	(2.629.668)	(2.629.157)	(2.764.159)	135.002
Capitalizzazioni - variazione rimanenze	371.275	371.275	381.968	(10.693)
Costi operativi	**(4.637.208)**	**(4.655.662)**	**(4.853.748)**	**198.086**
MARGINE OPERATIVO LORDO	**979.959**	**982.169**	**918.682**	**63.487**
Ammortamenti e svalutazioni cespiti	(783.807)	(783.807)	(710.089)	(73.718)
Accantonamenti e sval.crediti attivo circo	(42.684)	(43.814)	(53.776)	9.962
Saldo proventi/oneri diversi	62.707	62.707	32.116	30.591
RISULTATO OPERATIVO	**216.175**	**217.255**	**186.933**	**30.322**
Saldo gestione finanziaria	(177.861)	(177.857)	(285.171)	107.314
Componenti straordinarie nette	65.795	65.795	150.954	(85.159)
RISULTATO ANTE IMPOSTE	**104.109**	**105.193**	**52.716**	**52.477**
Imposte sul reddito	(84.467)	(85.537)	(94.306)	8.769
RISULTATO DELL'ESERCIZIO	**19.642**	**19.656**	**(41.590)**	**61.246**

L'esercizio 2009 ha chiuso con un risultato d'esercizio positivo di 19,7 milioni di euro, in netto miglioramento rispetto all'esercizio 2008 chiuso con un risultato negativo di 41,6 milioni di euro; tale risultato anticipa l'obiettivo che la società si era posta nel Piano Industriale 2007-2011.

Il margine operativo lordo è passato da 918,7 milioni di euro del 2008 a 982,2 milioni di euro del 2009 mentre il risultato ante imposte registra un miglioramento di 52,5 milioni di euro attestandosi ad un valore positivo di 105,2 milioni di euro.

Si riporta di seguito la rappresentazione grafica del trend dei principali indicatori economici dall'esercizio 2008 all'esercizio 2009.

Trenitalia: Trend dei principali indicatori economici



7.2.2 Il conto economico e i dati riassuntivi della situazione patrimoniale

Al fine di rendere meglio comprensibili le considerazioni formulate in ordine alle principali poste di bilancio di Trenitalia SpA, si riportano, di seguito, il conto economico e una tabella riassuntiva dei dati della situazione patrimoniale della Società, relativi all'esercizio 2009, posti a raffronto con quelli dell'esercizio 2008.

CONTO ECONOMICO

(in unità di euro)

		2008	2009
A.	**VALORE DELLA PRODUZIONE**		
1	**Ricavi da vendite e prestazioni**	**5.636.715.623**	**5.434.354.513**
3	**ordinazione**	**-121.115**	**2.816.045**
4	**lavori interni**	**382.089.338**	**368.458.573**
5	**Altri ricavi**	**199.793.043**	**288.396.528**
	Contributi in conto esercizio	23.963.881	50.523.084
	Altri ricavi e proventi	175.829.162	237.873.444
		6.218.476.889	**6.094.025.659**
B.	**COSTI DELLA PRODUZIONE**		
6	**Per materie prime**	**518.080.044**	**451.773.214**
7	**Per servizi**	**2.084.806.717**	**2.060.816.454**
8	**Per godimento beni di terzi**	**161.405.693**	**139.630.555**
9	**Per personale**	**2.471.556.753**	**2.378.814.152**
	a) Salari e stipendi	1.854.415.899	1.757.985.789
	b) Oneri sociali	444.965.260	470.133.918
	c) Trattamento di fine rapporto	169.341.029	148.450.927
	e) Altri costi	2.834.565	2.243.519
10	**Ammortamenti e svalutazioni**	**711.062.616**	**812.204.043**
	immateriali	60.279.648	58.361.350
	materiali	618.790.865	720.814.025
	c) Altre svalutazioni delle immobilizzazioni	37	2.548.975
	nell'attivo circolante e delle disponibilità	31.992.066	30.479.693
11	**Variazione delle rimanenze di materie prime, sussidiarie, di consumo e merci**	**-11.439.020**	**-34.572.788**
12	**Accantonamenti per rischi**	**34.150.850**	**24.899.797**
13	**Altri accantonamenti**	0	
14	**Oneri diversi di gestione**	**61.919.357**	**44.285.217**
		6.031.543.009	**5.877.850.644**
	DIFFERENZA (A-B)	**186.933.880**	**216.175.015**
C.	**PROVENTI E ONERI FINANZIARI**		
15	**Proventi da partecipazioni**	**411.894**	**1.709.222**
16	**Altri proventi finanziari**	**27.060.635**	
17	**Interessi e altri oneri finanziari**	**308.556.716**	**187.773.352**
17b	**Utili (o perdite) su cambi**	**261.346**	**-1.125.025**
		-280.822.841	**-175.104.845**
D.	**RETTIFICHE DI VALORE DI ATT. FINANZIARIE**		
18	**Rivalutazioni**	**0**	**0**
19	**Svalutazioni**	**4.348.074**	**2.756.218**
		-4.348.074	**-2.756.218**
E.	**PROVENTI E ONERI STRAORDINARI**		
20	**Proventi straordinari**	**228.459.586**	**142.228.919**
21	**Oneri straordinari**	**77.506.195**	**76.434.262**
		150.953.391	**65.794.657**
	RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE	**52.716.356**	**104.108.608**
22	IMPOSTE SUL REDDITO	94.306.277	84.467.357
	UTILE (O PERDITA) DELL'ESERCIZIO	**-41.589.921**	**19.641.251**

Il valore della produzione ammonta a 6.094 milioni di euro, evidenziando una variazione in diminuzione di 124 milioni di euro rispetto all'esercizio 2008.

I ricavi delle vendite e delle prestazioni ammontano nel 2009 a 5.434 milioni di euro con una diminuzione rispetto all'esercizio precedente pari a 202 milioni di euro.

I ricavi del traffico 2009 hanno evidenziato un decremento del 5% rispetto al 2008; quelli relativi al solo settore "passeggeri" evidenzia un aumento del 2,4%.

Il fatturato del settore della media e lunga percorrenza ha avuto una crescita di 68 milioni di euro pari al 4%, dovuto ad un forte incremento dell'offerta sul sistema AV, conseguente all'apertura della tratta Milano-Bologna in parte compensato dalla diminuzione del "Servizio Universale contribuito" e dei "Servizi non a mercato non contribuito". I ricavi da traffico del settore del trasporto metropolitano e regionale hanno registrato una diminuzione rispetto al 2008 (-1,1%) in conseguenza della riclassifica dei ricavi da traffico dell'area della provincia di Bolzano, pari a 12,5 milioni di euro, nell'ambito dei ricavi verso le regioni.

I Ricavi derivanti da corrispettivi per i contratti di servizio pubblico (Regioni e Stato) evidenziano un incremento, rispetto al 2008, di 59,2 milioni di euro, tale variazione è riconducibile all'incremento degli stanziamenti previsti dalla Legge Finanziaria 2009 per i contratti di servizio con le regioni a Statuto ordinario ed anche alle maggiori disponibilità finanziarie messe a disposizioni dalle Regioni per assicurare la copertura economica originata dai rinnovi in corso dei contratti di servizio "a catalogo".

La recessione economica registratasi nel corso del 2009 ha influenzato in modo particolare i risultati del settore merci, i cui ricavi nell'anno 2009 sono stati pari a circa 545,2 milioni di euro, con una flessione del -29,1% verso il corrispondente periodo del 2008.

Tali ricavi sono stati realizzati con un volume di tonnellate-km trasportate pari a 17,2 miliardi corrispondente ad una flessione produttiva del -31% verso il corrispondente periodo 2008, flessione peraltro allineata a quella delle principali imprese ferroviarie.

I "costi della produzione" ammontano, nel 2009, complessivamente a 5.878 milioni di euro e mostrano un decremento, rispetto all'esercizio 2008, di 153 milioni di euro.

La voce "servizi" ammonta a 2.061 milioni di euro e si decrementa di 24 milioni di euro rispetto all'analogo periodo dell'esercizio precedente.

Le variazioni delle voci più significative rispetto all'esercizio precedente sono di seguito riportate:

- i "servizi di ristorazione e carrozze letto", il cui ammontare, pari a 84,9 milioni di euro, aumenta rispetto all'esercizio precedente di 7,4 milioni di euro a seguito all'ampliamento e miglioramento qualitativo dei servizi resi a bordo;

- il "pedaggio su infrastruttura ferroviaria" pari a 891,5 milioni di euro, si riferisce per 875 milioni di euro al canone di accesso all'infrastruttura gestita da RFI e per 12,8 milioni di euro a quello dell'infrastruttura gestita da terzi: comprende inoltre 3,7 milioni di euro (3,9 milioni di euro nel 2008) di addebiti da RFI per servizi accessori alla circolazione. La voce presenta un incremento complessivo di 15,9 milioni di euro dovuto essenzialmente all'aumento del traffico viaggiatori a media e lunga percorrenza;
- i "servizi di traghettamento ferroviario", il cui ammontare pari a 31,8 milioni di euro, si riduce rispetto all'esercizio precedente di 11,5 milioni di euro per effetto dei minori trasbordi effettuati dalla consociata RFI, a seguito della riduzione dell'offerta da parte del settore Cargo;
- le spese di "pulizie ed altri servizi appaltati" sostenute per la pulizia degli impianti e del materiale rotabile ammontano a 211 milioni di euro con una diminuzione di 6,3 milioni di euro rispetto all'esercizio precedente, dovuto ad una razionalizzazione dei servizi richiesti ed agli effetti dei nuovi contratti stipulati a seguito della gara europea indetta nel corso del 2008;
- i "servizi di manovra", la cui riduzione di 22 milioni di euro rispetto al 2008 è dovuta quasi esclusivamente ai minori costi di manovra verso la consociata RFI;
- le prestazioni per "riparazioni e manutenzioni", il cui ammontare è pari a 243 milioni di euro, si incrementano rispetto all'esercizio precedente di 19,8 milioni di euro, riconducibili ai maggiori interventi di manutenzione corrente, effettuata sul materiale rotabile. Per una migliore comparabilità dei dati è stata operata una riclassifica sui valori del 2008 di 12,6 milioni di euro, riguardante la manutenzione del software ricompresa nella voce "godimento beni di terzi" in base al contratto in essere in tale esercizio.

La voce "godimento beni di terzi" evidenzia un saldo complessivo di 139,6 milioni di euro, con una variazione in diminuzione di 22 milioni di euro rispetto al 2008.

I costi del personale, che complessivamente ammontano a 2.378,8 milioni di euro, diminuiscono di 93 milioni di euro rispetto al 2008 per effetto del decremento delle consistenze medie passate da 48.971 unità a 45.958 unità.

Tale decremento risulta parzialmente assorbito dai maggiori costi dovuti al rinnovo CCNL e dai maggiori oneri contributivi verso l'INPS, dovuto sostanzialmente alla rideterminazione in aumento dei contributi assicurativi per malattia operai, disoccupazione involontaria e maternità versati all'INPS.

La voce "ammortamenti e svalutazioni" ammonta per il 2009 a 812,2 milioni di euro, con un incremento di poco superiore ai 100 milioni di euro rispetto al 2008, dovuto essenzialmente alla crescita degli ammortamenti del materiale rotabile, come conseguenza della rideterminazione della vita utile dei rotabili e dei maggiori investimenti effettuati nel corso del 2008.

L'andamento delle componenti finanziarie mostra complessivamente una riduzione, rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente, di 105,7 milioni di euro. La variazione è riconducibile sostanzialmente al forte calo dei tassi di interesse avvenuto sui mercati internazionali a partire dalla fine del 2008, che ha determinato la diminuzione degli oneri finanziari maturati sui prestiti a lungo termine sia verso la controllante (-70,5 milioni di euro rispetto al 2008), sia verso gli istituti finanziari (-61,3 milioni di euro).

La voce "proventi ed oneri straordinari" presenta un saldo pari a 65,8 milioni di euro, con una variazione negativa rispetto all'esercizio precedente pari a 85,2 milioni di euro, dovuti essenzialmente al venir meno della quota contabilizzata nel corso del 2008 di quanto reso disponibile dal D.L. n. 81/2007 per la remunerazione degli obblighi di servizio pubblico fino al 2003.

Dati riassuntivi della situazione patrimoniale

(in migliaia di euro)

	2008	**2009**
Immobilizzazioni	8.841.899	9.631.719
Attivo circolante	2.420.938	3.051.855
Capitale sociale	1.033.358	1.654.464
Totale patrimonio netto	1.168.852	1.809.600
Fondo per rischi e oneri	571.918	640.245
T.F.R.	1.563.500	1.348.578
Debiti	7.919.866	8.833.902

Il "patrimonio netto", ammontante a 1.810 milioni di euro, aumenta di 641 milioni di euro rispetto al 31 dicembre 2008 a seguito dell'atto di scissione con il quale RFI – Rete Ferroviaria Italiana SpA ha ceduto determinati asset strategici per il business del trasporto.

La posta Fondo rischi ed oneri, sempre nel 2009, ammonta a 640 milioni di euro e mostra una variazione in aumento di 68 milioni di euro rispetto al 31 dicembre 2008.

La posta T.F.R. ammonta a 1.349 milioni di euro con una variazione in diminuzione di 215 milioni di euro rispetto al 31 dicembre 2008.

Complessivamente i debiti ammontano a 8.834 milioni di euro ed evidenziano un incremento, rispetto all'esercizio 2008, di 914 milioni di euro.
I debiti verso le banche ammontano a 2.325 milioni di euro, di cui 1.400 milioni verso banca Opi e 925 milioni verso la BEI. I finanziamenti restano invariati rispetto all'esercizio precedente.

La voce "debiti verso fornitori" ha un saldo di 810,4 milioni di euro e mostra un incremento di 91,3 milioni di euro rispetto alla fine dello scorso esercizio.

7.2.3 Trenitalia:Qualità del servizio - Rapporti con i clienti

Dal punto di vista dell'offerta nel 2009 vi è stato un forte incremento sul segmento Mercato, che ha visto il raggiungimento del punto massimo d'offerta con l'avvio del nuovo orario a dicembre 2009, contestualmente al completamento della nuova rete ad Alta velocità. Sull'intero anno l'offerta complessiva del segmento è rimasta sostanzialmente invariata ma caratterizzata da forti modifiche nel mix di prodotto.

Nel segmento "Servizio Universale" sono classificati tutti i treni che rientrano nel Contratto di Servizio con lo Stato, indipendentemente dalla tipologia di prodotto di appartenenza. Nel corso del 2009 Trenitalia, sulla base di una precisa richiesta del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, ha erogato, sostanzialmente, gli stessi servizi del 2008.

Il prodotto Intercity è stato caratterizzato da una consistente revisione dell'offerta che ha toccato, in particolare, il segmento "non contribuito", dove l'operazione di razionalizzazione dell'offerta, con contribuzione fortemente negativa, è stata particolarmente incisiva.

Per quanto riguarda il settore notte è proseguita la razionalizzazione dell'offerta, conseguente anche alla forte flessione della domanda, con una riduzione

dell'1,5%; sono stati inoltre variati i percorsi e gli orari di alcuni treni in modo da migliorarne i tempi di percorrenza.

Anche sull'Internazionale vi è stata una razionalizzazione dell'offerta complessiva, che ha portato a compimento il disegno già avviato nel corso del 2008.

La percentuale dei treni a media/lunga percorrenza arrivati a destinazione nella fascia 0-15 minuti, è passata dall'88,9% del 2008 all'89,8% del 2009. Il miglioramento rispetto al precedente esercizio è riconducibile ad una migliore gestione delle tracce orarie e ad una maggiore affidabilità del materiale rotabile.

Nel Trasporto Regionale l'offerta commerciale è rimasta sostanzialmente in linea, rispetto al 2008, attestandosi a circa 22.158 milioni di viaggiatori Km.

Nel 2009 è continuata l'attività negoziale per il rinnovo dei contratti di servizio con le Regioni, che, diversamente dal passato, prevedono la definizione di corrispettivi correlati ai servizi offerti, agganciandoli ad una logica di "catalogo del servizio". Il "Catalogo" ha ridefinito la modalità di riconoscimento dei corrispettivi sulla base dell'individuazione di diversi "*drivers*", quali i prezzi orari per categoria di treno e servizio offerto in sostituzione della modalità correlata alla definizione del "corrispettivo a treno-km", utilizzata nei precedenti contratti di servizio.

Secondo la relazione al bilancio 2009, la percentuale dei treni del trasporto regionale arrivati a destinazione nella fascia 0 – 15 minuti è risultato, in linea con i risultati ottenuti nel 2008 (97%). Con riferimento ai treni arrivati a destinazione nella fascia 0 – 5 minuti (standard B), la performance risulta lievemente migliore del 2008 (90,5% contro 90,3%).

Nel settore merci, la crisi mondiale dell'economia ha significativamente toccato il trasporto con una riduzione dei livelli di traffico lungo le intere filiere che compongono il business della Divisione. La riduzione della domanda di traffico, attraverso le diverse modalità di trasporto, ha generato sul mercato, da parte dei competitors, l'adozione di misure crescenti di utilizzo del pricing quale strumento a difesa delle quote di mercato.

Significative le azioni intraprese per migliorare, rispetto al 2008, la puntualità dei convogli in partenza (+4% nella fascia 0-5 minuti e 2,8% nella fascia 0-30 minuti) e in arrivo (+2,9% nella fascia 0-30 minuti e 1,4% nella fascia 0-60 minuti).

7.2.4 Partecipazioni di Trenitalia

Nel corso del 2009 il portafoglio partecipativo di Trenitalia, proseguendo nel progetto di razionalizzazione societaria condiviso con la Capogruppo, ha subito le seguenti variazioni:

- in data 25 Maggio, la Società ha partecipato alla costituzione del Consorzio Acquario con una quota del 50%, pari ad euro 100.000; l'altro consorziato è Ferrotranviaria SpA. Il Consorzio ha per oggetto la collaborazione nell'erogazione di servizi di trasporto passeggeri ferrovia sulle tratte Bari-Lecce e Andria-Bari;
- il 1 luglio è stato sottoscritto il contratto di cessione a FS Logistica della partecipazione in Cemat SpA al valore di patrimonio netto contabile al 31 maggio. La cessione era stata deliberata dal CdA di Trenitalia in data 14 aprile 2009, nel quadro del progetto di razionalizzazione del portafoglio societario in accordo con la la Capogruppo;
- il 15 luglio è stato sottoscritto il contratto di cessione a FS Logistica della partecipazione in Italcontainer SpA al valore di patrimonio netto contabile al 30 giugno, sempre sulla base delle deliberazioni del CdA di Trenitalia del 14 aprile 2009. La cessione dell'intera quota partecipativa detenuta in Alpe Adria alla società Italcontainer, deliberata nello stesso CdA non è invece ancora formalizzata;
- il 4 agosto Trenitalia ha partecipato pariteticamente, con una quota del 50%, alla costituzione della società Trenitalia Le Nord Srl. (TLN Srl.) per la gestione unitaria del trasporto ferroviario regionale in Lombardia. L'altro socio è Le NORD SpA (Gruppo Ferrovie Nord Milano).

Di seguito si riportano i risultati economici dell'esercizio 2009 delle principali partecipate di Trenitalia:

- Serfer Srl: il bilancio d'esercizio 2009 presenta un risultato netto di 0,3 milioni di euro rispetto all'utile netto di 0,6 milioni di euro dell'esercizio precedente;
- TX Logistik AG: il bilancio d'esercizio 2009 presenta un risultato netto di 6 milioni di euro rispetto all'utile netto di 10,9 milioni di euro dell'esercizio precedente;
- Cisalpino AG: il bilancio d'esercizio 2009 presenta un risultato netto di 31,5 milioni di euro rispetto all'utile netto di 0,4 milioni di euro dell'esercizio precedente;
- Trenitalia – LE NORD Srl.: La società, costituita il 4 agosto tra Trenitalia e Ferrovie Nord Milano, è divenuta operativa il 15 novembre 2009 ed il bilancio d'esercizio 2009 registra un utile di 20mila euro.

7.2.5 La situazione finanziaria di Trenitalia: l'indebitamento e la ricapitalizzazione

Alla chiusura del bilancio dell'esercizio 2009 l'indebitamento complessivo era pari a 8.834 milioni di euro, di cui 6.340 milioni di euro avevano natura prettamente finanziaria.

In dettaglio al 31 dicembre 2009 l'indebitamento finanziario di Trenitalia era imputabile alle seguenti tre voci:

- Debiti verso soci per finanziamenti: 3.292 milioni di euro;
- Debiti verso banche: 2.325 milioni di euro;
- Debito verso controllante – c/c intersocietario: 723 milioni di euro.

Si riporta di seguito in tabella la dinamica delle voci sopra citate nel periodo di riferimento:

Indebitamento Finanziario	**2008**	**2009**
vs Soci per Finanziamenti vs Banc	2325	2325
di cui Lungo Termine	2325	2325
di cui Breve Termine	0	0
vs Controllante - c/c intesocietari	**253,4**	**723**
TOTALE	**5870,8**	**6340,4**

Come si evince dalla composizione della struttura delle fonti di finanziamento, Trenitalia, a fronte della totale cancellazione del debito bancario di breve termine, ha fatto ricorso unicamente a finanziamenti a lungo termine concessi dalla controllante Ferrovie dello Stato Italiane SpA, a sua volta finanziatasi con emissioni obbligazionarie sottoscritte da Eurofima S.A..

In merito alla gestione dei rischi finanziari la strategia definita è la seguente:

- Copertura fino al 50% del debito a medio - lungo termine attraverso strumenti derivati su tasso di interesse che abbiano una durata pari a quella dell'operazione;
- Copertura del rimanente debito con operazioni a più breve termine. Tali strumenti derivati sono stati posti in essere con la finalità di bloccare il costo di una parte del debito indicizzato all'Euribor limitatamente all'arco temporale di competenza riconducibile quasi interamente all'esercizio 2010.

L'obiettivo della complessiva strategia consiste nella predeterminazione di una parte significativa degli oneri finanziari prospettici, in coerenza con l'orizzonte

temporale espresso dalla struttura del portafoglio di debito, il quale a sua volta deve essere correlato con la struttura e la composizione degli *asset* e dei futuri *cash flow*.

A tale scopo è stata prevista una operatività attraverso strumenti derivati tradizionali e ove opportuno di tipo strutturato.

Al 31 dicembre 2009 sono stati utilizzati esclusivamente *Interest Rate Swap* e *Interest Rate Collar* per la copertura di medio - lungo termine mentre per le coperture di breve termine sono stati utilizzati *Forward Rate Agreement*, *Interest Rate Swap*, *Interest Rate Cap* ed *Interest Rate Collar*, in funzione degli esercizi su cui tali coperture insistono e della durata delle stesse.

Gli strumenti finanziari derivati sono definiti in modo tale da massimizzare la correlazione tecnico-finanziaria con le passività coperte in termini di ammontare nozionale e tasso di interesse sottostante. Si sottolinea che tutti i derivati negoziati fino al 31 dicembre 2009 replicano il debito sottostante oggetto di copertura.

Accanto alla definizione della politica di "*interest rate risk management*", è stata definita per Trenitalia la connessa *policy* del "*Credit risk*" associata all'operatività in derivati assumendo che nessuna controparte possa avere posizioni superiori al 15% del valore nozionale del debito oggetto di copertura e che il rating minimo, al momento della stipula, sia almeno pari ad "A-".

A 31 dicembre 2009, Trenitalia ha in essere 14 ISDA Master Agreement con primari istituti nazionali ed internazionali in possesso dello standing creditizio richiesto ed ha operato nei limiti di concentrazione sopraccitati. In pari data nessuna controparte ha in essere un valore nozionale dei derivati di medio - lungo termine pari a più del 15% del portafoglio di debito oggetto di copertura.

Coperture di Lungo Termine: Al 31 dicembre 2009 Trenitalia risulta aver stipulato, per il tramite della Capogruppo, 26 operazioni di *Interest Rate Swap* e 11 operazioni di *Interest Rate Collar*.

Tutti i contratti di *Interest Rate Collar* conclusi prevedono il pagamento di un premio semestrale pari allo 0,25% (base act/360) del valore nominale in essere.

A fine esercizio, il valore nominale complessivo del portafoglio derivati di medio/lungo termine conclusi fino al 31 dicembre 2009 è di Euro 2.504,6 milioni, di cui Euro 1.674,6 milioni per *Interest Rate Swap* e Euro 830 milioni per *Interest Rate Collar*.

Il Valore di Mercato (*mark to market*) del complessivo portafoglio derivati di medio/lungo termine su tasso di interesse è negativo per Trenitalia per euro 140,09

milioni, di cui Euro 100,72 milioni riferibili agli *Interest Rate Swap* ed Euro 39,37 milioni agli *Interest Rate Collar*.

Coperture di Breve Termine

Nel corso del 2009 sono state stipulate 20 operazioni di *Interest Rate Swap* della durata di un anno. Tali strumenti derivati sono stati posti in essere con la finalità di bloccare il costo di una parte del debito indicizzato all'Euribor pari a Euro 2.947,8 milioni (circa il 50% del debito totale) limitatamente all'arco temporale di competenza riconducibile quasi interamente all'esercizio 2010 e le stesse operazioni risultano completate ad un tasso fisso medio del 1,689%.

Il Valore al Mercato del portafoglio di *Interest Rate Swap* di breve termine, calcolato con le formule di valutazione standard di mercato, è negativo per Trenitalia per euro 12,61 milioni.

Nel corso del secondo semestre del 2009, poi, sono state stipulate ulteriori diciannove operazioni di copertura ognuna della quali della durata di tre anni. Gli strumenti di copertura utilizzati consistono in *Interest Rate Swap, Interest Rate Cap* ed *Interest Rate Collar*.

Tali strumenti derivati sono stati posti in essere con la finalità di limitare la variabilità degli interessi di competenza del periodo 2011-2013 limitatamente alla quota del debito non coperta per l'intera vita residua.

A fine esercizio, il valore nozionale delle coperture effettuate ammontava a circa i 2/3 del target, ed era pari a 1.982,6 milioni di euro ed il relativo valore di mercato risultava negativo, per Trenitalia, per 6,84 milioni di euro.

Si segnala, infine, che nel corso del mese di settembre il CdA di Trenitalia ha approvato la proposta, da sottoporre all'Assemblea dei soci, per deliberare sull'aumento del Capitale Sociale per un importo massimo di 1.000 milioni di euro, conferendo delega al Consiglio di Amministrazione affinché potesse darne esecuzione, anche in tempi diversi e comunque entro il 31 dicembre 2011. Tale aumento è ritenuto necessario per rafforzare la posizione finanziaria e consentire alla Società di far fronte agli investimenti previsti.

***

I risultati del 2009, così come quelli nell'esercizio 2008, confermano e migliorano le ipotesi di risultato previste nel Piano d'Impresa 2007-2011.

I flussi di cassa operativi mostrano un saldo positivo, pur risentendo in misura significativa dello slittamento degli incassi da parte del MEF a valersi sui Contratti di Servizio con lo Stato e le Regioni a Statuto Speciale per l'esercizio 2009. Il rispetto dei pagamenti da parte dello Stato avrebbe consentito alla Società di migliorare la sua generazione di cassa operativa e ulteriormente contenere gli oneri finanziari.

La società ha ora in carico la finalizzazione di un impegnativo piano di ristrutturazione del settore Cargo resosi necessario a fronte delle notevoli perdite del ramo verificatesi negli ultimi anni e ritenute non più sostenibili per l'equilibrio economico dell'intero Gruppo. Il ridisegno complessivo del modello organizzativo operato a partire dalla seconda metà del 2008 e che dovrà portare la società ad avere tutti i suoi settori di business in grado di generare risultati positivi o di non incidere negativamente sulla contribuzione di quelli a maggior valore risulta basato sulle seguenti linee di riassetto:

- Revisione del reticolo di offerta, con un approccio al mercato *"point to point"* e non più a rete, ritenuta ormai superata in un mercato caratterizzato da una forte competitività e dinamicità;
- Introduzione anche nel settore "cargo" del c.d. "catalogo" dei servizi per ogni singola destinazione, in modo che risulti possibile valutare la redditività di ogni servizio offerto;
- L'eliminazione della modalità "accesso singolo", che presenta costi di struttura e di complessità del sistema che il mercato non è in grado di recuperare e che è stata una delle principali cause di perdite della divisione;
- L'implementazione di una tecnologia nei processi produttivi e nel controllo di qualità;
- Lo sviluppo internazionale del proprio portafoglio di servizi.
- Una manovra straordinaria di contenimento dei costi, che ha comportato finora una riduzione di circa il 40% dei costi operativi tra il 2006 e il 2010 e una riduzione del "personale cargo" da circa 12.000 unità del 2006 alle 7.300 di fine 2010, come si evince dalla tabella che segue.

Andamento settore Cargo nel periodo 2006-2010

Risultati economici (M €)	2006	2007	2008	2009	2010
Ricavi	**965**	**1003**	**1031**	**728**	**683**
di cui					
Ricavi da traffico	770	769	777	553	515
Corrispettivi	98	139	140	92	107
Costi operativi	**(1.315)**	**(1.252)**	**(1.181)**	**(942)**	**(807)**
EBITDA	**(350)**	**(249)**	**(150)**	**(215)**	**(124)**
Risultato operativo	**(483)**	**(349)**	**(237)**	**(274)**	**(204)**
Risultato netto	**(892)**	**(367)**	**(269)**	**(305)**	**(229)**
Personale	**12.406**	**11.677**	**9.575**	**8.177**	**7.298**

I dati 2010, pur nella aleatorietà del mercato, anche in considerazione delle operazioni di ristrutturazione del settore cargo, hanno confermato il mantenimento del sostanziale equilibrio economico che si è andato delineando nel corso del 2009.

E' opportuno evidenziare che il mantenimento del piano di investimento deliberato negli anni precedenti comporta alla società rilevanti impegni finanziari. Le operazioni di ricapitalizzazione, deliberate dal CdA di Trenitalia nel mese di settembre 2009[23], dovrebbero consentire un progressivo riequilibrio della struttura patrimoniale verso indicatori di maggiore accettabilità, agevolando la realizzazione del piano di investimenti e del miglioramento qualitativo e quantitativo dell'offerta di trasporto.

[23] Peraltro, non ancora completate alla fine del 2011 e realizzate per un valore di 611 milioni di euro.

8. GESTIONE ECONOMICA, PATRIMONIALE E FINANZIARIA DEL GRUPPO AL 31 DICEMBRE 2010

8.1 Notazioni generali sul bilancio consolidato al 31.12.2010

Il progetto di bilancio consolidato è stato deliberato dal Consiglio di Amministrazione in data 17 maggio 2011 e dall'Assemblea degli azionisti in data 20 giugno 2011. Come anticipato nella presente relazione al Parlamento, sono state emesse e allegate al bilancio, l'attestazione del Dirigente preposto, la relazione del Collegio Sindacale e la relazione della Società di revisione contabile, le quali non hanno evidenziato alcun rilievo sul bilancio stesso, confermandone la correttezza e la corrispondenza ai dati economico-patrimoniali del Gruppo.

Il documento contabile è redatto sulla base dei bilanci di esercizio della Capogruppo e delle imprese rientranti nell'area di consolidamento, già approvati dalle rispettive Assemblee degli azionisti, o, se non ancora approvati, predisposti dai rispettivi Consigli di Amministrazione, opportunamente riclassificati, ove necessario, per uniformarli ai criteri di valutazione e di esposizione adottati dalla controllante[24]. Si evidenzia inoltre che, a partire dall'esercizio 2010, il bilancio consolidato di Gruppo e d'esercizio della capogruppo Ferrovie dello Stato Italiane SpA, nonché i bilanci d'esercizio di alcune controllate, sono redatti secondo i Principi contabili Internazionali IAS/IFRS. Il percorso - identificato con il nome di "Progetto FIRS" (acronimo che sta per "Financial International Reporting Standards") - è stato avviato nel marzo del 2008 a valle della specifica delibera assunta dal CdA "di dare mandato all'Amministratore Delegato ad attivare il progetto di evoluzione del modello contabile e di transizione agli IAS/IFRS, a valle della rivisitazione delle linee strategiche di Piano e della ridefinizione del conseguente nuovo assetto societario del Gruppo, in riferimento a quelle entità destinate alla competizione sul mercato". E' stato infatti valutato come l'adozione degli IFRS rappresenti un'opportunità di crescita della cultura aziendale e renda la Società e il Gruppo pronti ad un eventuale accesso al mercato dei capitali, sotto forma sia di emissione di obbligazioni o altri titoli di debito collocati in

[24] Per quanto riguarda i principi contabili internazionali – non applicati al bilancio in esame - si ricorda che per il Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane, in base all'attuale normativa comunitaria e nazionale (D. Lgs. n. 38 del 28 febbraio 2005), l'adozione degli IAS/IFRS non rappresenta un obbligo ma una facoltà/opportunità, con la sola eccezione della società Fercredit SpA che, in qualità di intermediario finanziario soggetto alla vigilanza della Banca d'Italia, è obbligata a redigere il bilancio d'esercizio secondo gli IAS a partire dall'esercizio 2006.

misura diffusa presso il pubblico, sia di futuro avvio di possibili processi di quotazione in borsa di entità societarie, esistenti o costituende[25].

Anche il bilancio consolidato 2010 è naturalmente costituito dal Prospetto della Situazione Patrimoniale-finanziaria consolidata, dal Conto Economico consolidato, dal Prospetto delle variazioni del Patrimonio netto, dal rendiconto finanziario consolidato e dalle Note esplicative al Bilancio consolidato.

Nelle tabelle che seguono, che riprendono gli allegati delle Note esplicative al bilancio consolidato, sono indicate le imprese incluse nell'area di consolidamento e le società collegate per l'esercizio 2010:

[25] A titolo informativo, si evidenzia che alcuni dei principali operatori del settore - tra i quali ad esempio Deutsche Bahn, SNCF, Ferrovie Nord e Network Rail - hanno già attuato il processo di transizione agli IAS/IFRS.

ELENCO DELLE IMPRESE INCLUSE NEL CONSOLIDAMENTO CON METODO INTEGRALE

Denominazione	Sede	Capitale Sociale	Società Partecipante	% di Partecipazione
a) Impresa Controllante:				
Ferrovie dello Stato SpA	Roma	38.790.425.485		
b) Imprese controllate direttamente:				
Fercredit - Servizi Finanziari SpA	Roma	32.500.000	Ferrovie dello Stato Italiane SpA	100
FS Logistica SpA	Roma	317.465.288	Ferrovie dello Stato Italiane SpA	100
FS Sistemi Urbani Srl	Roma	522.171.489	Ferrovie dello Stato Italiane SpA	100
FS Telco Srl	Roma	20.000	Ferrovie dello Stato Italiane SpA	100
FS Trasporti su Gomma Srl (già Tiburtina Sviluppo Immobiliare SpA)	Roma	59.527	Ferrovie dello Stato Italiane SpA	100
Ferservizi SpA	Roma	43.043.000	Ferrovie dello Stato Italiane SpA	100
Italferr SpA	Roma	14.186.000	Ferrovie dello Stato Italiane SpA	100
Rete Ferroviaria Italiana - RFI SpA	Roma	32.088.184.380	Ferrovie dello Stato Italiane SpA	100
Società Elettrica Ferroviaria – S.EL.F. Srl	Roma	34.535	Ferrovie dello Stato Italiane SpA	100
Trenitalia SpA	Roma	1.654.464.000	Ferrovie dello Stato Italiane SpA	100
Centostazioni SpA	Roma	8.333.335	Ferrovie dello Stato Italiane SpA	59,99
Grandi Stazioni SpA	Roma	4.304.201	Ferrovie dello Stato Italiane SpA	59,99
Sogin Srl	Roma	15.600.000	Ferrovie dello Stato Italiane SpA	55

c)Imprese controllate indirettamente:				
Grandi Stazioni Ingegneria Srl	Roma	20.000	Grandi Stazioni SpA	100
Italcontainer SpA	Milano	2.031.467	FS Logistica SpA	100
Metropark SpA	Roma	3.016.463	FS Sistemi Urbani Srl	100
Servizi ferroviari - Serfer Srl	Genova	5.000.000	Trenitalia SpA	100
Sita SpA	Firenze	3.605.000	Sogin Srl	100
Terminali Italia Srl	Milano	11.237.565	RFI SpA	89
			Cemat SpA	11
Trenitalia Logistic France Sas	Parigi	1.350.000	Trenitalia SpA	100
TX Consulting Gmbh	Bad Honnef	25.000	TX Logistik AG	100
TX Logistik Austria	Wels	35.000	TX Logistik AG	100
TX Logistik Danimarca	Padborg	500.000 (1)	TX Logistik AG	100
TX Logistik Svezia	Malmo	400.000 (1)	TX Logistik AG	100
TX Logistik Svizzera	Basel	50.000 (1)	TX Logistik AG	100
TX Service Management	Bad Honnef	50.000	TX Logistik AG	100
Società Gestione Terminali Ferro Stradali - SGT SpA	Pomezia-RM	200.000	FS Logistica SpA	43,75
			Cemat SpA	43,75
Tunnel Ferroviario del Brennero SpA	Roma	125.790.910	RFI SpA	84,98
FS Formazione SpA	Roma	637.000	Ferrovie dello Stato Italiane SpA	31,40
			Trenitalia SpA	24,8
			RFI SpA	24,8
Italcertifer ScpA	Firenze	480.000	Ferrovie dello Stato Italiane SpA	33,33
			RFI SpA	33,33
Cemat SpA	Milano	7.000.000	FS Logistica SpA	53,28
Grandi Stazioni Ceska Republika	Praga	240.000.000 (1)	Grandi Stazioni SpA	51
Servizi Ferroviari Portuali – Ferport Napoli Srl	Napoli	480.000	Serfer Srl	51
Tevere TPL Scarl	Roma	10.000	Sita SpA	51
TX Logistik AG	Bad Honnef	286.070	Trenitalia SpA	50,99
Trenord Srl (già Trenitalia Le Nord Srl)	Milano	6.120.000	Trenitalia SpA	50

(1) Dati espressi in valuta locale.

ELENCO DELLE IMPRESE INCLUSE NEL CONSOLIDAMENTO CON METODO PROPORZIONALE

Denominazione	Sede	Capitale Sociale	Società Partecipante	% di Partecipazione
Cisalpino AG	Berna	162.500.000 (1)	Trenitalia SpA	50
Italia Logistica Srl	Roma	5.000.000	FS Logistica SpA	50

(1) Dati espressi in valuta locale

ELENCO DELLE PARTECIPAZIONI VALUTATE CON IL METODO DEL PATRIMONIO NETTO

Denominazione	Sede	Capitale Sociale	Società Partecipante	% di Partecipazione
Artesia Sas	Parigi	220.000	Trenitalia SpA	50
Galleria di base del Brennero – Brenner Basistunnel BBT SE	Innsbruck	10.240.000	Tunnel Ferroviario del Brennero SpA	50
Logistica SA	Levallois	37.000	Trenitalia SpA	50
Lyon-Turin Ferroviarie - LTF Sas	Chambery	1.000.000	RFI SpA	50
Network Terminali Siciliani SpA	Catania	190.000	RFI SpA	50
Pol Rail Srl	Roma	2.000.000	Trenitalia SpA	50
Quadrante Europa Terminal Gate SpA	Verona	16.626.000	RFI SpA	50
Tilo SA	Chiasso	2.000.000 (1)	Trenitalia SpA	50
Viaggi e Turismo Marozzi Srl	Bari	1.040.000	Sita SpA	49
Eurogateway Srl	Novara	99.000	Cemat SpA	37
			Trenitalia SpA	11
Porta Sud SpA	Bergamo	247.000	FS Sistemi Urbani Srl	35
Padova Container Service Srl	Padova	516.000	Cemat SpA	34,50
Alpe Adria SpA	Trieste	777.000	Trenitalia SpA	33,33
Terminal Tremestieri Srl	Messina	900.000	RFI SpA	33,33
Atirom Srl	Sibiu	442.500 (1)	Sita SpA	30
Novatrans Italia Srl	Milano	100.000	Cemat SpA	30
Cesar Information Services - CIS Scrl	Bruxelles	100.000	Cemat SpA	25,10
Sinter Intermodal Services SpA	Milano	2.550.000	Italcontainer SpA	21,27
COMBIMED SA	Bruxelles	61.973	Cemat SpA	20
Ferrovie Nord Milano SpA	Milano	130.000.000	Ferrovie dello Stato Italiane SpA	14,74

(1) Dati espressi in valuta locale.

ELENCO DELLE ALTRE PARTECIPAZIONI NON CONSOLIDATE

Denominazione	Sede	Capitale Sociale	Società Partecipante	% di Partecipazione
Bluferries Srl	Messina	100.000	RFI SpA	100
Tav Srl	Roma	50.000	Ferrovie dello Stato Italiane SpA	100
Metroscai Scarl in liquidazione	Roma	10.000	Ferservizi SpA	75
FS2Move GmbH	Mainz	25.000	Ferrovie dello Stato Italiane SpA	51
Nord Est Terminal - NET SpA in liquidazione	Padova	1.560.000	RFI SpA	51
Servizi Ferroviari Portuali – Ferport Genova Srl in liquidazione	Genova	712.000	Serfer Srl	51
Sideuropa Srl	Milano	450.000	FS Logistica SpA	50
East Rail Srl in liquidazione	Trieste	320.479	Trenitalia SpA	32

(1) Dati espressi in valuta locale.

8.2 Transizione del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane ai Principi Contabili internazionali IAS-IFRS

A partire dall'esercizio 2010, come già anticipato, il Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane ha applicato i Principi Contabili internazionali IAS-IFRS[26]. In conformità a quanto disciplinato dall'IFRS 1 "Prima Adozione degli *International Financial Reporting Standards*", è stato necessario effettuare un processo di conversione dai Principi Contabili Italiani, utilizzati per la redazione del bilancio consolidato fino all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2009, agli IAS-IFRS, anche al fine di rendere comparabili i dati contabili dei due esercizi. Pertanto, a tale fine esclusivo, il Gruppo ha provveduto ad effettuare una rielaborazione dei dati contabili stessi; il bilancio ufficiale dell'esercizio 2009, ed i relativi risultati, rimangono comunque quelli approvati nel corso del mese di maggio 2010 e successivamente depositati.

Al fine di evidenziare il risultato differenziale prodottosi quale effetto della transizione sul bilancio 2009, si riporta una breve tabella riassuntiva nella quale si evidenziano gli effetti sul patrimonio netto e sul conto economico, che peraltro non hanno comportato impatti significativi.

Gruppo FS		
	Conto economico 2009	**Patrimonio netto 2009**
Principi italiani	44	36.245
Principi internazionali	54	36.098
Differenze	**10**	(*) **(147)**

(*) La differenza di patrimonio netto deriva, principalmente, dalla variazione negativa dei derivati.

[26] Invero, alcune società del Gruppo (Fercredit, Grandi Stazioni e Centostazioni), avevano già in passato adottato i Principi Contabili Internazionali; la prima (Fercredit) perché, esercitando un'attività di natura creditizia, sia pure limitata all'interno e verso altre società del Gruppo, ha avuto l'obbligo già dall'esercizio 2006; Centostazioni e Grandi Stazioni, quest'ultima per il solo bilancio consolidato, hanno volontariamente adottato i suddetti Principi dall'esercizio 2009.

8.3 Confronto dati dei conti economico consolidati (riclassificati) 2009-2010 redatti secondo i Principi Internazionali IAS/IFRS

Dall'esame dei dati di sintesi del bilancio consolidato IAS-IFRS dell'esercizio 2010, posti a raffronto con i dati dell'esercizio 2009, riportati nella tabella che segue, emergono risultati che confermano per il terzo anno consecutivo il trend positivo registrato già dall'esercizio 2008.

	2010	2009	Variazione	Variazione
Ricavi operativi	**8.064**	**7.982**	**82**	**1,0%**
Ricavi dalle vendite e prestazioni	**7.288**	**6.993**	**295**	**4,2%**
Ricavi da servizi di trasporto	6.152	6.000	152	2,5%
Ricavi da servizi di infrastruttura	1.038	899	139	15,5%
Altri ricavi da servizi	98	94	4	4,3%
Altri proventi	**776**	**989**	**(213)**	**(21,5)%**
Costi operativi	**(6.404)**	**(6.532)**	**128**	**(2,0)%**
Costo del personale	(4.325)	(4.560)	235	(5,2)%
Altri costi netti	(2.079)	(1.972)	(107)	5,4%
MARGINE OPERATIVO LORDO (EBITDA)	**1.660**	**1.450**	**210**	**14,5%**
Ammortamenti	(989)	(862)	(127)	14,7%
Svalutazioni, perdite di valore a accantonamenti per rischi e oneri	(163)	(153)	(10)	6,5%
RISULTATO OPERATIVO (EBIT)	**508**	**435**	**73**	**16,8%**
Proventi ed oneri finanziari	(263)	(251)	(12)	4,8%
RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE	**245**	**184**	**61**	**33,2%**
Imposte sul reddito	(116)	(130)	14	(10,8)%
RISULTATO DI ESERCIZIO DELLE ATTIVITA' CONTINUATIVE	**129**	**54**	**75**	**138,9%**
RISULTATO NETTO DI ESERCIZIO	**129**	**54**	**75**	**138,9%**
Risultato netto di Gruppo	**118**	**37**	**81**	**>200%**
Risultato netto dei terzi	**11**	**17**	**(6)**	**(35,3)%**

Il Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane chiude, pertanto, anche l'esercizio 2010 con un risultato netto positivo di 129 milioni di euro (di cui 118 milioni di euro realizzati dalle società direttamente partecipate e 11 milioni di euro dai terzi), con un considerevole incremento, pari a 75 milioni di euro, rispetto all'utile dell'esercizio precedente.

Nel corso del 2010, il Gruppo ha proseguito nel consolidare il proprio equilibrio economico, facendo registrare una ottima performance a livello di EBITDA, superiore, per la prima volta, agli 1,6 miliardi di euro, anche grazie alle maggiori risorse rese disponibili in prevalenza dallo Stato per i servizi di infrastruttura (+139 milioni di euro di cui 126 milioni di euro per contributi in conto esercizio) e alla forte crescita complessiva dei ricavi da traffico passeggeri, dovuto in parte anche agli incrementi tariffari.

L'EBITDA si attesta a 1.660 milioni di euro, anche grazie alla significativa flessione dei costi operativi che conferma il trend positivo del recupero di efficienza nell'utilizzo dei fattori produttivi e della conseguente riduzione dei costi stessi.

All'interno dei ricavi operativi, che per la prima volta nella storia del Gruppo superano la soglia degli 8 miliardi di euro, i ricavi da servizi di trasporto registrano un incremento di 152 milioni di euro (+2,5%), legato sia alla crescita dei ricavi da mercato (+76 milioni di euro), che dei ricavi da contratto di servizio pubblico con le Regioni e con lo Stato (+76 milioni di euro).

I maggiori ricavi da contratto di servizio pubblico sono imputabili rispettivamente ai rapporti con le Regioni (63,5 milioni di euro) e con lo Stato per 12,5 milioni di euro.

I ricavi da servizi di infrastruttura aumentano di 139 milioni di euro grazie ai maggiori corrispettivi erogati sulla base della legge di stabilità per il 2010 (L. n. 191/2009) "Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato" e della legge di bilancio per lo stesso esercizio. (L. n. 192/2009).

Spicca, infine, nel 2010 la forte diminuzione degli altri proventi (-213 milioni di euro), legata in maggior parte a minori corrispettivi relativi ad anni precedenti e alla Legge Finanziaria 2007, ai minori proventi rispetto a quelli registrati nel 2009 a seguito del rilascio di alcuni fondi per rischi ed oneri e infine al minor introito, rispetto al 2009, della plusvalenza da alienazione derivante dalla cessione di un immobile a Venezia registrata nel 2009, evento non ripetuto nel 2010.

I costi operativi, al netto della rettifica dovuta alle capitalizzazioni, evidenziano una significativa diminuzione di 128 milioni di euro, risultato del proseguimento della razionalizzazione degli stessi e derivante dai seguenti fattori:

- riduzione del costo del lavoro per 235 milioni di euro, quale effetto della riduzione di organico, diminuito di 4.856 unità,in commissione con il continuo e graduale processo di miglioramento dell'efficienza di tutti i vari processi di business, pur in presenza di un incremento delle retribuzioni unitarie legato alla dinamica dei rinnovi contrattuali ed agli incrementi automatici previsti dai contratti stessi;
- incremento degli altri costi netti per 107 milioni di euro, dovuti per la gran parte a minori capitalizzazioni (-111 milioni di euro).

Il risultato operativo conferma il trend positivo registrato già dall'esercizio 2008, attestandosi a 508 milioni di euro (con un miglioramento di 73 milioni di euro

rispetto al 2009) pur in presenza di maggiori ammortamenti netti (+127 milioni di euro), cui si aggiungono maggiori svalutazioni, perdite di valore e accantonamenti per rischi ed oneri (+10 milioni di euro).

I maggiori ammortamenti sono relativi, in particolare, all'entrata in esercizio di nuovi beni previsti dal piano degli investimenti, alla capitalizzazione delle manutenzioni di secondo livello effettuate nel corso del 2010 sul materiale rotabile e, infine, al pieno carico sul bilancio 2010, degli oneri riferiti alle Tratte Ferroviarie AV/AC (BO-FI, NO-MI e RM-NA) completate nel corso dell'esercizio 2009;

Il risultato netto, in evidente crescita anche nell'esercizio 2010, sconta il saldo negativo della gestione finanziaria, pari a -263 milioni di euro, in leggero incremento rispetto all'esercizio precedente per 12 milioni di euro a seguito, essenzialmente, delle dinamiche dei tassi medi d'interesse.

8.4 Confronto Stato Patrimoniale Riclassificato 2009-2010

	31.12.2010	31.12.2009	Differenze
ATTIVITA'			
Capitale circolante netto gestionale	1.162	961	201
Altre attività nette	(60)	877	(937)
Capitale circolante	**1.102**	**1.838**	**(736)**
Capitale immobilizzato netto	**49.516**	**48.550**	**966**
Altri fondi	**(4.044)**	**(4.394)**	**350**
Attività/(Passività) nette detenute per la vendita	**18**	**32**	**(14)**
CAPITALE INVESTITO NETTO	**46.592**	**46.026**	**566**
COPERTURE			
Posizione finanziaria netta a breve	201	(473)	674
Posizione finanziaria netta a medio/lungo	9.871	10.127	(256)
Posizione finanziaria netta	**10.072**	**9.654**	**418**
Mezzi propri	**36.520**	**36.372**	**148**
COPERTURE	**46.592**	**46.026**	**566**

Come già indicato nella sezione relativa al conto economico 2010, l'applicazione dei Principi contabili internazionali IAS-IFRS ha reso necessario, anche per i valori relativi alla Situazione patrimoniale e finanziaria 2009, una conversione dai Principi Contabili Italiani, utilizzati per la redazione del bilancio consolidato fino all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2009. Gli effetti contabili, sia in termini di riclassifiche che di rettifiche, connessi alla transizione dai Principi Contabili Italiani agli EU-IFRS, hanno avuto impatto sui valori del 2009, che pone a confronto i valori 2010 con i corrispettivi valori del 2009, modificati a valle del processo di transizione, e che trova analitico

esame e commento nella nota al bilancio elaborata dalla Capogruppo. Il Capitale investito netto, pari a 46.592 milioni di euro, si è incrementato nel corso dell'esercizio 2010 di 566 milioni di euro come effetto della crescita del Capitale immobilizzato netto (+966 milioni di euro) e dell'utilizzo degli Altri fondi (+350 milioni di euro), compensati dalla diminuzione del Capitale circolante (-736 milioni di euro) e delle Attività nette possedute per la vendita (-15 milioni di euro).

Il Capitale circolante netto gestionale, che si attesta a 1.162 milioni di euro, fa registrare un incremento di 201 milioni di euro attribuibile essenzialmente a:

- maggiori crediti relativi al Contratto di Servizio col MEF (122 milioni di euro) a valere sulle prestazioni di trasporto dell'anno 2010 e 2009; tali incrementi risultano parzialmente compensati da una riduzione dei crediti nei confronti delle Regioni (40 milioni di euro) che nei primi mesi del 2010 hanno progressivamente annullato alcuni ritardi nei pagamenti;
- minori debiti commerciali (153 milioni di euro) parzialmente compensati da minori crediti commerciali correnti (66 milioni di euro).

Le Altre attività nette registrano invece un decremento, pari a 937 milioni di euro, che deriva principalmente dall'effetto combinato di:

- maggiori crediti iscritti verso il MEF per il Contratto di Programma (206 milioni di euro);
- incremento degli altri debiti (79 milioni di euro) riferibili per la quasi totalità alla rilevazione del debito per l'esercizio dell'opzione di acquisto funzionale all'acquisto della partecipazione residuale nel gruppo TX Logistik;
- incremento dei risconti passivi (103 milioni di euro) correlati principalmente alla rilevazione dell'incasso anticipato (dal MEF) di finanziamenti relativi al materiale rotabile;
- decremento dei crediti IVA (838 milioni di euro) principalmente a seguito del rimborso da parte dell'Erario avvenuto nel mese di agosto.

L'incremento del Capitale immobilizzato netto per 966 milioni di euro è attribuibile in particolare all'aumento degli investimenti del periodo, pari a 4.143 milioni di euro, parzialmente compensati dai contributi in conto impianti per 1.852 milioni di euro, dagli ammortamenti dell'esercizio per 990 milioni di euro e dalle dismissioni per 215 milioni di euro. La Posizione finanziaria netta dell'esercizio 2010 si attesta ad un valore negativo di 10.072 milioni di euro, con un incremento di 418 milioni di euro rispetto al 31 dicembre 2009.

Tale variazione è principalmente correlata a:

- diminuzione del saldo del conto corrente di tesoreria (390 milioni di euro), che accoglie i versamenti effettuati nell'anno dal MEF relativi al Contratto di Programma e i versamenti per altri contributi erogati dalla Commissione Europea, assorbiti nel corso dell'anno per le esigenze operative del Gruppo, principalmente di RFI SpA;
- minori depositi bancari e postali nel 2010 (135 milioni di euro);
- decremento dei finanziamenti da banche (115 milioni di euro) dovuto ai rimborsi delle quote capitali.

I Mezzi propri passano da 36.372 milioni di euro a 36.520 milioni di euro, principalmente per effetto dell'utile di esercizio (129 milioni di euro) e della variazione positiva della riserva di conversione per circa 12 milioni.

8.5 Il Prospetto di variazioni del patrimonio netto al 31.12.2010

	Patrimonio netto di Gruppo												
		Riserva											
	Capitale sociale	Riserva legale	Riserva straordinaria	Riserve diverse	Riserva di conversione bilanci in valuta estera	Riserva per var. FV su derivati - *Cash Flow Hedge*	Riserva per Utili (perdite) attuariali per benefici ai dipendenti	Riserve	Utili (perdite) portati a nuovo	Utili (perdite) d'esercizio	Patrimonio Netto di Gruppo	Patrimonio netto di terzi	Patrimonio netto
Saldo al 1 gennaio 2009	**38.790**	**10**	**28**	**255**	**5**	**(212)**	**-**	**87**	**(2.835)**	**8**	**36.050**	**128**	**36.177**
Aumento di capitale													
Distribuzione dividendi												(8)	(8)
Destinazione del risultato netto dell'esercizio precedente		1						1	7	(8)	0		0
Variazione area di consolidamento									(3)		(3)		(3)
Utile/(Perdite) complessivo rilevato													
di cui: Utile/(Perdita) rilevato direttamente a patrimonio netto						(75)	(45)	(121)			(121)		(121)
Utile (Perdite) d'esercizio										37	37	17	54
Saldo al 31 dicembre 2009	**38.790**	**11**	**28**	**255**	**5**	**(288)**	**(45)**	**(34)**	**(2.831)**	**37**	**35.962**	**136**	**36.098**
Aumento di capitale													
Distribuzione dividendi												(8)	(8)
Destinazione del risultato netto dell'esercizio precedente		3						3	34	(37)	0		0
Variazione area di consolidamento									(64)		(64)	(7)	(71)
Utile/(Perdite) complessivo rilevato													
di cui: Utile/(Perdita) rilevato direttamente a patrimonio netto					12	(56)	73	29			29		29
Utile (Perdite) d'esercizio										118	118	11	129
Saldo al 31 dicembre 2010	**38.790**	**14**	**28**	**255**	**17**	**(344)**	**28**	**(3)**	**(2.861)**	**118**	**36.045**	**131**	**36.176**

Il prospetto riporta tutte le variazioni intervenute negli esercizi 2010 e 2009 per le principali voci di Patrimonio netto consolidato. Il capitale sociale della Capogruppo al 31 dicembre 2010 è rimasto invariato rispetto allo stesso periodo del 2009.

La riserva legale, pari a 14 milioni di euro, è aumentata per la quota parte di utile realizzato dalla Capogruppo e destinato a tale voce, pari a 3 milioni di euro.

La riserva di conversione comprende tutte le differenze/ cambio derivanti dalla conversione dei bilanci delle società estere e ammonta a 17 milioni di euro.

La riserva di copertura dei flussi finanziari include la variazione del valore corrente (*fair value*) degli strumenti finanziari. Poiché gli stessi sono esclusivamente di "copertura" e non speculativi, tale valore è stato riflesso nel patrimonio netto come riserva, e non imputato a conto economico. Al 31 dicembre 2010 tale riserva presenta un saldo negativo pari a € 344 milioni di euro.

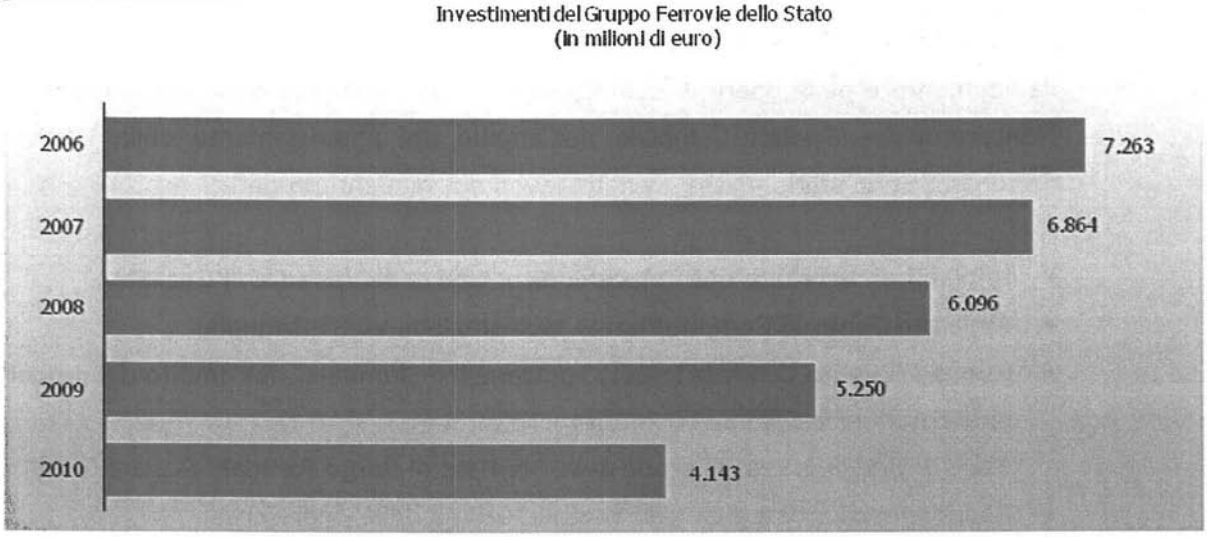
La riserva per utili attuariali per benefici ai dipendenti include gli effetti delle variazioni attuariali del trattamento di fine rapporto.

Il valore negativo per 2.861 milioni di euro, si riferisce sostanzialmente alle perdite e agli utili riportati a nuovo dalle società consolidate e alle rettifiche di consolidamento emerse negli esercizi precedenti.

8.6 I finanziamenti degli investimenti

Il Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane, nell'esercizio 2010 ha effettuato investimenti per complessivi 4.143 milioni di euro destinati allo sviluppo e al potenziamento dell'infrastruttura ferroviaria, all'acquisto e al *revamping*[27] del materiale rotabile, nonché alla riqualificazione del network delle Stazioni ferroviarie. Per gli investimenti sull'infrastruttura è proseguita 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.

Di contro, gli investimenti del Gruppo nel periodo 2006 - 2010 hanno avuto il seguente andamento:



[27] Ristrutturazione delle carrozze.

L'anno 2010 ha rappresentato per il Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane 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 Italiane 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.

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 Lunghezza-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.

8.7 Fatti di rilievo intervenuti nell'esercizio 2010

Tra i principali eventi intervenuti nel 2010 si segnala:

- L'accordo transattivo datato 8 febbraio 2010 tra Ferrovie dello Stato Italiane SpA e la società Beni Stabili SpA che pone fine alla controversia sul complesso immobiliare milanese (cd "Palazzi alti");
- Il contratto di finanziamento della durata massima di 5 anni e dell'ammontare massimo di Euro 1,1 miliardi di euro stipulato in data 1 marzo 2010 da Ferrovie dello Stato Italiane SpA con il RTI composto da BIIS – Banca Infrastrutture Innovazione e Sviluppo, UCCB – Unicredit Corporate Banking e CDDPP – Cassa Depositi e Prestiti. Le somme verranno tirate in più soluzioni entro 6 mesi dalla sottoscrizione e saranno utilizzate da Ferrovie dello Stato Italiane SpA per la concessione di prestiti intercompany, rispettivamente a Rete Ferroviaria Italiana SpA e TAV SpA, finalizzati alla prosecuzione dei lavori relativi al "Sistema Alta Velocità / Alta Capacità" della linea TO-MI-NA e ad ulteriori progetti infrastrutturali di Rete Ferroviaria Italiana SpA. Il finanziamento è assistito da cessione in garanzia dei crediti IVA di gruppo chiesti a rimborso relativi all'annualità 2007.

- L'aggiudicazione della gara per la costruzione di 50 nuovi treni ad Alta Velocità alla RTI Ansaldo- Breda/Bombardier Trasportation Italy.

- Nel mese di dicembre 2010, il consorzio guidato da Ferrovie dello Stato Italiane SpA 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 Italiane - Cube Infrastructure conquista una importante quota di mercato, pari al 5%, e si pone l'obiettivo di sviluppare ulteriormente la propria presenza sul mercato del trasporto pubblico tedesco. L'acquisizione del Gruppo Arriva Deutschland si colloca nell'ambito della strategia di sviluppo del Gruppo FS, finalizzata al rafforzamento del suo posizionamento internazionale quale terzo operatore ferroviario europeo.

Le assicurazioni fornite dall'Amministratore Delegato sia sulla piena sostenibilità dell'operazione sotto il profilo della copertura finanziaria (operata parte con indebitamento, parte con mezzi propri, per un totale di 88 Milioni di euro), sia sotto il profilo della sua compatibilità con il processo di ristrutturazione del servizio Universale Regionale, sia infine sotto il profilo della strategicità e conformità dell'operazione stessa, accertata all'esito di un'accurata "due diligence", hanno fugato talune perplessità inizialmente emerse, con l'approvazione dell'operato dell'A.D.

9. NOTAZIONI DI SINTESI SUI RISULTATI DEL BILANCIO D'ESERCIZIO 2010 DI FS ITALIANE SPA

9.1 Transizione di Ferrovie dello Stato Italiane SpA ai Principi Contabili internazionali IAS-IFRS

A partire dall'esercizio 2010 anche il bilancio della Capogruppo FS Italiane SpA è stato adeguato ai Principi Contabili Internazionali. In conformità a quanto disciplinato dall'IFRS 1 "Prima Adozione degli International Financial Reporting Standards", è stato necessario effettuare un processo di conversione dai Principi Contabili Italiani, utilizzati per la redazione del bilancio consolidato fino all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2009, agli IAS-IFRS. Gli effetti contabili, sia in termini di riclassifiche che di rettifiche, connessi alla transizione dai Principi Contabili Italiani agli EU-IFRS, sono evidenziati nella seguente tabella.

Prospetto di riconciliazione del conto economico consolidato per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2009

(Migliaia di Euro)	*Italian Gaap* 31.12.2009	Rettifiche	IFRS 31.12.2009
Ricavi e proventi			
Ricavi delle vendite e prestazioni	962		962
Altri proventi	251.900		251.900
Totali ricavi	**252.862**	0	**252.862**
Costi operativi	**178.352**	**(631)**	**177.721**
Costo del personale	53.223	(507)	52.716
Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	41.670	(116)	41.555
Costi per servizi	55.831		55.831
Costi per godimento beni di terzi	12.979		12.979
Altri costi operativi	14.471	(8)	14.463
Costi per lavori interni capitalizzati	177		177
Ammortamenti	**21.173**	**(2.449)**	**18.723**
Svalutazioni e perdite (riprese) di valore			
Svalutazione delle immobilizzazioni immateriali			
Svalutazione di immobili, impianti e macchinari	0		0
Rettifiche e riprese di valore su crediti	830		830
Accantonamenti per rischi e oneri	**22.156**	**(5.500)**	**16.656**
Risultato operativo (EBIT)	**30.705**	**8.581**	**39.286**
Proventi e oneri finanziari			
Proventi finanziari	317.650		317.650
Oneri finanziari	276.700	852	277.551
Risultato prima delle imposte	**71.655**	**7.729**	**79.384**
Imposte sul reddito	1.582	1.986	3.568
Risultato del periodo delle attività continuative	**70.073**	**5.743**	**75.816**
Risultato del periodo delle attività destinate alla vendita al netto degli effetti fiscali	0	0	0
Risultato netto d'esercizio	**70.073**	**5.743**	**75.816**

La tabella precedente evidenzia quindi come il risultato netto di periodo per il 2009, a seguito degli effetti della transizione ai principi contabili internazionali abbia subito un effetto sostanzialmente positivo, passando da un utile ITA-GAAP pari a 70 milioni di euro, all'utile IAS_IFRS pari a circa 75 milioni di euro.

9.1.1. Confronto Conto economico 2009-2010

valori in unità di euro

(Euro)	**31.12.2010**	**31.12.2009**
Ricavi e proventi		
Ricavi delle vendite e prestazioni	148.633.561	175.964.559
Altri proventi	4.656.568	11.868.658
Totali ricavi	**153.290.129**	**187.833.217**
Costi operativi	**160.640.602**	**177.367.407**
Costo del personale	51.350.131	52.716.392
Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	23.198.633	41.554.540
Costi per servizi	55.376.499	55.831.312
Costi per godimento beni di terzi	11.948.299	12.979.241
Altri costi operativi	18.905.378	14.462.543
Costi per lavori interni capitalizzati	(138.338)	(176.621)
Ammortamenti	**19.940.815**	**18.723.462**
Svalutazioni e perdite (riprese) di valore	**1.309.334**	**830.360**
Svalutazione di immobili, impianti e macchinari	327.352	318
Rettifiche (e riprese) di valore su crediti	981.982	830.042
Accantonamenti per rischi e oneri	**5.040.979**	**16.656.000**
Risultato operativo (EBIT)	**(33.641.601)**	**(25.744.012)**
Proventi e oneri finanziari		
Proventi finanziari	234.838.892	317.649.659
Oneri finanziari	261.075.692	277.551.139
Risultato prima delle imposte	**(59.878.401)**	**14.354.508**
Imposte sul reddito	(80.799.875)	(61.460.946)
Risultato netto d'esercizio	**20.921.474**	**75.815.454**

I ricavi operativi si attestano nell'esercizio 2010 a 153 milioni di euro (188 milioni di euro nel 2009) e sono principalmente relativi alle vendite di immobili e terreni di *trading*, nonché alle locazioni di immobili ed ai riaddebiti alle società del Gruppo per la fornitura di prestazioni e per il canone di utilizzo del marchio.

I costi operativi, che ammontano a 161 milioni di euro (177 milioni di euro nel 2009) includono principalmente costi per servizi, parzialmente riaddebitati alle società del Gruppo, costi del personale e variazioni delle rimanenze di immobili e terreni di *trading*.

L'EBIT si attesta ad un valore negativo di 34 milioni di euro rispetto al valore anch'esso negativo di 26 milioni di euro del 2009. Sulla variazione di tale risultato hanno inciso significativamente minori accantonamenti per rischi ed oneri (12 milioni di euro) e maggiori ammortamenti (1 milione di euro).

Il saldo dei proventi e oneri finanziari passa da un valore positivo di 40 milioni di euro ad un valore negativo di 26 milioni di euro, per l'effetto combinato dei seguenti principali elementi:

- dell'accantonamento delle perdite stimate per le operazioni straordinarie relative alle partecipazioni Sogin/Sita (31 milioni di euro);
- del decremento dei proventi da partecipazioni (14 milioni di euro);
- del decremento netto degli interessi attivi per i finanziamenti concessi a medio lungo termine alle controllate (35 milioni di euro);
- del decremento degli interessi attivi per i finanziamenti concessi a breve termine alle controllate (22 milioni di euro);
- dei minori oneri per interessi sui prestiti obbligazionari sottoscritti dalla società Eurofima (43 milioni di euro);
- dei minori oneri per interessi sui finanziamenti a medio e lungo termine concessi da banche e da altri finanziatori (21 milioni di euro);
- dell'effetto netto negativo degli utili e perdite su cambi (29 milioni di euro) per l'adeguamento dei debiti per decimi da versare alla partecipata Eurofima.

Le imposte sul reddito presentano un valore positivo in entrambi gli esercizi; ciò è attribuibile essenzialmente al rilascio del Fondo imposte di consolidato fiscale (81milioni di euro nel 2010 e 65 milioni di euro nel 2009).

Il risultato netto dell'esercizio 2010 registra un valore positivo di 21 milioni di euro in dinimuizione di 75 milioni di euro rispetto all'esercizio 2009. Sul risultato netto del 2010 ha inciso, in particolare, la riduzione del saldo della gestione finanziaria che passa da un valore positivo di 40 milioni ad un valore negativo di 26 milioni di euro, per l'effetto combinato di più fattori, tra i quali si segnalano principalmente l'accantonamento delle perdite stimate per le operazioni straordinarie relative alle partecipazioni Sogin/Sita (31 milioni di euro) e il decremento netto degli interessi attivi per finanziamenti concessi a medio e lungo termine alle controllate (35 milioni di euro).

9.1.2 Situazione patrimoniale e finanziaria di Ferrovie dello Stato Italiane al 31 dicembre 2010

Come già indicato nella sezione relativa al conto economico 2010, l'applicazione dei Principi contabili internazionali IAS-IFRS ha reso necessario, anche per i valori della Situazione Patrimoniale e finanziaria 2009, una conversione dai Principi Contabili Italiani, utilizzati per la redazione del bilancio fino all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2009. Gli effetti contabili, sia in termini di riclassifiche che di rettifiche, connessi alla transizione dai Principi Contabili Italiani agli EU-IFRS, hanno avuto impatto sui valori del 2009, modificandoli come evidenziato nella tabella che segue, dove sono posti a

confronto i valori 2010 con i corrispettivi valori del 2009, modificati a valle del processo di transizione. I nuovi dati trovano analitico esame e commento nella nota al bilancio elaborata dalla Capogruppo.

Prospetto della situazione patrimoniale-finanziaria — **valori in unità di euro**

(Euro)	**31.12.2010**	**31.12.2009**	**01.01.2009**
Attività			
Immobili, impianti e macchinari	43.043.696	43.642.564	44.634.887
Investimenti immobiliari	417.941.244	425.959.558	550.372.262
Attività immateriali	40.636.754	37.680.796	32.842.927
Attività per imposte anticipate	205.603.818	207.166.608	228.069.107
Partecipazioni	35.925.806.509	35.525.609.248	35.275.609.248
Attività finanziarie non correnti (inclusi derivati)	5.824.997.662	6.024.565.120	6.218.158.030
Crediti commerciali non correnti	8.287.562	9.324.833	8.549.634
Altre attività non correnti	1.164.366.964	1.723.562.422	1.094.760.785
Totale attività non correnti	**43.630.684.209**	**43.997.511.149**	**43.452.996.880**
Rimanenze	374.191.805	397.417.223	466.647.593
Crediti commerciali correnti	92.369.526	109.378.113	72.613.107
Attività finanziarie correnti (inclusi i derivati)	1.067.864.538	1.422.788.556	1.185.564.915
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	169.849.646	282.915.008	615.733.766
Crediti tributari	81.812.059	80.879.963	83.349.727
Altre attività correnti	443.315.872	690.574.766	1.861.207.967
Attività possedute per la vendita e gruppi in dismissione		30.031.452	30.031.452
Totale attività correnti	**2.229.403.446**	**3.013.985.081**	**4.315.148.527**
Totale attività	**45.860.087.655**	**47.011.496.230**	**47.768.145.407**
Patrimonio netto			
Capitale sociale	38.790.425.485	38.790.425.485	38.790.425.485
Riserve	297.168.094	293.256.813	292.919.690
Utili (perdite) portati a nuovo (accumulate)	(3.046.628.379)	(3.118.940.205)	(3.129.668.803)
Risultato d'esercizio	20.921.474	75.815.454	11.293.261
Totale Patrimonio Netto	**36.061.886.674**	**36.040.557.547**	**35.964.969.633**
Passività			
Finanziamenti a medio/lungo termine	6.201.735.216	6.401.666.000	6.593.404.015
TFR e altri benefici ai dipendenti	18.024.579	20.145.381	20.758.903
Fondi rischi e oneri	105.036.255	101.743.752	91.560.769
Passività per imposte differite	385.419.822	433.440.624	475.617.098
Debiti commerciali non correnti	281.600	125.000	150.090
Altre passività non correnti	1.368.817.965	1.899.387.154	1.253.321.725
Totale passività non correnti	**8.079.315.437**	**8.856.507.911**	**8.434.812.600**
Finanziamenti a breve termine	130.018.507	6.000.075	10.073.383
Quota corrente dei finanziamenti a medio/lungo termine	208.073.966	199.045.304	712.811.786
Quota a breve dei Fondi rischi e oneri	31.444.338	7.175.582	18.908.311
Debiti commerciali correnti	55.763.934	63.290.177	58.504.808
Debiti per imposte sul reddito	29.332	1.650.725	1.965.189
Passività finanziarie correnti (inclusi derivati)	547.252.396	814.951.920	391.772.783
Altre passività correnti	746.303.071	1.022.316.989	2.174.326.914
Totale passività correnti	**1.718.885.544**	**2.114.430.772**	**3.368.363.174**
Totale passività	**9.798.200.981**	**10.970.938.683**	**11.803.175.774**
Totale patrimonio netto e passività	**45.860.087.655**	**47.011.496.230**	**47.768.145.407**

Per quanto riguarda lo stato Patrimoniale di Ferrovie dello Stato Italiane SpA al 31 dicembre 2010 si registra:

- l'incremento delle immobilizzazioni immateriali nette per 3 milioni di euro;

- il decremento delle immobilizzazioni materiali nette per 9 milioni di euro;
- l'incremento della voce partecipazioni di circa 256 milioni di euro a seguito dell'aumento del capitale sociale della controllata RFI SpA di 250 milioni di euro) e all' incremento del capitale della società FS Sistemi Urbani Srl di 6 milioni di euro a seguito del definizione del conferimento della stazione Leopolda di Firenze.
- Il decremento dei crediti finanziari a breve 256 milioni di euro a seguito dell'incremento delle disponibilità sui conti correnti bancari e postali 42 milioni di euro e della riduzione degli impieghi di liquidità a breve 136 milioni di euro e dei finanziamenti concessi alle società controllate 162 milioni di euro;
- il decremento dei crediti verso la controllata Trenitalia SpA per i conti correnti *intercompany* 58 milioni di euro e dei debiti verso le restanti società per i medesimi conti correnti 267 milioni di euro;
- il decremento del conto corrente di tesoreria 2 milioni di euro;
- l'incremento della quota a breve 10 milioni di euro dei crediti per finanziamenti a medio/lungo termine concessi alle controllate Rete Ferroviaria Italiana SpA, Fercredit SpA e ex TAV SpA, a seguito della riclassifica in incremento della quota da oltre ad entro l'esercizio successivo e del decremento per i rimborsi ricevuti;
- il decremento delle quote a breve 9 milioni di euro per la riclassifica della quota entro l'esercizio successivo dei debiti a medio /lungo termine, al netto dei rimborsi effettuati, relativa al prestito BEI 3 milioni di euro e Cassa Depositi e Prestiti 5 milioni di euro e alla quota interessi dei debiti obbligazionari 1 milione di euro;
- il decremento dei crediti per finanziamenti a medio/lungo termine concessi alle controllate Rete Ferroviaria Italiana SpA, Fercredit SpA e ex TAV SpA, a seguito di riclassifica della quota da oltre ad entro l'esercizio successivo 205 milioni di euro;
- l'incremento dei crediti per finanziamenti a medio/lungo termine verso la società Euterpe.

10. NOTAZIONI DI SINTESI SUI RISULTATI DEL BILANCIO D'ESERCIZIO 2010 DELLE PRINCIPALI SOCIETÀ DEL GRUPPO

10.1. Transizione delle principali società del gruppo ai Principi Contabili internazionali IAS-IFRS

Trenitalia SpA e RFI SpA hanno applicato i Principi Contabili internazionali IAS-IFRS. In conformità a quanto disciplinato dall'IFRS 1 "Prima Adozione degli International Financial Reporting Standards", è stato necessario effettuare un processo di conversione dai Principi Contabili Italiani, utilizzati per la redazione dei bilanci delle società chiusi al 31 dicembre 2009, agli IAS-IFRS. Gli effetti contabili, sia in termini di riclassifiche che di rettifiche, connessi alla transizione dai Principi Contabili Italiani agli EU-IFRS, sono evidenziati nelle tabelle che seguiranno:

10.2 RFI SpA: andamento complessivo della gestione nel biennio 2009-2010

10.2.1 Rfi SpA:prospetto di riconciliazione del conto economico consolidato per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2009

Nel rinviare all'apposita relazione su RFI SpA, si anticipano talune informazioni di sintesi sulla gestione.

(in migliaia di euro)

	Italian Gaap 31.12.2009	Rettifiche	IFRS 31.12.200
Ricavi e proventi			
Ricavi delle vendite e prestazioni	1.961.337		1.961.337
Altri proventi	1.010.563	-416.668	593.895
Totali ricavi	**2.971.900**	**-416.668**	**2.555.231**
Costi operativi	**-2.421.623**	**25.123**	**-2.396.501**
Costo del personale	-1.652.918	22.655	-1.630.264
Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	-385.003		-385.003
Costi per servizi	-666.915		-666.915
Costi per godimento beni di terzi	-43.452		-43.452
Altri costi operativi	-61.738	2.468	-59.270
Costi per lavori interni capitalizzati	388.404		388.404
Ammortamenti	-489.687	445.745	-43.943
Svalutazioni e perdite (riprese) di valore	-5.410		-5.410
Rettifiche e riprese di valore su crediti	-5.410		-5.410
Accantonamenti per rischi e oneri	-44.763		-44.763
Saldo proventi e oneri diversi			
Risultato operativo (EBIT)	**10.416**	**54.199**	**64.615**
Proventi e oneri finanziari	12.169	-40.597	-28.428
Proventi finanziari	33.502		33.502
Oneri finanziari	-21.333		-21.333
Proventi e oneri straordinari	-	-	
Quota di utile/perdita delle partecipazioni	-	-	
Risultato prima delle imposte	**22.585**	**13.602**	**36.187**
Imposte sul reddito	-14.490	-12.718	-27.208
Risultato del periodo delle attività continuative	8.096	883	8.979
Risultato del periodo delle attività d estinate alla vendita al netto degli effetti fiscali	-		
Risultato netto d'esercizio	**8.096**	**883**	**8.979**

La tabella evidenzia come il risultato netto di periodo per il 2009, a seguito degli effetti della transizione ai principi contabili internazionali abbia subito un leggero effetto positivo, passando da un utile ITA-GAAP pari a 8.1 milioni di euro, all'utile IAS_IFRS pari a circa 8.9 milioni di euro.

10.2.2 Confronto Conto economico 2009-2010 di RFI SpA

(migliaia di euro)

	2010	2009	Variazione
Ricavi operativi	**2.612.734**	**2.555.232**	**57.502**
Ricavi dalle vendite e prestazioni	2.132.118	1.961.337	170.781
Altri ricavi	480.616	593.895	(113.279)
Costi operativi	**(2.344.848)**	**(2.396.500)**	**51.652**
MARGINE OPERATIVO LORDO (EBITDA)	**267.886**	**158.732**	**109.154**
Ammortamenti	(80.218)	(43.943)	(36.275)
Svalutazioni e perdite (riprese) di valore	0	(5.410)	5.410
Accantonamenti per rischi e oneri	(52.596)	(44.763)	(7.833)
RISULTATO OPERATIVO (EBIT)	**135.072**	**64.616**	**70.456**
Proventi ed oneri finanziari	(37.744)	(28.428)	(9.316)
RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE	**97.328**	**36.188**	**61.140**
Imposte sul reddito	(5.736)	(27.208)	21.472
RISULTATO DI ESERCIZIO DELLE ATTIVITA' CONTINUATIVE	**91.592**	**8.980**	**82.612**
RISULTATO DI ESERCIZIO DELLE ATTIVITA' DESTINATE ALLA VENDITA AL NETTO DEGLI EFFETTI FISCALI	**0**	**0**	**0**
RISULTATO NETTO DI ESERCIZIO	**91.592**	**8.980**	**82.612**

La posta dei Ricavi delle vendite e prestazioni subisce nell'esercizio 2010 un incremento pari a 170.8 milioni di euro dovuto principalmente all'effetto combinato tra:

- maggiori contributi in conto esercizio per 126.175 mila euro, iscritti per un importo complessivo di competenza al 31 dicembre 2010 pari a 975.447 mila euro, in misura pari a quanto stabilito dalla Legge Finanziaria 2010 n. 191 "Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato" e dalla Legge di Bilancio n.192 ad essa collegata emanate il 23 dicembre 2009;
- maggiori ricavi da pedaggio per 59.930 mila euro a seguito di maggiori volumi di traffico sostenuti sulla rete AV/AC;
- minori ricavi da servizi di manovra per 10.552 mila euro a seguito di una contrazione dei volumi.

La posta degli Altri ricavi subisce invece un decremento pari a 113.279 mila euro dovuto principalmente all'effetto combinato tra:

- diminuzione complessiva netta dei ricavi per lavori e forniture pari a 32.592 mila euro dovuta principalmente ai minori ricavi verso la società TAV per 39.687 mila euro riferibile in maggior parte al completamento e conseguenti operazioni di scissione da TAV ad RFI delle Tratte Ferroviarie AV/AC BO-FI NO-MI e RM-NA avvenute nel 2009 ed in parte a seguito dell'operazione di fusione per incorporazione di cui si è dettagliatamente esposto in precedenza;
- diminuzione dei contributi relativi ad anni precedenti di 60.861 mila euro relativi alla quota C comma 758 art. 1 Legge Finanziaria 2007;
- aumento delle plusvalenze ordinarie di 31.103 mila euro a seguito di maggiori vendite per materiali fuori uso e tolto d'opera;
- diminuzione della quota di sopravvenienze attive di 49.807 mila euro a seguito del rilascio di alcuni fondi per rischi ed oneri avvenuto nell'esercizio 2009.

La posta dei Costi operativi subisce invece un decremento pari a 51.652 mila euro dovuto principalmente all'effetto combinato tra:

- diminuzione del costo del personale di 62.380 mila euro per il proseguimento dell'opera di contenimento degli organici a seguito dell'accoglimento delle domande di risoluzione incentivata del rapporto di lavoro;
- aumento dei costi per materie prime, sussidiarie e di consumo di 25.482 mila euro principalmente per l'incremento dei prezzi di acquisto delle materie prime in particolare del rame e del ferro per 19.830 mila euro dovuto ai nuovi contratti stipulati a seguito delle procedure di gara per la manutenzione delle linee AV/AC;
- diminuzione dei costi per servizi di 20.861 mila euro derivante maggiormente dai minori costi in conto TAV per 29.272 mila euro a seguito del completamento delle operazioni di scissione;
- aumento degli altri costi operativi di 34.669 mila euro imputabile per 22.625 mila euro a perdite da radiazione cespiti quasi interamente attribuibili ad operazioni di dismissione di cespiti danneggiati;
- aumento delle capitalizzazioni di 27.109 mila euro dovuto :
    - per 13.502 mila euro ad un complessivo aumento delle quantità di materiali utilizzati accompagnato da un aumento dei prezzi di alcuni di

essi, fra cui in particolare, rotaie, accessori al binario, cavi elettrici, apparati di alimentazione, apparati tecnologici;

- per 13.607 mila euro a costi interni derivante dall'effetto combinato del minor utilizzo del personale di RFI pari a 2.338 mila euro e di maggiori costi interni per 15.944 mila euro a seguito dell'operazione di fusione per incorporazione della società TAV avvenuta in data 1.1.2010.

Gli ammortamenti subiscono un incremento pari a 36.275 mila euro derivante quasi esclusivamente dall'incremento delle immobilizzazioni materiali.

La voce proventi e oneri finanziari presenta un saldo negativo di 37.744 mila euro e rileva un peggioramento rispetto al 2009 di 9.316 mila euro principalmente a seguito di:

- riduzione dei proventi finanziari di 5.799 mila euro principalmente attribuibile alla riduzione degli interessi attivi su credito IVA verso la controllante per 4.219 mila euro e sul conto corrente intersocietario per 527 mila euro;
- aumento delle svalutazioni di attività finanziarie di 3.816 mila euro.

10.3 Transizione di Trenitalia SpA ai Principi Contabili internazionali IAS-IFRS

10.3.1 Trenitalia:prospetto di riconciliazione del conto economico consolidato per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2009

Come già riportato nella precedente relazione al Parlamento il bilancio di Trenitalia, che per molti anni aveva registrato gravi perdite, raggiungendo il massimo nell'esercizo 2006 (-1.989 milioni di euro), è andato progressivamente migliorando, registrando via via i seguenti risultati di esercizio: 2007 (-403 milioni di euro), 2008 (-42 milioni di euro). Nei due anni che costituiscono oggetto del presente referto, si può dire che l'andamento gestionale della società è stato totalmente ribaltato, registrando rispettivamente un utile 2009, riclassificato come descritto secondo i Principi Contabili Internazionali, di 16 milioni di euro, e 2010 di 73 milioni di euro. Detto risultato d'esercizio è confortato da una serie di altri dati, tra cui, particolarmente significativi, l'EBITDA e l'EBIT pari, rispettivamente, a 1.271 milioni di euro e 342 milioni di euro.

Di seguito si dà conto dei dati ufficiali registrati dopo l'introduzione dei Principi Contabili Internazionali.

(Migliaia di Euro)	**Principi Contabili Italiani**	**Rettifiche EU-IFRS**	**EU-IFRS**
Ricavi e proventi			
Ricavi delle vendite e prestazioni	5.475.893	-1.347	5.474.546
Altri proventi	284.905	-	284.905
Totale ricavi	**5.760.798**	**-1.347**	**5.759.451**
Costi operativi			
Costo del personale	2.468.743	-29.694	2.439.049
Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	407.042	-	407.042
Costi per servizi	1.994.991	-	1.994.991
Costi per godimento beni di terzi	141.831	-	141.831
Altri costi operativi	33.993	-	33.993
Costi per lavori interni capitalizzati	-368.458	-24.626	-393.084
Totale costi	**4.678.142**	**-54.320**	**4.623.822**
Ammortamenti	780.162	-28.025	752.137
Svalutazioni e perdite (riprese) di valore	5.333	37.900	43.233
Accantonamenti per rischi e oneri	24.900	-	24.900
Risultato operativo	**272.262**	**43.098**	**315.360**
Proventi e oneri finanziari			
Proventi finanziari	14.137	3.630	17.767
Oneri finanziari	192.188	57.367	249.555
Risultato prima delle imposte	**94.211**	**-10.639**	**83.572**
Imposte sul reddito	74.569	-7.419	67.150
Risultato del periodo delle attività continuative	**19.642**	**-3.220**	**16.422**
Risultato netto d'esercizio	**19.641**	**-3.220**	**16.421**

La tabella evidenzia come il risultato netto di periodo per il 2009, a seguito degli effetti della transizione ai principi contabili internazionali abbia subito un leggero effetto negativo, passando da un utile ITA-GAAP pari a 19,6 milioni di euro, all'utile IAS_IFRS pari a circa 16,4 milioni di euro.

10.3.2 Confronto Conto economico 2009-2010 di Trenitalia SpA

	31.12.2010	31.12.2009	Variazioni	Variazioni %
Ricavi operativi	**5.724**	**5.759**	**-35**	**-19%**
- Ricavi delle vendite e prestazioni	5.319	5.475	-156	-3%
- Altri ricavi	405	285	120	42%
Costi operativi	**-4.453**	**-4.624**	**171**	**-4%**
MARGINE OPERATIVO LORDO (EBITDA)	**1.271**	**1.135**	**136**	**12,00%**
Ammortamenti	-848	-752	-1600	213%
Svalutazioni e perdite di valore e accantonamenti per rischi diversi	-81	-68	-13	19%
RISULTATO OPERATIVO (EBIT)	**342**	**315**	**27**	**9%**
Proventi ed oneri finanziari	-190	-232	42	-18%
RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE	**152**	**83**	**69**	**83%**
Imposte sul reddito	-79	-67	-12	18%
RISULTATO NETTO DI ESERCIZIO	**73**	**16**	**57**	**356%**

Il risultato netto di Trenitalia SpA dell'esercizio 2010 presenta un valore positivo di 73 milioni di euro registrando un incremento di 57 milioni rispetto a quello dell'esercizio precedente che chiudeva con un utile di 16 milioni di euro.

Sul risultato netto del 2010 ha inciso, in particolare, la riduzione del saldo della gestione finanziaria.

A livello di EBITDA si evidenzia un incremento di 136 milioni di euro per effetto della diminuzione dei costi operativi di 171 milioni di euro, cui si contrappone un decremento di ricavi operativi di 35 milioni di euro.

L'EBIT si attesta ad un valore positivo di 342 milioni di euro rispetto al valore anch'esso positivo di 315 milioni di euro del 2009. Sulla variazione di tale risultato hanno inciso significativamente minori costi operativi sostenuti nell'esercizio 2010.

Il saldo dei proventi e oneri finanziari passa da un valore negativo di 232 milioni di euro ad un valore negativo di 190 milioni di euro, per effetto della sensibile riduzione degli oneri finanziari su debiti, rispetto all'esercizio 2009, riconducibile prevalentemente al significativo calo dei tassi di interesse avvenuto sui mercati internazionali.

Le imposte sul reddito presentano un valore negativo in entrambi gli esercizi; le imposte sul reddito ammontano a 79 milioni di euro con una variazione in aumento di 12 milioni di euro rispetto all'esercizio 2009. Si fa presente che il carico fiscale per IRES non ha originato alcun debito nei confronti dell'Erario. Infatti che la Società ha esercitato l'opzione, secondo quanto previsto ai sensi degli art. 117 comma 1 e 119

comma 1 lettera B del D.P.R. 917/1986, per l'adesione al consolidato fiscale nazionale con la consolidante Ferrovie dello Stato Italiane SpA; pertanto, a decorrere dal periodo d'imposta 2004, le perdite della Società, originatesi in ogni annualità, sono confluite nel consolidato di Gruppo. La procedura di Gruppo FS prevede che, nel caso in cui una società abbia conferito perdite fiscali nel consolidato e la stessa realizzi un reddito imponibile (nell'assunto che qualora non avesse partecipato al consolidato, avrebbe utilizzato tali perdite) abbia diritto ad ottenere – dalla Capogruppo – una compensazione finanziaria pari alle imposte che avrebbe dovuto corrisponderle. Di conseguenza, a fronte dell'onere per IRES (92.024 mila euro) è stata evidenziata, tra le imposte correnti, la misura compensativa (proventi da adesione consolidato fiscale) riconosciuta dalla Controllante a favore della Società.

Si segnala, come peraltro già indicato nella precedente Relazione al Parlamento, che, se dal punto di vista industriale Trenitalia sembra ormai aver risanato la sua gestione, occorre ora far fronte alla sua strutturale debolezza patrimoniale, evidenziata ancora da un elevato livello del rapporto debt/equity (Leva finanziaria), che si attesta attorno a 4 per entrambe gli esercizi (cfr. Bilanci Trenitalia). Con un indebitamento complessivo di oltre 6.000 milioni di euro, si ribadisce la necessità di intraprendere iniziative non più rinviabili per non mettere a rischio la continuità aziendale.

10.4 L'ANDAMENTO COMPLESSIVO DELLA GESTIONE DELLE ALTRE SOCIETÀ DEL GRUPPO NEL BIENNIO 2009-2010

FS Logistica Spa: sviluppa la propria offerta nei comparti della logistica curandone la progettazione, la produzione, la gestione e la vendita.

I settori di attività principali sono la petrolchimica, il siderurgico, ambiente e territorio, logistica distributiva di beni di grandi clienti istituzionali; è presente anche nel settore del trasporto combinato nazionale ed internazionali, per il tramite delle sue principali società controllate (Cemat SpA ed Italcontainer SpA).

La società chiude l'esercizio 2010 con un risultato negativo di 19,9 milioni di euro contro un risultato sempre negativo di 7,3 milioni di euro dell'esercizio precedente.

Italferr SpA è la società di servizi di 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.

La società chiude l'esercizio 2010 con un risultato positivo di 4 milioni di euro, dopo ammortamenti per 4,6 milioni di euro e imposte per 8,1 milioni di euro, con una riduzione di 7,1 milioni di euro rispetto al risultato d'esercizio del 2009 pari a 11,1 milioni di euro. La variazione negativa è da attribuire prevalentemente alla diminuzione dei ricavi per 6,6 milioni di euro.

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

La società chiude l'esercizio 2010 con un utile di 2,9 milioni di euro, in aumento di circa 3 milioni di euro rispetto all'esercizio 2009, dove registrava una perdita pari a 108mila euro.

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

La società chiude l'esercizio 2010 con un utile netto di 19,7 milioni di euro, segnalando una variazione negativa di 19,8 milioni di euro rispetto all'esercizio 2009 (utile netto pari a 39,5 milioni di euro).

Centostazioni SpA si occupa della gestione del patrimonio costituito dai complessi immobiliari delle centotre stazioni ferroviarie di medie dimensioni di proprietà di RFI – Rete Ferroviaria Italiana SpA; sulla base di un contratto quarantennale, in vigore da aprile 2002, ha ottenuto in esclusiva i diritti di utilizzazione e sfruttamento economico dei suddetti complessi immobiliari, unitamente al mandato a provvedere alla gestione integrata, commerciale e amministrativa, alla riqualificazione e alla valorizzazione del patrimonio immobiliare medesimo. La società chiude l'esercizio 2010 con un utile netto di 9,7 milioni di euro contro i 7,6 milioni di euro del 2009. L'aumento è dovuto principalmente ad un aumento dei ricavi operativi e dei ricavi da gestione dei complessi immobiliari.

L'aumento di questi ultimi è prevalentemente imputabile all'incremento delle aree a reddito di circa il 6%, alla regolarizzazione delle posizioni contrattuali sospese ed al normale adeguamento dei canoni contrattuali.

Sita SpA, controllata al 100% dalla sub-holding Sogin Srl, rappresenta la principale realtà operativa per i collegamenti extraurbani a mezzo autobus in concessione regionale. La società chiude l'esercizio 2010 con una perdita di 10,2 milioni di euro, sostanzialmente in linea con l'esercizio precedente (perdita pari a 10 milioni di euro). Il margine operativo lordo si attesta a 11,8 milioni di euro e presenta un incremento di circa 3,9 milioni di euro rispetto all'anno precedente per effetto di una riduzione più che proporzionale dei costi operativi rispetto ai ricavi della stessa natura.

Fercredit SpA è la società di servizi finanziari del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane. 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 chiude l'esercizio 2010 con un utile di 6,9 milioni di euro contro i 6 milioni di euro dell'esercizio precedente (+15% rispetto al 2009).

Il risultato d'esercizio delle società del Gruppo, fornito da Ferrovie dello Stato Italiane SpA, è sintetizzato nella tabella che segue.

RISULTATI D'ESERCIZIO DELLE MAGGIORI SOCIETA' DEL GRUPPO

(in milioni di euro)

Società	2009 ITA-GAAP *Utile o (perdita)*	2009 IAS-IFRS *Utile o (perdita)*	2010 IAS-IFRS *Utile o (perdita)*
FS. SpA	**70**	**75,8**	**20,9**
RFI SpA	**8**	**9**	**91,6**
Trenitalia SpA	**19,6**	**16,4**	**73**
FS Logistica Spa	(6,0)	(7,3)	(19,9)
Italcontainer SpA	(2,4)	(2,4)	(4,6)
Serfer Srl	**0,3**	**0,5**	**0,3**
Cemat SpA	(1,8)	(1,2)	(0,4)
Italferr SpA	**11,3**	**11,1**	**4**
TX LogistiK AG	**6,2**	**6,2**	**6,3**
Ferservizi SpA	**0,4**	(0,1)	**2,9**
Cisalpino AG	**31,5**	**47,3**	**2,4**
Grandi Stazioni SpA	**37,4**	**39,5**	**19,7**
Centostazioni SpA [1]	**ND**	**7,6**	**9,7**
SITA SpA	(10,0)	(10,0)	(10,2)
FERCREDIT SpA [1]	**ND**	**6**	**6,9**
FS Sistemi Urbani Srl	**0,03**	**1**	**5,8**

[1] Il dato non è disponibile in quanto le società hanno redatto nel 2009 il bilancio secondo i Principi Contabili Internazionali (IAS-IFRS).

11 Attività di *Asset Allocation*

Come già segnalato nella precedente Relazione al Parlamento, nella seduta del 23 aprile 2008, il Consiglio di Amministrazione di Ferrovie dello Stato ha varato un progetto di riarticolazione del patrimonio immobiliare del Gruppo (nel seguito *Asset Allocation*), con il fine ultimo di favorire la valorizzazione degli *asset* interessati, così da generare risorse finanziarie da destinare alle attività *core*.

Tale progetto riportava tra le attività della società RFI anche la rete elettrica (all'epoca già individuata come suscettibile di trasferimento), la cui successiva valorizzazione era demandata alla Capogruppo, alla quale RFI, in data 4 agosto 2008, ha ceduto S.EL.F. Srl al corrispettivo di circa 34,8 milioni di euro, pari al valore di iscrizione in bilancio della partecipazione.

L'operazione di valorizzazione verrebbe attuata attraverso la vendita della partecipazione di S.EL.F Srl. (100% del capitale), previa operazione di scissione degli asset elettrici da RFI alla stessa S.EL.F. Il perimetro dell'operazione sarebbe costituito dall'intera rete elettrica e relative sottostazioni (oltre 250).

Per massimizzare i ritorni della valorizzazione é opportuno verificare se l'intera rete elettrica possa essere inserita nella RTN. In questo caso, infatti, a S.EL.F. verrebbero riconosciuti i ricavi da tariffa per l'attività di trasmissione oggi limitati alla sola porzione di rete già RTN. Tali ricavi sono determinati dall'Autorità per l'Energia Elettrica e il Gas (AEEG) in base al valore di RAB (Regulatory Asset Base) riconosciuto all'asset.

Ferrovie dello Stato Italiane SpA sta procedendo alle analisi ed agli approfondimenti in merito all'iniziativa, in particolare calcolo della RAB e conseguente determinazione del valore di S.EL.F, strutturazione dell'operazione nonché modalità di vendita in conformità alla normativa applicabile.

Considerazioni conclusive

In continuità con quanto verificatosi nei due precedenti esercizi, anche nel biennio 2009 – 2010 risulta confermato il percorso di allineamento con gli obiettivi strategici e gestionali definiti nel Piano di Impresa 2007-2011, con il raggiungimento anticipato, in termini temporali, del recupero di alcuni obiettivi di performance economica previsti nel Piano stesso.

Il Bilancio Consolidato del Gruppo FSI relativo al biennio 2009 – 2010, confermando il consolidamento dell'equilibrio economico del Gruppo, evidenzia un sostanziale miglioramento sia in termini di risultati che delle altre voci di bilancio, proseguendo nel trend favorevole iniziato nel 2007. In particolare, nel bilancio 2009 – i cui dati contabili sono stati riclassificati nel corso del 2010 sulla base dei Principi internazionali IAS/IFRS - i ricavi operativi si sono attestati su un valore di circa 8 miliardi di euro, contro i 6,4 circa del 2008, mentre il Margine operativo lordo (MOL) ha sfiorato il valore di 1,5 mld di euro (precisamente 1.450 ME) e il risultato operativo (RO) ha raggiunto i 435 milioni, con un risultato netto di Gruppo pari a 54 milioni di euro (+ 39 ME rispetto al 2008). Per il 2010, i ricavi operativi hanno superato la soglia degli 8 miliardi di euro (+82 milioni di euro) ed il risultato netto del Gruppo è andato oltre i 100 milioni di euro (129 milioni di euro). Positivi sono anche gli incrementi registrati nei risultati intermedi: il MOL per 1.660 ME (+210 rispetto al 2009) e il RO per 508 ME (+73 ME rispetto al 2009).

In tale contesto, il Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane – 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.

La "ratio" di questa importante decisione si basa sulla volontà dei vertici societari di presentarsi alla competizione sui diversi mercati, dimostrando che il Gruppo è in grado di operare secondo criteri di efficienza e di trasparenza anche sotto il profilo del modello amministrativo-contabile.

La transizione ai principi contabili IAS/IFRS ha riguardato, oltre che il bilancio del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane e quello separato della capogruppo Ferrovie dello Stato Italiane SpA, anche i singoli bilanci delle principali società controllate.

Negli anni in questione le funzioni *Internal auditing* presenti nel Gruppo FS Italiane hanno svolto un'intensa attività che in alcuni casi ha generato approfondimenti

da parte di "commissioni di inchiesta" interne cui hanno fatto seguito anche specifiche segnalazioni alla magistratura contabile ed alla magistratura ordinaria.

Quanto alle prospettive specifiche delle due realtà operative di maggior rilevanza del Gruppo – Trenitalia e RFI – la prima, oltre a risultati economici positivi e in crescita nel biennio – pari a 16 e a 73 milioni di euro, rispettivamente, nel 2009 e nel 2010 - che confermano e migliorano le ipotesi di risultato previste nel Piano di Impresa 2007-2011 - ha fatto registrare anche un saldo dei flussi di cassa operativi (prima degli investimenti) positivo, nonostante il mancato incasso di parte delle risorse promesse e poi tagliate dal Ministero dell'Economia e delle Finanze, a valere sulle prestazioni rese dalla società in base ai Contratti di Servizio con lo Stato (Media e lunga percorrenza, Cargo e Regioni a Statuto Speciale), sia nell'esercizio 2009 che nel 2010.

Sotto il profilo commerciale, Trenitalia, da un lato, sta concentrando i suoi sforzi nell'azione di rafforzamento dell'offerta dei servizi di trasporto ferroviario, in particolare nel segmento dei "Servizi a Mercato" attraverso interventi mirati di rimodulazione, con l'obiettivo di meglio cogliere le esigenze della domanda di traffico; dall'altro, sta portando avanti - pur tra persistenti difficoltà, ma con determinazione- il percorso di razionalizzazione di quel segmento di attività, denominato "Servizi non a mercato/non contribuiti", che presenta tuttora sensibili criticità, particolarmente nelle tratte a ridosso dei grandi centri metropolitani.

È opportuno evidenziare che il mantenimento del piano degli investimenti deliberato negli anni precedenti, finalizzato al miglioramento qualitativo e quantitativo dell'offerta di trasporto, comporta per Trenitalia rilevanti impegni finanziari; a tal fine, rappresentano elementi di supporto determinanti le operazioni di ricapitalizzazione già deliberate dal Consiglio di Amministrazione della società, finalizzate ad un progressivo riequilibrio della struttura patrimoniale verso indicatori di maggiore accettabilità.

Anche RFI presenta risultati positivi negli ultimi due esercizi analizzati, in aderenza alle linee di indirizzo del Piano 2007-2011 che rappresentano una base per il prosieguo del percorso di miglioramento aziendale, anche tenendo conto dell'evoluzione in senso non positivo del contesto economico e del quadro normativo del settore.

In questo scenario vanno considerati come condizionanti il conseguimento dei risultati attesi sia il quadro di finanza pubblica, caratterizzato com'è noto dalle politiche di contenimento della spesa e di risanamento del bilancio pubblico, sia quello del mercato del trasporto merci, che ha fatto registrare negli ultimi anni sensibili

contrazioni in termini di volumi di produzione di treni-km, essendo il ramo merci più sensibile all'impatto della crisi economica.

A tal riguardo, la società sta proseguendo nell'attuare un impegnativo piano di ristrutturazione del settore "cargo", secondo le linee guida delineate nel corso della seconda metà del 2009, finalizzato a portare, entro tempi ragionevolmente brevi, tutti i settori "business" della società nella condizione di generare risultati positivi o, quanto meno, tali da non incidere negativamente sulla contribuzione di quelli a maggior valore aggiunto del Gruppo, in particolare, il sistema AV/AC che ha consentito tempi di percorrenza estremamente competitivi con il trasporto aereo.

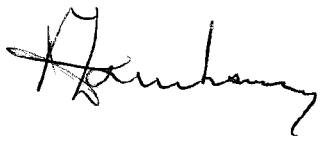
Per i segmenti regionali e merci, la politica del Gruppo mira ad attuare interventi nei punti chiave della catena del valore (nodi, itinerari merci, porti, interporti, retroporti), privilegiando interventi "leggeri", a rapido ritorno, di natura organizzativa e tecnologica (eliminazione colli di bottiglia, 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, secondo le previsioni del nuovo Piano industriale 2011-2015, dovrebbero essere, 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.).

In tale ottica, il rispetto delle condizioni previste dal Contratto di Programma – Parte servizi per il triennio 2011-2013 appare un presupposto di grande importanza, atto a garantire a RFI la certezza delle risorse, prefigurando un orizzonte di stabilità di condizioni per l'efficacia delle azioni intraprese; ciò anche se è da ritenere che gli investimenti necessari per lo sviluppo dell'infrastruttura non potranno non essere condizionati dal persistere della situazione di precarietà della finanza pubblica, che ha già comportato, con la legge di stabilità 2011, un definanziamento di circa 1 miliardo di euro delle dotazioni finanziarie iscritte a legislazione vigente.

Sul piano più propriamente gestionale, la Corte ritiene di dover segnalare due situazioni di criticità, potenzialmente in grado di incidere in senso negativo sul positivo andamento dei risultati economici del Gruppo ovvero comunque sulla finanza pubblica: 1) il complesso "*contenzioso arbitrale*" innescato dalla nota vicenda normativa della "*revoca*", prima, e del "*ripristino*", poi, delle iniziali convenzioni di concessione finalizzate alla realizzazione di varie tratte della Rete AV/AC; 2) le persistenti difficoltà di finanziamento di Trenitalia, la cui situazione di sottocapitalizzazione obbliga la società a ricorrere al mercato obbligazionario, con la conseguente necessità del ricorso

(anche) alla stipula di "*derivati*" di copertura per il "*rischio di tasso*" (evoluzione in senso negativo dei tassi di interesse).

Un'ultima osservazione ritiene infine la Corte di formulare relativamente a quelle iniziative avviate nel corso del biennio 2009/2010, mirate ad acquisire quote di mercato anche sugli scenari internazionali, sia attraverso l'acquisizione di realtà consolidate e fortemente presenti sul mercato europeo, sia mediante lo sviluppo del proprio traffico. A questo proposito, pur dovendosi ritenere le operazioni di acquisizione del gruppo Arriva Deutschland (oggi Netinera) e di alleanza industriale con il gruppo Veolia adeguatamente motivate sia sotto il profilo strategico, sia sotto il profilo economico commerciale. Va segnalata l'esigenza che eventuali ulteriori iniziative - che potrebbero essere prese in considerazione in uno scenario di progressiva internazionalizzazione dei servizi di trasporto su ferro - si svolgano in un contesto caratterizzato da una situazione di stabilità economica del Gruppo, senza distogliere l'attenzione dall'obiettivo prioritario di fornire sul territorio nazionale un servizio di trasporto, sia passeggeri che merci, in particolare quello universale, qualitativamente accettabile, anche attraverso il reperimento di risorse aggiuntive più significative rispetto a quelle finora ad esso dedicate.



Prospetto riepilogativo dei contenziosi amministrativi pendenti su questioni di carattere regolatorio.

Contenziosi amministrativi

AUTORITÀ	RICORRENTI	RESISTENTI	STATO	OGGETTO – RICHIESTE ISTRUTTORIE
1 Ricorso Tar Lazio.	FS	AGCM e nei confronti di Arenaways, Altroconsumo-Associazione indipendente di consumatori, Codacons e URSF.	Il ricorso è stato notificato in data 3 febbraio 2011. Analogo ricorso è stato proposto da RFI. All'udienza del 9 marzo 2011, Fs e RFI hanno rinunciato alla domanda di sospensiva proposta. FS, in data 12 aprile 2011, ha depositato istanza di prelievo, chiedendo la fissazione dell'udienza di merito. L'Associazione Nazionale Forense e il Consiglio dell'Ordine degli Avvocati di Roma hanno deliberato di intervenire *ad adiuvandum* nel presente giudizio. All'udienza del 9 novembre 2011, la causa è stata trattenuta in decisione	**Oggetto del ricorso.** Annullamento, previa sospensione, del provvedimento, con cui l'AGCM ha avviato il procedimento istruttorio A436 nei confronti di FS e RFI *per accertare* la sussistenza di eventuali violazioni dell'art. 102 TFUE (Abuso di posizione dominante); annullamento sia del provvedimento con cui l'Autorità ha autorizzato un'ispezione presso le sedi della società Ferrovie dello Stato Italiane , sia, in quanto illegittima in via derivata, della lettera inviata dagli Uffici dell'Autorità di rigetto della richiesta di trattamento confidenziale e restituzione di tutta la documentazione acquisita. *In subordine FS ha chiesto la rimessione alla Corte Costituzionale della questione di* legittimità costituzionale dell'art. 14, comma 2, L. 287/1990.
2 Ricorso Tar Lazio (art. 59, L. n. 99/2009)	ARENAWAYS	Ministero delle Infrastrutture e del Trasporti, URSF e nei confronti di RFI, TI, regioni Piemonte e Lombardia.	Il ricorso, notificato a RFI e TI in data 12 gennaio 2011, non è stato notificato a FS. . Su istanza di Arenaways, l'udienza di merito fissata per il 6 ottobre u.s., è stata *rinviata al 27 gennaio 2012.* Il giudizio incidentale di accesso alla relazione integrale di TI depositata *nell'ambito del procedimento URSF* si è concluso con il rigetto del ricorso di Arenaways sia in I° sia in II°. *Con nota del 2 marzo 2011*, Arenaways ha presentato all'URSF istanza di riesame del provvedimento impugnato. L'URSF con decisione resa il 27 ottobre 2011, ha affermato che non sussistono elementi tali da giustificare una revisione della decisione n. 589/2010, i cui contenuti sono anzi confermati e rafforzati dalle ulteriori informazioni acquisite nel corso del procedimento.	**Oggetto del ricorso.** Annullamento previa concessione di misure cautelari: 1) del *provvedimento n. 589* del 9.11.2010, con cui l'URSF, dopo avere stabilito che lo svolgimento del servizio di trasporto ferroviario richiesto da Arenaways sulla tratta Torino-Milano ha carattere regionale e *compromette l'equilibrio economico del contratto di* servizio pubblico di TI, ha limitato le tracce richieste alle sole fermate di Milano e Torino; 2) del provvedimento istruttorio del Responsabile procedimento URSF; 3) del decreto dirigenziale n. 203/1 (*vd. ricorso sub 3*) e tutti gli altri atti presupposti connessi e consequenziali al precedenti. Chiesta la condanna del MIT-URSF al risarcimento del danni in misura non inferiore a € 480.000. Istanza affinché il Tar rimetta *alla Corte di Giustizia la* questione pregiudiziale sul contrasto tra l'art. 59, comma 2. L. 99/2009 con gli articoli 102 e 106 del TUE.
3 Ricorso Tar Lazio Sez. *III ter* (art. 59, L. n. 99/2009)..	LeNord	Ministero delle Infrastrutture e del Trasporti, URSF e nei confronti di FS, RFI, TI, regioni Lombardia, Emilia Romagna e Veneto e delle Provincie Autonome di Trento e Bolzano.	Notificato in data 21 dicembre 2010. Per il Gruppo si è costituita in giudizio solo TI. La ricorrente all'udienza del 24 marzo 2011 ha rinunciato alla domanda cautelare proposta. Con sentenza del 7.10.2011, il Tar Lazio ha dichiarato il ricorso improcedibile per sopravvenuto difetto di interesse. Con nota del 5 gennaio 2011, LeNord ha presentato all'URSF istanza di riesame del provvedimento impugnato. L'URSF all'esito dell'istruttoria, ha adottato una *nuova decisione con cui* ha stabilito, fra l'altro, la cessazione dell'efficacia della decisione n. 659/2010 a partire dall'11 dicembre 2011.	**Oggetto del ricorso.** *Annullamento: 1) della decisione URSF n. 659* del 6 dicembre 2010 che, fra l'altro, dopo avere accertato che lo svolgimento del servizio di trasporto passeggeri richiesto da LeNord sulla linea Brennero, compromette l'*equilibrio economico dei contratti* di servizio stipulati da TI, ha limitato le fermate per la salita e la discesa dei passeggeri lungo le tracce richieste; 2) del decreto dirigenziale URSF n. 203/1 del 6 maggio 2010 che ha *stabilito i criteri per la valutare la finalità* internazionale del servizio passeggeri e per stabilire quando l'equilibrio economico di un contratto di servizio pubblico possa dirsi compromesso; 3) ogni altro atto presupposto, connesso e consequenziale al precedenti. **Oggetto del ricorso incidentale di TI:** nel caso in cui il Tar ritenga che il provvedimento URSF n. 203/1 citato, *faccia riferimento, "ai fini della valutazione della compromissione dell'equilibrio economico, ai contratti di servizio pubblico nella loro interezza, indipendentemente dai bacini di utenza effettivamente interessati dalle nuove tracce proposte dall'impresa ferroviaria entrante, TI propone ricorso incidentale affinché venga accertata l'illegittimità di tale parametro di valutazione e venga disposto l'annullamento in parte qua dello stesso provvedimento ...".* **Oggetto richiesta della Commissione europea:** La Commissione europea, ha chiesto chiarimenti al Governo italiano sulla decisione n. 659 del 6 dicembre 2010 con riferimento, fra l'altro, alla metodologia impiegata per determinare lo scopo principale dei servizi soggetti alla decisione, alle valutazioni effettuate per stabilire l'incidenza dei nuovi servizi sull'equilibrio economico di ciascun contratto di servizio coinvolto e al processo di consultazione seguito per coinvolgere gli organismi di regolamentazione tedesco e austriaco.
4 Ricorso Tar Lazio Sez. III *ter* (art. 59, L. n. 99/2009).	DB Ferverkehr A.G.	Ministero dei Trasporti, URSF e nei confronti di RFI, TI e LeNord.	Il ricorso notificato a TI in data 10 dicembre 2010, *non è stato notificato* a FS. Il Tar ha respinto le istanze di misure cautelari *monocratiche*. Alla Camera di Consiglio del 24 marzo 2011 la ricorrente ha rinunciato alla domanda cautelare proposta. *Il Tar Lazio con sentenza del* 7.10.2011 ha dichiarato estinto il giudizio per rinuncia. *Sul procedimento di riesame si rinvia al ricorso n. 3.*	**Oggetto del ricorso.** Stesso oggetto di LeNord. Impugnato altresì il provvedimento n. 671 del 10 dicembre 2010 con cui l'URSF ha differito di tre mesi l'applicazione della decisione n. 659 (vd. *sopra*), facendone salva l'applicabilità *immediata* solo per la traccia Monaco-Venezia. **Oggetto del ricorso incidentale di TI:** vd. ricorso n. 3.

AUTORITA	RICORRENTI	RESISTENTI	STATO	OGGETTO – RICHIESTE ISTRUTTORIE
5 Ricorso straordinario al Presidente della Repubblica. DPCM 7 luglio 2009.	Rail Traction Company SpA, Nord Cargo Srl., DB Schenker Rail Italia Srl., Sbb Cargo Italia Srl., Inrail SpA, SNCF Fret Italia Srl., Linea SpA, Vecilia Cargo Italia s.r.l., Cft Compagnia Ferroviaria Italiana SpA, Crossrail Italia Srl., Interporto Servizi Cargo SpA, Fercargo, SGT, FS Logistica.	Presidenza del Consiglio dei Ministri, Ministero dell'Economia e delle Finanze, Ministero dei Trasporti, FS, RFI e TI.	Notificato in data 17 novembre 2009. Il Consiglio di Stato con parere n. 1817/2011, ha dichiarato inammissibile il ricorso straordinario proposto in quanto "*le imprese ferroviarie ricorrenti non hanno impugnato gli atti amministrativi successivi all'adozione della direttiva*". Su proposta del Presidente del Consiglio dei Ministri in conformità al citato parere del Consiglio di Stato, il Presidente della Repubblica in data 14 giugno 2011, ha adottato il decreto che costituisce fatto conclusivo del presente procedimento.	Oggetto del ricorso. Impugnata la DPCM 7 luglio 2009 concernente l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria, l'accesso ad impianti e scali merci, il loro trasferimento e destinazione di uso, la manutenzione di impianti nonché ogni atto applicativo. Richieste istruttorie. *Con parere pubblicato in data 10 gennaio, assegnato termine di 40 gg. alla PCM per "acquisire il carteggio intervenuto fra la Commissione europea e Governo ... sull'approfondimento atto a verificare se le misure previste dalla Direttiva siano compatibili con il quadro giuridico europeo".* La Commissione europea, in data 27 gennaio 2010, ha richiesto informazioni al Governo italiano relativamente alle DPCM 7 luglio 2009 le cui disposizioni solleverebbero alcuni dubbi sulla compatibilità con la normativa comunitaria
6 Ricorso straordinario al Presidente della Repubblica. Terminale di Pomezia S. Palomba. Oggi Tar Lazio.	NTV Nuovo Trasporto Viaggiatori SpA	Presidenza del Consiglio dei Ministri; Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Ministero Economia e Finanze e nei confronti di FS, TI, RFI e URSF.	In data 2 dicembre 2010 il ricorso è stato notificato e depositato presso il MIT. Su opposizione della società controinteressata ISC (ex art. 10, L. n. 1199/1971), il ricorso è stato trasposto in sede giurisdizionale. In attesa della fissazione d'udienza.	Oggetto del ricorso. Annullamento: 1) del provvedimento URSF n. 408 del 4 agosto 2010 nella parte in cui "*dichiara che il D. Lgs. 188/2003 si applica ai terminali di Pomezia Santa Palomba di proprietà della Società gestione terminali Ferro Stradali SpA*" e nella parte in cui afferma che "*una differente disciplina tra scali e terminali merci è seconda che ricorrano o meno nella sfera di disponibilità diretta del Gestore è in contrasto con le norme comunitarie che non distinguono detti servizi tra pubblici e privati, bensì prevede che devono essere aperti a tutti gli utenti potenziali in maniera paritaria e non discriminatoria*"; 2) della relazione URSF nelle medesime parti di cui al punto 1).
7 Ricorso Tar Lazio Sez. III ter.	NTV Nuovo Trasporto Viaggiatori SpA	Presidenza del Consiglio dei Ministri; Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Ministero Economia e Finanze e nei confronti di FS, TI, RFI e URSF.	Notificato in data 6 novembre 2011. In attesa della fissazione dell'udienza di merito (non è stata proposta istanza cautelare).	Oggetto del ricorso. Annullamento dei seguenti atti: 1) determina MIT recante l'approvazione degli impianti notabili di RFI da trasferire a TI; 2) DPCM 7 luglio 2009 nella parte in cui dispone il trasferimento impianti da RFI a TI; 3) capitolo 5 PIR-punto 5.2.6. nella parte relative all'accesso, utilizzo dei centri di manutenzione ed ogni altra infrastruttura tecnica; 4) nota 23 luglio 2010 con cui RFI ha comunicato a NTV l'elenco dei centri di manutenzione accessibili. Chiesto risarcimento danni che verrà quantificato in corso di giudizio.
8 Ricorsi Tar Lazio Sez. III ter "Sconto K2".	Rail Traction Company SpA + altre IF operanti nel settore cargo.	Ministero dei Trasporti Ferrovie dello Stato Rete Ferroviaria Italiana Trenitalia Min. Economia e Finanze Ministero Infrastrutture CIPE Conferenza Permanente per i rapporti tra Stato, Regioni e provincia autonome di Trento e Bolzano URSF Regione Lombardia Provincia autonoma di Bolzano.	Il primo ricorso è stato notificato in data 25 settembre 2007 All'udienza di merito fissata per il 6 ottobre 2011, le cause sono state trattenute in decisione. La fase cautelare in 1° e II° si è conclusa con il rigetto delle istanze di sospensiva proposte nei ricorsi.	Oggetto del ricorso. *Annullamento*, previa sospensione dell'efficacia, del DM 921 che ha confermato che l'applicabilità dello Sconto K2 è subordinata alla effettiva corresponsione di contributi statali ai GI prescindo che, a partire da 1 gennaio 2006, è venuto meno il presupposto di applicazione, nonché di ogni atto connesso e/o consequenziale. Richieste istruttorie. Da ultimo con ordinanza del 28 ottobre 2010, il Tar ha chiesto a RFI e al MIT il deposito di una documentata relazione che desse conto, tra l'altro, del criterio con cui lo Sconto K2 è stato erogato in passato, delle componenti del canone di pedaggio per IF ecc. Sia il MIT che RFI hanno ademp0iuto alla richiesta istruttoria depositando la documentazione richiesta.
9 Ricorso Tar Lazio Sez. I.	Rail Traction Company S.p.A. + altre IF operanti nel settore cargo.	FS, RFI, TI e Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato.	Notificato in data 23 dicembre 2009. In attesa della fissazione dell'udienza di merito. L'udienza di discussione del merito è fissata per il 21 marzo 2012.	Oggetto del ricorso. *Annullamento* della delibera dell'AGCM del 15 ottobre 2009, che ha confermato la correttezza dei comportamenti di FS, RFI e TI in sede di implementazione degli impegni dalle stesse assunti all'esito dell'istruttoria A398 condotta dall'Autorità relativamente allo "Sconto K2".

FERROVIE DELLO STATO S.P.A.

ESERCIZIO 2009

PAGINA BIANCA

RELAZIONE DEL CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE

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

Consiglio di Amministrazione

Presidente	Innocenzo Cipolletta
Amministratore Delegato	Mauro Moretti
Consiglieri	Paolo Baratta
	Clemente Carta
	Antimo Prosperi

Collegio Sindacale

Presidente	Pompeo Cosimo Pepe
Sindaci effettivi	Vittorio Nola
	Alessandro Zavaglia
Sindaci supplenti	Giovanni Rapisarda
	Cinzia Simeone

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

Vittorio Zambrano

Dirigente preposto alla redazione dei documenti contabili societari

Vittorio De Silvio

Società di Revisione Legale

PRICEWATERHOUSECOOPERS SpA

Lettera del Presidente

Gentili Azionisti,

con il bilancio del 2009 il Vostro Gruppo ha portato avanti il consolidamento del risanamento economico ed ha completato importanti progetti. L'anno si è chiuso con un utile netto di 44 milioni di euro, dopo l'avanzo di 16 milioni del 2008. È stata completata la realizzazione della Linea Alta Velocità/Alta Capacità nelle tratte Novara-Milano e Milano-Bologna. Sono stati lanciati i nuovi servizi di Alta Velocità sui percorsi Torino-Venezia, Milano-Salerno e Verona-Salerno. È stato dato il via a nuovi servizi di pulizia dei treni sulla base di nuovi contratti. Sono stati definiti i nuovi contratti di servizio con le regioni a statuto ordinario. Sono state avviate le gare per gli acquisti di nuovi treni per i pendolari e di nuovi treni per l'Alta Velocità.

Di fatto, con il 2009 è stata realizzata gran parte del Piano industriale 2007-2011 che questo Gruppo si era dato sin dai primi mesi della nuova gestione, avviata nel settembre del 2006, anno in cui il Gruppo aveva segnato un disavanzo netto pari a ben 2.115 milioni di euro. Tale Piano aveva come obiettivi il risanamento economico del Gruppo, il completamento dell'Alta Velocità e l'avvio dei relativi servizi, il miglioramento delle condizioni di servizio in termini di sicurezza, pulizia e puntualità, la regolarizzazione dei rapporti economici con lo Stato e con le Regioni. Tutti obiettivi che sono stati raggiunti, alcuni anche prima delle scadenze programmate. In particolare il primo saldo attivo netto a livello di risultato economico del Gruppo era programmato per il 2009 e invece è stato realizzato già nel corso del 2008.

Questi risultati sono stati conseguiti malgrado il quadro esterno al Gruppo sia stato meno favorevole di quanto allora programmato. Le difficoltà di finanza pubblica del paese hanno impedito il finanziamento per l'ampliamento dei servizi di trasporto locale, nonché la realizzazione di un ambizioso piano di acquisto di materiali rotabili da mettere a disposizione del trasporto dei pendolari, per il quale esiste una forte domanda potenziale ancora non soddisfatta. È poi intervenuta la crisi finanziaria globale che ha compresso i volumi di traffico, specie con riferimento a quello delle merci, incidendo negativamente sui ricavi di tutte le compagnie di trasporto ferroviario dell'Europa.

Ma è doveroso anche ricordare che questi risultati sono stati resi possibili dalla vicinanza dell'azionista pubblico, nelle sue espressioni di Governo, che ha accompagnato e reso possibili gli sforzi di riequilibrio attraverso diverse misure e interventi volti a conseguire specifici risultati, pur nelle ben note difficoltà della finanza pubblica.

La crisi recessiva ha lasciato il suo segno sui conti del Gruppo nel 2009, anche se il risultato finale è stato positivo. In particolare, sono scesi i ricavi da traffico (-3%), colpiti prevalentemente da quelli del trasporto merci, che si sono contratti del 27,6%, analogamente a quanto avvenuto per altri operatori ferroviari europei. Poiché anche i ricavi da contratto di servizio per la Rete Ferroviaria sono scesi (-18,4%), a motivo della riduzione degli apporti da parte dello Stato per i servizi relativi alla manutenzione della rete convenzionale (-192 milioni di euro), nel 2009 i ricavi operativi sono scesi complessivamente del 4,2%.

Il consolidamento del positivo risultato economico è quindi avvenuto, ancora nel 2009, essenzialmente dal lato del controllo dei costi. I costi operativi sono scesi del 3,8%, consentendo così di difendere il Margine Operativo Lordo che è stato positivo per 966 milioni (1.035 milioni nel 2008). Miglioramenti nelle altre partite (minori accantonamenti e minori esborsi per oneri finanziari), hanno poi consentito di raggiungere un risultato netto nel 2009 pari a 44 milioni di euro, contro i 16 milioni del 2008. Da sottolineare come nel 2009 sia tornata attiva, a

livello di risultato netto, anche Trenitalia per 20 milioni di euro, dopo una serie di disavanzi che, seppure via via sempre più contenuti rispetto alla perdita rilevante del 2006 (-1.989 milioni di euro), hanno concorso a determinare una pesante situazione finanziaria.

Si conferma così il positivo risultato di una scelta operata da questo Gruppo al momento dell'insediamento degli attuali vertici: quella di assicurare il risanamento, in particolare, attraverso una accorta gestione dei costi. I costi per il personale sono diminuiti dell'1,7% nel 2009. Essi sono inferiori del 5% rispetto a quelli del 2006, quando è iniziata la cura, malgrado l'aumento dei prezzi nel corso degli ultimi tre anni, che ha inciso sul costo del lavoro. Il risultato è stato raggiunto attraverso una riduzione degli organici del 14% tra il settembre del 2006 e la fine del 2009 (il numero dei dirigenti è sceso del 20% nello stesso periodo). Ma la riduzione del personale non si è tradotta in minore attività e quindi si è accompagnata a una crescita della produttività del Gruppo. Questo risultato è stato reso possibile grazie alla disponibilità e professionalità del personale che si è adeguato a un rilevante sforzo di riorganizzazione. Ma è anche il prodotto dei molti investimenti in sicurezza e in automazione che hanno consentito al Gruppo di disporre di nuove tecnologie molto performanti. Si devono anche a queste nuove tecnologie i progressi in campo di sicurezza: gli incidenti "tipici" sono scesi costantemente nel corso degli ultimi due decenni e sono calati del 63% tra il 2006 e il 2009.

Ai suddetti miglioramenti di produttività e di sicurezza il Gruppo ha saputo anche associare livelli più elevati di qualità e di puntualità del servizio, grazie agli sforzi sostenuti per l'ottimizzazione della gestione delle tracce orarie e per garantire una maggiore affidabilità del materiale rotabile. I treni a lunga percorrenza puntuali (fascia 0-15') hanno raggiunto il 90% così come è migliorata la puntualità dei treni del trasporto regionale (fascia 0-5') che si sono attestati al 90,5% e infine l'85,7% dei treni merci è giunto a destino nella fascia 0-60'.

Il 2009 è stato, purtroppo, anche l'anno del dramma di Viareggio, dove la fuoriuscita di GPL per il deragliamento di un treno nella stazione, ha innescato un pauroso incendio in cui sono tragicamente perite 32 persone. Un dramma su cui sta ancora indagando la Magistratura per definire le dinamiche e che ha colpito profondamente il nostro paese. Il Gruppo è partecipe doloroso e vicino alle famiglie e alla città per questo evento. Il Gruppo Ferrovie dello Stato si è fatto infine parte diligente per sollecitare interventi risarcitori da parte delle compagnie di assicurazione, anche prima che vengano riscontrate eventuali responsabilità.

La riduzione dei costi di gestione non ha riguardato solo il lavoro. Sono scesi anche i costi per gli approvvigionamenti di materie prime, dei servizi e sono stati rinegoziati contratti di servizio con l'obiettivo di contenerne i costi. Questa opera di attenzione mirata a tutti i costi rappresenta il contributo principale al risanamento economico del Gruppo, perché assicura, anche per il futuro, la tenuta dei conti. Ma non si è ridotta la tensione ad aumentare i ricavi, specie nei segmenti di mercato dove il Gruppo può operare con più leve.

Il lancio dei nuovi servizi di Alta Velocità ha consentito un incremento dei passeggeri trasportati e dei ricavi nel trasporto delle persone nella media e lunga percorrenza. Più in particolare l'Alta velocità ha permesso a un numero crescente di viaggiatori di disporre di una valida alternativa agli altri mezzi di locomozione. Sulla Milano-Roma il treno ha ormai occupato oltre il 50% delle quote di mercato, mentre era pari al 36% prima del lancio dell'Alta Velocità. Si è così ridotto l'uso dell'aereo e dell'auto, con importanti guadagni anche in termini di emissioni di CO_2

per il nostro paese. Tutti i servizi di Alta Velocità sono stati potenziati. A regime ci sono oggi 35 coppie di treni tra Milano e Roma (tre ore senza fermate intermedie e tre ore e mezza con le due fermate di Firenze e Bologna), 17 tra Milano e Napoli (quattro ore e 10 di tempo senza fermate a parte Roma e 4 ore e 55 con fermate a Firenze e Bologna), 3 tra Verona e Roma (3 ore), 8 tra Torino e Milano (1 ora), 7 tra Torino e Roma (4 ore e 10). Nel corso del 2009 i passeggeri di Frecciarossa sono stati 12 milioni, contribuendo all'aumento dei ricavi da mercato.

I ricavi per il trasporto dei pendolari sono aumentati complessivamente di 108 milioni di euro nel 2009, grazie essenzialmente ai contratti di servizio definiti in base a un modello in grado di coprire i costi, incluso quello del capitale investito. È da segnalare che nel corso del 2009 sono stati definiti - e in buona parte stipulati - i contratti di servizio con tutte le regioni a statuto ordinario, tranne con il Piemonte che ha scelto di ricorrere alle gare europee. Questi rinnovi sono stati resi possibili anche grazie al supporto del Governo che ha stanziato nuove somme a favore delle Regioni ed ha appoggiato la stipula di contratti pluriennali (sei anni rinnovabili). Poter fare affidamento su contratti di servizio esigibili e di durata tale da consentire l'ammortamento degli investimenti è una novità rilevante per il processo di sviluppo futuro del Gruppo e per la possibilità di addivenire a un reale miglioramento del servizio per i pendolari. Infatti, grazie ai nuovi contratti e ai contributi stanziati dallo Stato, è stato possibile avviare una gara per l'acquisto di materiale rotabile da dedicare al trasporto dei pendolari del valore di due miliardi di euro. Questi investimenti consentiranno di rinnovare i treni per i pendolari e di disporre di materiale moderno e meno soggetto a guasti e riparazioni, con notevoli vantaggi in termini di conforto e puntualità del trasporto.

Si è così avviata una spirale positiva che porterà a un miglioramento del servizio per i pendolari; miglioramento che è premessa necessaria per un maggior investimento e per ulteriori potenziamenti nel futuro. Una spirale positiva che già sta operando nel segmento del trasporto di media e lunga percorrenza a mercato, dove l'avvio positivo dell'Alta Velocità ha consentito il lancio di una gara per l'acquisto di 50 treni di nuova concezione, che garantiranno a loro volta un potenziamento e un ulteriore miglioramento del servizio stesso.

Gli investimenti avviati nel 2009 non hanno riguardato solo il materiale rotabile. La spesa per investimenti è ammontata complessivamente a 5.250 milioni di euro. Essa è diminuita rispetto al 2008 (6.096 milioni di euro) perché sono venuti a completamento gli investimenti sulle linee di Alta Velocità/Alta Capacità messe in servizio nel dicembre 2009. Sono intanto partiti i progetti di nuove linee sulla base delle deliberazioni del Cipe (il Terzo Valico di Giovi, la Treviglio-Brescia, il Ponte di Messina), mentre proseguono i lavori per la nuova Galleria del Brennero (di cui sono stati eseguiti 8,5 km del tunnel esplorativo) e tutti i lavori di ammodernamento e completamento di cui necessitano gli oltre 16.500 km di linea ferroviaria nel nostro paese.

Il Gruppo è anche impegnato nella realizzazione di importanti nuove stazioni ferroviarie: a Torino/Porta Susa, a Reggio Emilia, a Bologna, a Firenze, a Roma/Tiburtina, a Napoli/Afragola. È altresì impegnato nell'ammodernamento delle stazioni nella rete convenzionale dove i lavori stanno proseguendo o sono stati portati a termine in stazioni come: Firenze Campo di Marte, Novara Boschetto, Udine, Piacenza, Carrara, Prato, Pescara Centrale, Chieti, Ancona Centrale, Salerno, Aversa, Cosenza, Melfi, Agrigento Bassa e Messina Centrale (Invasatura Traghetti).

Il Gruppo ha accentuato la sua presenza sui mercati esteri, sfruttando gli spazi di mercato

aperti dalla liberalizzazione. Nel trasporto merci e nella logistica opera con una società di diritto tedesco, la TX Logistik AG che ha conseguito buoni risultati, malgrado il generale calo della domanda di trasporto merci che ha toccato significativamente tutta l'Europa. Sono state avviate le procedure per chiedere la disponibilità di tratte anche per il trasporto passeggeri in altre nazioni a noi vicine (Francia, Germania, Austria, Svizzera essenzialmente) in previsione dell'apertura dei mercati ferroviari decisa dall'Europa per il 2010 e si stanno discutendo ipotesi di collaborazione con operatori esteri per operare in altri mercati esteri. Nel settore della progettazione e realizzazione delle infrastrutture ferroviarie è cresciuto l'impegno di Italferr all'estero attraverso la partecipazione a gare internazionali, forte anche dei risultati conseguiti in Italia.

Se il risanamento economico del Gruppo è ormai positivamente avviato, molto c'è ancora da fare per il suo definitivo consolidamento e, soprattutto, per una politica di sana crescita ed espansione. Due obiettivi strettamente interconnessi, perché il consolidamento del risanamento può venire solo da una sana crescita costante nel tempo.

Per questo il Gruppo ha davanti a sé ancora obiettivi fortemente sfidanti. La posizione finanziaria del Gruppo, ancorché migliorata, resta fragile e non consente di approntare un piano di consistente sviluppo. Preoccupa in particolare la posizione finanziaria netta di Trenitalia (6.298 milioni di euro) che rende problematica l'esposizione di questa società che, come accennato, ha di fronte a sé un percorso di ingenti investimenti in nuovo materiale rotabile. Il Gruppo ha avviato sin dal 2007 un piano per provvedere alla ricapitalizzazione di questa società. Tale piano si basa sulla valorizzazione delle risorse interne, soprattutto patrimoniali (terreni, officine e altro), ma ha incontrato ostacoli temporali nella debolezza del mercato immobiliare connessa con la grave crisi finanziaria in atto. Sarà necessario seguire con la massima attenzione l'evoluzione dei mercati al fine di poter valorizzare al meglio le risorse del Gruppo.

La ricapitalizzazione di Trenitalia è necessaria per far crescere questa società che deve reggere l'urto della concorrenza interna e internazionale. Essa deve potenziare i servizi di mercato, ma deve poter fornire maggiori e migliori servizi di trasporto anche nel segmento metropolitano dei pendolari. È questa una necessità sentita dal paese, un impegno inderogabile per il nostro Gruppo, una opportunità di ricavi che si sposa con la soddisfazione di esigenze dei viaggiatori.

È poi necessario provvedere a ulteriori razionalizzazioni nel settore del trasporto merci. Per tale comparto, serve anche un piano nazionale volto al rilancio della logistica del paese. Un piano che coinvolga i principali operatori del settore e che miri a concentrare risorse e investimenti in quelle aree che possono maggiormente contribuire alla crescita di questo importante segmento del mercato. Un moderno sistema di logistica impone una razionalizzazione degli scali, la creazione e lo sviluppo di un limitato numero di interporti, la crescita dei servizi, una politica della tariffazione dei trasporti che recuperi tutti i costi, anche quelli impliciti nell'inquinamento dell'atmosfera, per rendere moderno e sostenibile il nostro comparto del trasporto.

In un simile piano, il Gruppo Ferrovie dello Stato è pronto a diventare operatore internazionale per garantire al mercato un servizio che non può più limitarsi a riempire gli interstizi residuali non coperti da altri operatori, che hanno concentrato su segmenti economicamente validi la loro attività.

Un piano per la logistica serve al paese per raggiungere obiettivi necessari e impellenti di controllo delle immissioni di gas nell'atmosfera e per decongestionare parti rilevanti del nostro

territorio. Serve alle imprese per migliorare la loro capacità competitiva. Serve agli operatori del settore trasporti per crescere di dimensione e per non venir schiacciati dalla concorrenza internazionale. In un simile piano, il Gruppo Ferrovie dello Stato può e deve contribuire con la sua esperienza e le sue infrastrutture. Esso è pronto a crescere in termini nazionali e internazionali, accettando una sfida che gli operatori di altri paesi dell'Europa Continentale hanno già raccolto.

Signori Azionisti,

i risultati qui illustrati sono stati il frutto di una forte dedizione del personale tutto, a cui va il mio sentito ringraziamento. Senza la professionalità e l'impegno di ognuno degli addetti del Gruppo non avremmo potuto raggiungere, in tempi anche anticipati, gli obiettivi sui quali avevamo puntato nel Piano industriale 2007-2011. Essendo arrivati al termine di questa consiliatura con la presentazione del bilancio 2009, mi è gradita l'occasione per ringraziare anche i membri del Consiglio di Amministrazione, del Collegio Sindacale e della Corte dei Conti che hanno condiviso e supportato le azioni che ci hanno consentito di portare il Gruppo Ferrovie dello Stato fuori da una situazione che minacciava di comprometterne la continuità aziendale. Il ringraziamento va anche all'azionista pubblico, senza il cui supporto non si sarebbero potuti raggiungere questi obiettivi di riequilibrio e di sviluppo. Un ringraziamento anche mio personale, perché mi ha dato l'opportunità di servire questa azienda e, attraverso essa, lo Stato.

Per ultimo mi preme sottolineare come questo Gruppo sia ormai pronto ad affrontare nuove sfide. È un patrimonio pubblico che può crescere e può rispondere ai bisogni del paese. Non solo in termini di servizi, ma anche come componente dinamica della competizione internazionale fra imprese. Una competizione che si basa sempre più sull'innovazione. E l'innovazione è la materia prima più importante per una azienda, come il Gruppo Ferrovie dello Stato, che deve assicurare servizi complessi e necessari in un ambiente di sempre maggior conforto e sicurezza.

Innocenzo Cipolletta

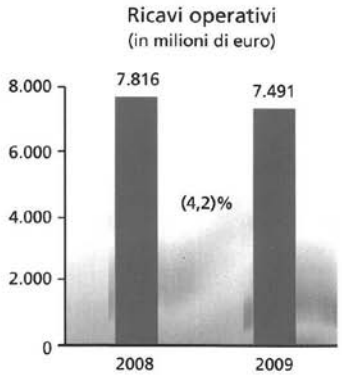
PAGINA BIANCA

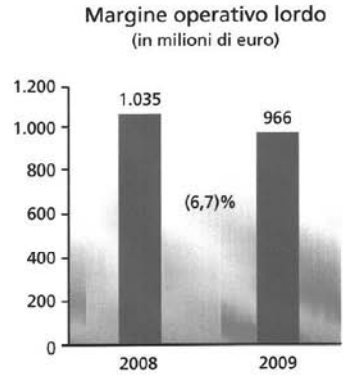
Relazione sulla gestione

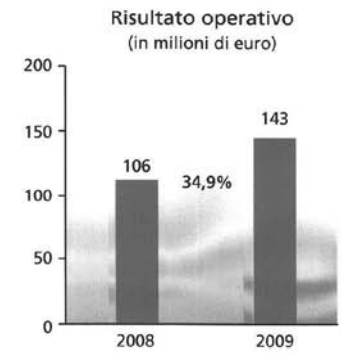
Risultati consolidati raggiunti nel 2009

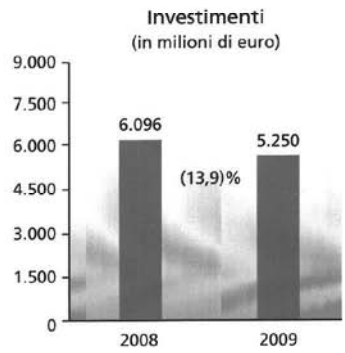
	2009	2008	Delta	%
Principali dati economici, patrimoniali e finanziari				
Ricavi operativi	7.491	7.816	(325)	(4,2%)
Costi operativi	6.525	6.781	(256)	3,8%
Margine operativo lordo	966	1.035	(69)	(6,7%)
Risultato operativo	143	106	37	34,9%
Risultato netto	44	16	28	175%
Capitale investito netto	45.948	45.420	528	1,2%
Patrimonio netto	36.245	36.210	35	0,1%
Posizione finanziaria netta	9.703	9.210	493	5,4%
Debt/Equity	0,27	0,25	0	n.a.
Investimenti tecnici del periodo	5.250	6.096	(846)	(13,9%)
Flusso di cassa generato da attività di esercizio	122	197	(75)	(38,1%)

valori in milioni di euro



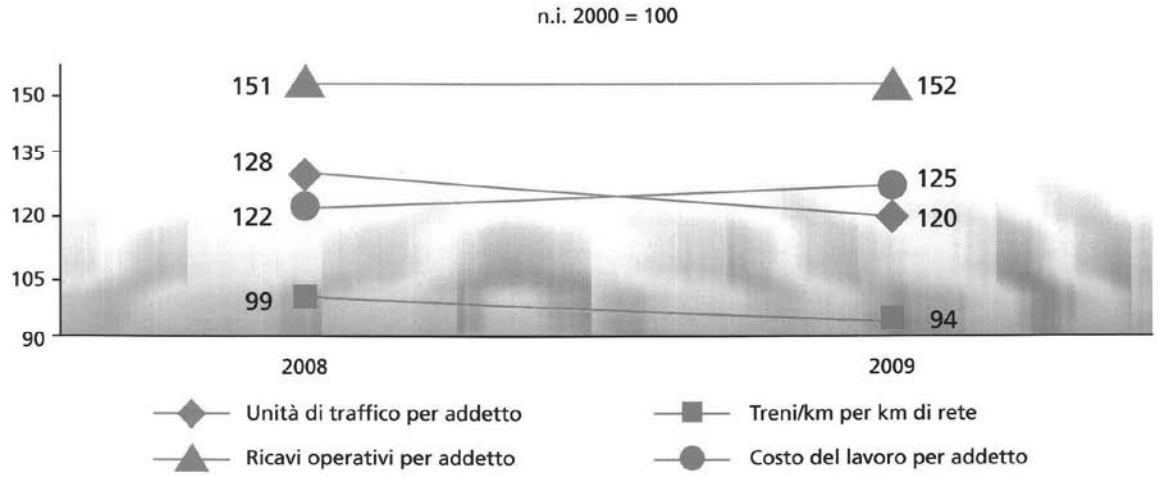






	2009	2008
Principali indicatori economici		
Margine operativo lordo/Ricavi operativi	12,90%	13,24%
Ros (risultato operativo/Ricavi operativi)	1,90%	1,36%
Costo del lavoro/Ricavi operativi	(59,74%)	(58,23%)

Evoluzione dei parametri azionari



Per quanto riguarda la vista sintetica di alcuni rilevanti indicatori fisici/operativi riferiti all'andamento dell'esercizio si rinvia alla tabella di pagina 42.

Principali eventi dell'esercizio

Interventi normativi

Gennaio

- Con Legge del 28 gennaio 2009, n. 2, è stato convertito in legge, con modificazioni, il Decreto Legge n. 185, del 29 novembre 2008, *"Misure urgenti per il sostegno a famiglie, lavoro, occupazione e impresa e per ridisegnare in funzione anti-crisi il quadro strategico nazionale"*, diretto - tra l'altro - a istituire un fondo per gli investimenti del Gruppo Ferrovie dello Stato SpA, con una dotazione di 960 milioni di euro per l'anno 2009, e autorizzare la spesa di 480 milioni di euro per ciascuno degli anni 2009, 2010 e 2011, per la stipula dei nuovi Contratti di Servizio dello Stato e delle Regioni a statuto ordinario con Trenitalia SpA.

Febbraio

- In data 27 febbraio 2009, la Legge n. 14, *"Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 30 dicembre 2008, n. 207, recante proroga di termini previsti da disposizioni legislative e disposizioni finanziarie urgenti"*, ha disposto, tra l'altro:
  - la destinazione di una quota parte del fondo, previsto dalla predetta Legge del 28 gennaio 2009, n. 2, all'acquisto di materiale rotabile per il trasporto pubblico locale;
  - la proroga di un anno (31 dicembre 2009) del termine per l'emanazione da parte del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti del decreto diretto a stabilire nuovi criteri di calcolo del canone per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria nazionale;
  - la proroga al 30 giugno 2009 del termine per l'indagine conoscitiva sul trasporto ferroviario di viaggiatori e merci sulla media e lunga percorrenza;
  - nell'ambito della prosecuzione del servizio sperimentale italo-francese di Autostrada Ferroviaria Alpina (AFA), il mantenimento in bilancio, in conto dei residui, delle risorse rivenienti nell'esercizio finanziario 2008, per essere versate all'entrata del bilancio dello Stato nell'anno 2009 a copertura degli interventi effettuati nell'anno 2008.

Aprile

- La Legge 9 aprile 2009, n. 33, *"Conversione in legge, con modificazioni, del Decreto Legge 10 febbraio 2009, n. 5, recante misure urgenti a sostegno dei settori industriali in crisi, nonché disposizioni in materia di produzione lattiera e rateizzazione del debito nel settore lattiero-caseario"*, ha introdotto per i contratti di servizio, relativi all'esercizio dei servizi di trasporto pubblico locale ferroviario, una durata minima non inferiore a sei anni, rinnovabili di altri sei; ciò ha permesso di creare le condizioni per il rinnovo e la firma dei nuovi contratti con le Regioni e per avviare un rilevante piano d'acquisto di nuovo materiale rotabile che costituisce un elemento fondamentale nel percorso di miglioramento del servizio del Trasporto Regionale. I nuovi contratti contengono caratteristiche innovative, oltre che sulla durata, anche sulla definizione dei corrispettivi "a catalogo", dove i prezzi delle prestazioni sono definiti per singolo servizio offerto. Il Catalogo ha sostituito le modalità di calcolo dei corrispettivi precedentemente utilizzata, basata su un'unica unità di misura, quella del "treno chilometro" senza considerare quindi le caratteristiche dei singoli treni, l'orario, il giorno, il costo dei servizi accessori etc. I nuovi contratti risultano, alla data di presentazione della presente Relazione sulla Gestione, firmati o siglati con la quasi totalità delle Regioni e delle Province autonome.
- La Commissione Europea ha presentato, in data 8 aprile 2009, una proposta di Direttiva del Parlamento Europeo e del Consiglio, relativa alla lotta contro i ritardi di pagamento nelle transazioni (2009/0054). È previsto per le amministrazioni pubbliche (compresi gli organismi di diritto pubblico la cui attività è finanziata in modo maggioritario dallo Stato) l'obbligo di pagare le fatture, relative a transazioni commerciali aventi per oggetto la fornitura di beni o la prestazione di servizi, entro 30 giorni dal ricevimento; allo scadere di tale periodo viene riconosciuto al creditore il diritto a un risarcimento pari al 5% dell'importo dovuto, oltre agli interessi di mora e il risarcimento dei costi di recupero.

Luglio

- Con la Direttiva del Presidente del Consiglio dei Ministri del 7 luglio 2009 sono stati individuati gli impianti e scali merci, patrimonio di Rete Ferroviaria Italiana SpA, funzionali alla operatività del trasporto merci sulla rete ferroviaria italiana; per i restanti impianti e scali merci "non funzionali" è stata prevista, nell'ambito del processo di *asset allocation* previsto nel Piano industriale del Gruppo Ferrovie dello Stato, la possibilità di procedere al trasferimento/assegnazione degli stessi in capo ad altre società del Gruppo stesso.
- Il 23 luglio 2009 è stata emanata la Legge n. 99, *"Disposizioni per lo sviluppo e l'internalizzazione delle imprese, nonché in materia di energia"*, che ha disposto - tra l'altro - rilevanti modifiche al quadro regolatorio del trasporto ferroviario; in particolare:
  - viene introdotta, per lo svolgimento dei servizi ferroviari in ambito nazionale, una specifica licenza, svincolata dalla licenza necessaria per l'effettuazione dei servizi di passeggeri in ambito internazionale e merci;
  - la licenza nazionale non è necessaria per effettuare il cabotaggio nazionale di servizi di trasporto internazionale passeggeri, purché tale servizio interno abbia carattere accessorio rispetto al trasporto passeggeri tra stazioni situate in Stati membri diversi;
  - il diritto di accesso al mercato dei servizi passeggeri a media e lunga percorrenza può essere limitato, qualora ciò comprometta l'equilibrio economico di un contratto di servizio pubblico;
  - i contratti di servizio relativi al trasporto pubblico locale devono definire anche i criteri di aggiornamento annuale delle tariffe; viene, inoltre, introdotto il principio della facoltà di gara per l'aggiudicazione di tali contratti di servizio;
  - relativamente al pedaggio, vengono previsti specifici principi per la determinazione del prezzo di fornitura dell'energia elettrica;
  - la manovra viene qualificata come servizio "complementare", che il gestore dell'infrastruttura presta ove disponibile;
  - viene estesa la durata massima degli accordi quadro, rendendo possibile una durata anche superiore a dieci anni in presenza di investimenti rilevanti a lungo termine.

Agosto

- La Legge 3 agosto 2009, n. 102, *"Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 1° luglio 2009, n. 78, recante provvedimenti anticrisi, nonché proroga di termini e della partecipazione italiana a missioni internazionali"*, ha previsto per le società che, ai sensi delle previsioni del regolamento (CE) n. 1370/2007 (articolo 5, paragrafi 2, 4, 5 e 6, e articolo 8, paragrafo 2), risultino aggiudicatarie di contratti di servizio al di fuori di procedure a evidenza pubblica, il divieto di partecipare a procedure di gara per la fornitura di servizi di trasporto pubblico locale organizzate in ambiti territoriali diversi da quelli in cui esse operano.

Settembre

- Il Decreto Legge 25 settembre 2009, n. 135 (articolo 2), *"Disposizioni urgenti per l'attuazione di obblighi comunitari e per l'esecuzione di sentenza della Corte di giustizia delle Comunità Europee"* (convertito in legge, con modificazioni, dall'art. 1, comma 1, Legge 20 novembre 2009, n. 166), ha attribuito all'Organismo di regolazione, di cui all'art. 37 del D.Lgs. n. 188/2003, poteri sanzionatori nonché previsto l'assegnazione allo stesso delle risorse umane, strumentali e finanziarie necessarie per lo svolgimento dei propri compiti. Inoltre, ha stabilito - in attesa della definizione del comparto di contrattazione collettiva - l'equiparazione del trattamento giuridico ed economico del personale dell'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie a quello dell'Agenzia Nazionale per la Sicurezza del Volo.

Ottobre

- Nell'ambito della procedura di infrazione sull'attuazione del cosiddetto Primo Pacchetto Ferroviario (n. 2008/2097), avviata ai sensi dell'art. 226 del Trattato CE nei confronti dell'Italia, la Commissione Europea ha adottato, in data 8 ottobre 2009, un Parere Motivato. Gli aspetti oggetto di addebito da parte della Commissione riguardano in particolare: l'indipendenza dell'ente incaricato dalle cosiddette funzioni essenziali, il regime di imposizione dei diritti per l'accesso all'infrastruttura ferroviaria e l'indipendenza dell'Organismo di regolazione.

Dicembre

- Il 3 dicembre 2009 sono entrati in vigore i seguenti regolamenti comunitari:
  - Regolamento (CE) n. 1370/2007 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 23 ottobre 2007 - relativo ai servizi pubblici dei trasporti di passeggeri su strada e per ferrovia - che abroga i regolamenti del Consiglio (CEE) n. 1191/69 e (CEE) n. 1170/70 e prevede, tra l'altro, per le autorità competenti la facoltà di aggiudicare direttamente i contratti di servizio pubblico di trasporto per ferrovia (a meno che non sia vietato dalla legislazione nazionale);
  - Regolamento (CE) n. 1371/2007 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 23 ottobre 2007 - relativo ai diritti e obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario e facente parte del cosiddetto "terzo pacchetto ferroviario" - che definisce *standard* di qualità, compensazioni in caso di ritardo e cancellazione treni, assistenza ai passeggeri a mobilità ridotta, responsabilità civile delle imprese ferroviarie.
- Il Cipe, in data 17 dicembre 2009, ha individuato, sulla base dell'indagine conoscitiva predisposta dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (ed ai sensi dell'art. 2, comma 253, della Legge 24 dicembre 2007, n. 244), il perimetro dei servizi di utilità sociale relativi al trasporto ferroviario passeggeri sulla media e lunga percorrenza per i quali non è possibile raggiungere l'equilibrio economico. Ha, inoltre, espresso parere favorevole allo schema di contratto di servizio per il periodo 2009 - 2014, relativo al trasporto ferroviario passeggeri di interesse nazionale sottoposto a regime di obbligo di servizio pubblico.
- In data 23 dicembre 2009 è stata emanata la Legge Finanziaria 2010 (L. n.191 recante *"Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato"*) e la Legge di Bilancio n.192 a essa collegata. Per l'anno 2010 non sono state previste risorse aggiuntive di competenza, mentre relativamente agli stanziamenti di cassa sono state previste le seguenti erogazioni:
  - 2.385 milioni di euro a valere sul capitolo 7122 per l'anno 2010 per la prosecuzione degli investimenti ferroviari previsti dalla Tabella "A" del Contratto di Programma 2007-2011;
  - 3 milioni di euro a valere su capitolo 7123 per l'anno 2010, quali contributi relativi a specifici provvedimenti legislativi;
  - 100 milioni di euro per la rete Alta Velocità/Alta Capacità e per la rete convenzionale quale rata annuale dei contributi quindicennali in conto impianti stanziati dalla Legge Finanziaria 2006, a partire rispettivamente dal 2006 e dal 2007 sul capitolo 7124;
  - 400 milioni di euro per la realizzazione del sistema Alta Velocità/Alta Capacità Torino-Milano-Napoli quale quota relativa all'anno 2010 dei complessivi 8.100 milioni di euro stanziati dalla Legge Finanziaria 2007 sul capitolo 7124.

La Legge Finanziaria ha inoltre previsto all'art. 2 commi 232-234, una nuova modalità di finanziamento a *"tranche"* per specifici progetti prioritari ricompresi nei corridoi europei TEN-T e inseriti nel programma delle infrastrutture strategiche, aventi costi e tempi di realizzazione superiori, rispettivamente, a 2 miliardi di euro e a 4 anni dall'approvazione del progetto definitivo e non suddivisibili in lotti funzionali di importo inferiore a 1 miliardo di euro, individuati con decreti del Presidente del Consiglio dei Ministri, su proposta del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti, di concerto con il Ministero dell'Economia e delle Finanze.

Operazioni straordinarie

Gennaio

- Dal 1° gennaio 2009 ha avuto effetto la scissione parziale della TAV SpA in favore della RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA della tratta ferroviaria Alta Velocità/Alta Capacità Milano-Bologna, lotti funzionali 1°, 3° e ulteriore porzione del Lotto 2°. La scissione ha comportato la riduzione del capitale della Società scissa TAV per l'importo di 673.779.638 euro e della riserva costituita da versamenti in conto futuro aumento di capitale di 130.385.929 euro, secondo quanto definito nell'atto di scissione del 24 dicembre 2008.

Ottobre

- Il 26 ottobre 2009 è stato stipulato l'atto di conferimento tra Ferrovie dello Stato SpA e la controllata FS Sistemi Urbani Srl. Con tale atto Ferrovie dello Stato ha sottoscritto interamente l'aumento di capitale per l'ammontare complessivo di 148.673.659 euro conferendo nella FS Sistemi Urbani beni immobili per un valore netto di pari importo. La liberazione dell'aumento di capitale è stata di 143.117.733 euro in quanto alla data di sottoscrizione dell'atto il residuo aumento di 5.555.926 euro, riferito all'ex stazione Leopolda di Firenze, risultava sottoposto alla condizione sospensiva dell'esercizio della prelazione da parte del Ministero dei Beni Culturali.

Novembre

- Il 10 novembre 2009, il Consiglio di Amministrazione di RFI SpA ha approvato il Progetto di scissione parziale in favore di FS Telco Srl mediante assegnazione del ramo d'azienda consistente nelle funzioni operative, gestionali e di mantenimento in efficienza della rete di telefonia fissa "automatica" e della rete radiomobile GSM-R. La proprietà della fibra ottica rimarrà in capo a RFI SpA.

Dicembre

- In data 10 dicembre 2009 ha avuto effetto l'atto di scissione parziale di FS Logistica SpA mediante assegnazione di parte del suo patrimonio in favore della RFI SpA, avente come oggetto alcuni beni che erano già stati trasferiti da RFI SpA a FS Logistica, con l'atto di scissione del 21 dicembre 2007, e in particolare le porzioni di impianti dello Scalo di Torino Orbassano e dello Scalo di Maddaloni Marcianise.
- Il 22 dicembre 2009 sono stati stipulati tre atti di scissione parziale della TAV SpA, mediante assegnazione di parte del suo patrimonio in favore della RFI SpA; in particolare:
  - l'atto di scissione parziale con assegnazione di parte del patrimonio costituito da atti, progetti, accordi e rapporti giuridici connessi alla realizzazione delle tratte ferroviarie Alta Velocità/Alta Capacità Milano-Verona, Verona-Padova e Milano-Genova, terzo valico dei Giovi, costituenti il cosiddetto "Asse Orizzontale", che ha avuto effetto dal 30 dicembre 2009;
  - l'atto di scissione parziale con assegnazione degli immobili della tratta Milano-Bologna 1° e 3° Lotto Funzionale e oneri economici accessori, che ha avuto effetto a far data dal 31 dicembre 2009;
  - l'atto di scissione parziale con assegnazione della tratta Bologna-Firenze, tratta Torino-Milano, sub-tratta Novara-Milano, tratta Roma-Napoli 2° Lotto Funzionale, con decorrenza dal 1° gennaio 2010.
- Il 31 dicembre 2009 ha avuto effetto l'atto di scissione parziale di RFI SpA in favore della Trenitalia SpA, mediante l'assegnazione a quest'ultima di 11 impianti di manutenzione dei rotabili e di 20 porzioni di aree, di titolarità della prima, complementari rispetto a impianti già nella titolarità giuridica o nella disponibilità di Trenitalia.

Partecipazioni

Acquisizioni e vendite partecipazioni

Gennaio

- Il 5 gennaio 2009, a seguito dell'ultimazione della procedura di liquidazione, Grandi Stazioni Servizi Srl è stata cancellata dal Registro delle Imprese di Roma.

Maggio

- Il 25 maggio 2009, a seguito dell'ultimazione della procedura di liquidazione, Grandi Stazioni Pubblicità Srl in liquidazione è stata cancellata dal Registro delle Imprese di Roma.
- Sempre in data 25 maggio 2009, con atto di cessione di quota di partecipazione, la società Grandi Stazioni Edicole Srl ha ceduto alla Grandi Stazioni Ingegneria Srl l'intera quota di partecipazione pari a 5.000 euro del capitale sociale della VVO Srl per il corrispettivo di 500 euro.
- Il 29 maggio 2009, l'Assemblea dei soci di Ferport Srl ha deliberato lo scioglimento e la messa in liquidazione della società.

Luglio

- Il 1° luglio 2009, con effetto immediato, Trenitalia SpA ha ceduto alla consociata FS Logistica SpA, con contratto di compravendita di azioni, n. 3.729.801 azioni del valore nominale unitario di 1,00 euro della Cemat SpA per un corrispettivo pari a 19.686 mila euro.
- Il 15 luglio 2009, sempre con effetto immediato, la società Trenitalia ha ceduto alla stessa consociata FS Logistica, con contratto di compravendita di azioni, n. 5.681.100 azioni del valore nominale unitario di 1,00 euro pari a complessivi 5.681.100 euro della Italcontainer SpA a un prezzo pari a 2.745 mila euro.
- Il 21 luglio 2009, l'Assemblea Straordinaria dei soci della NET SpA, ha deliberato lo scioglimento e la messa in liquidazione della società.
- Il 29 luglio 2009 l'Assemblea dei soci della VVO Srl ha deliberato lo scioglimento e la messa in liquidazione della società.

Agosto

- Il 4 agosto Trenitalia SpA ha partecipato pariteticamente, con una quota del 50%, alla costituzione della società Trenitalia Le Nord Srl (TLN Srl) per la gestione unitaria del trasporto ferroviario regionale in Lombardia. L'altro socio è LeNord (Gruppo Ferrovie Nord Milano).

Settembre

- Il 4 settembre 2009 l'Assemblea dei soci della SLF - Società Logistica Ferroviaria Srl ha deliberato la messa in liquidazione della società.
- Il 14 settembre 2009 il socio unico Grandi Stazioni SpA, ha ceduto l'intera partecipazione nella *Network* Italia Edicole Srl (già Grandi Stazioni Edicole Srl) alla Dufry Italia SpA.

Novembre

- Il 6 novembre 2009, l'Assemblea dei soci della Immobiliare Ferrovie Srl, ha deliberato la modifica dell'oggetto sociale e la variazione della denominazione della società in FS Telco Srl con conseguente modifica dello statuto sociale.
- Il 15 novembre 2009 è divenuta operativa TLN - Trenitalia Le Nord Srl a valle della stipula dei contratti di affitto dei due rami di azienda, quello di Trenitalia, riconducibile alla "Direzione Regionale Lombardia" e quello di LeNord; entrambi i rami sono dedicati allo svolgimento del servizio di trasporto pubblico locale in Lombardia. La nuova società si va a posizionare come secondo operatore, sia in termini di volumi che di fatturato, nel trasporto ferroviario passeggeri in Italia alle spalle di Trenitalia.

Dicembre

- Il 9 dicembre 2009, l'Assemblea dei soci della Sideuropa Srl ha deliberato lo scioglimento e la messa in liquidazione della società, con effetto in data 11 gennaio 2010.

Operazioni sul capitale

Gennaio

- Il 30 gennaio 2009, il Consiglio di Amministrazione di RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA ha deliberato, ai sensi dell'art. 5.2 dello statuto sociale, un aumento del capitale sociale della società pari a 250.000.000 euro. L'unico socio Ferrovie dello Stato SpA ha sottoscritto e versato l'intero aumento di capitale sociale il 2 febbraio 2009.

Aprile

- Il 27 aprile, il 5 ottobre e il 21 dicembre 2009, sono state eseguite rispettivamente la quarta, quinta e sesta *tranche* di aumento del capitale sociale di TFB - Tunnel Ferroviario del Brennero - Finanziaria di Partecipazioni SpA; pertanto il capitale sociale della TFB è attualmente pari a 106 milioni di euro e la quota di partecipazione di RFI SpA risulta pari all'84,558%.

Giugno

- Il 25 giugno 2009, l'Assemblea dei soci della *Network* Terminali Siciliani SpA ha deliberato la riduzione del capitale sociale da 340 mila euro a 34 mila euro, a integrale copertura delle perdite risultanti dalla situazione patrimoniale al 31 maggio 2009, e il contestuale aumento di capitale a 154 mila euro. Il 22 giugno il socio RFI SpA ha versato in conto futuro aumento di capitale, la quota di sua competenza per 60 mila euro.

Settembre

- In data 20 settembre 2009 gli azionisti di minoranza della società TX Logistik AG hanno esercitato il primo diritto di opzione affinché Trenitalia acquisti il 25% delle azioni della società in loro possesso. Le pattuizioni contrattuali sono descritte in un accordo (*ISA-Investment Shareholders Agreement*) siglato in data 25 luglio 2005 tra i soci. a oggi, dopo alcuni incontri preliminari, non vi è accordo sulla definizione del prezzo della transazione a seguito di diversa interpretazione tra i soci di alcune clausole contrattuali. È possibile che si possa ricorrere a un arbitrato per dirimere la controversia.

Ottobre

- Il 30 ottobre 2009, l'Assemblea dei soci di Trenitalia Le Nord Srl ha deliberato l'aumento di capitale per complessivi 6 milioni di euro.

Novembre

- Il 30 novembre 2009, l'Assemblea dei soci di Quadrante Europa Terminal Gate SpA ha deliberato la riduzione del capitale, a copertura delle perdite risultanti al 30 giugno 2009, da 1.800 mila euro a 808 mila euro.

Dicembre

- Il 17 dicembre 2009, l'assemblea dei soci della TSF SpA, a seguito del recesso del socio Ferrovie dello Stato SpA, ha deliberato la riduzione del capitale sociale per 32 milioni di euro (pari al valore di liquidazione delle azioni della società recedente Ferrovie dello Stato SpA), da 77 milioni di euro a 45 milioni di euro. Il recesso ha avuto effetto dal 17 marzo 2010.

Finanziamenti

Nel corso del 2009 il Gruppo non ha posto in essere significative operazioni per la provvista di mezzi finanziari che ha quasi esclusivamente reperito attraverso l'utilizzo delle disponibilità residue relative a finanziamenti accesi nel corso dell'esercizio precedente.

Febbraio

- Nei primi due mesi del 2009 Ferrovie dello Stato SpA ha effettuato gli ultimi due tiraggi, per un importo complessivo di 250 milioni di euro, del contratto di prestito stipulato nel 2008 per un importo massimo di 800 milioni di euro con la Riunione Temporanea di Concorrenti composta da Cassa Depositi e Prestiti e Dexia Crediop (550 milioni di euro al 31 dicembre 2008). Le somme rivenienti da tale finanziamento sono state utilizzate dalla Capogruppo per la concessione di prestiti *intercompany*, rispettivamente ad RFI SpA e TAV, finalizzati alla prosecuzione dei lavori relativi al Sistema Alta Velocità/Alta Capacità della linea TO-MI-NA. Al 31 dicembre 2009 il prestito risulta interamente rimborsato;
- In data 11 febbraio 2009 Centostazioni ha concluso con BNP Paribas un prestito dell'ammontare massimo di 14 milioni di euro che risulta interamente utilizzato al 31 dicembre 2009. Il prestito ha durata decennale con ammortamento semestrale e prevede l'indicizzazione degli interessi all'*euribor* a sei mesi. Nella strutturazione di tale operazione il Gruppo è riuscito, proprio attraverso BNP, a realizzare il primo intervento della SACE Servizi Assicurativi Commercio Estero SpA nell'ambito del disposto ex Legge Finanziaria 2007 per il finanziamento delle infrastrutture. SACE ha nel caso di specie coperto il ruolo di garante del 50% delle somme dovute da Centostazioni all'ente finanziatore.

Dicembre

- Al 31 dicembre 2009, il prestito acceso da Grandi Stazioni in data 14 aprile 2008 per un ammontare massimo di 150 milioni di euro e destinato ai lavori di ammodernamento e adeguamento funzionale/architettonico dei tredici principali scali ferroviari italiani è stato interamente utilizzato (92 milioni di euro al 31 dicembre 2008).

Altri eventi

Di particolare rilevanza

- In data 29 giugno, alle 23.48, in uscita dalla stazione di Viareggio, un carro cisterna (non di proprietà di società del Gruppo Ferrovie dello Stato e immatricolato in Germania) contenente GPL, in composizione al treno merci 50325 partito da Trecate e diretto a Gricignano, è sviato per cause ancora in corso di accertamento da parte delle autorità competenti. Il treno era composto da 14 carri cisterna a noleggio della Società FS Logistica ed era trainato da una locomotiva di Trenitalia. La fuoriuscita del GPL dalla cisterna ha causato un gravissimo incendio con dolorose conseguenze in termini di vite umane (32 morti oltre a numerosi feriti) e ingenti danni a beni sia di terzi che di società del Gruppo Ferrovie. Nella circostanza sono in corso indagini dalle quali a oggi non risultano individuati responsabili dell'evento; pertanto allo stato non sono ipotizzabili passività a carico delle società del Gruppo Ferrovie (che, peraltro, sono coperte da idonee polizze assicurative vigenti). Sono state nel contempo attivate le opportune iniziative volte a ottenere il ristoro dei danni subiti dai terzi a seguito delle quali sono in corso perizie da parte della Compagnia Assicuratrice per la valorizzazione degli stessi.

Altri

- Nel mese di febbraio, a seguito del termine dei lavori di riqualificazione nelle aree aperte al pubblico a dicembre 2008, si è tenuta l'inaugurazione della stazione di Torino Porta Nuova.
- Nel corso della seduta del 6 marzo 2009 il Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica, su proposta del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, ha dato il via libera a un piano di investimenti in opere infrastrutturali per 17,8 miliardi di euro, con una quota destinata allo sviluppo delle infrastrutture ferroviarie. Sono infatti 2,75 i miliardi di euro destinati agli interventi ferroviari, soprattutto per l'Alta Velocità.
- In data 31 marzo 2009, l'ing. Mauro Moretti è stato eletto all'unanimità Vice-presidente dell'UIC, l'Unione Internazionale delle Ferrovie. A siglare questo nuovo incarico è stata l'Assemblea Generale della UIC riunitasi per definire il nuovo statuto e il nuovo profilo manageriale dell'associazione francese.
- In data 30 aprile 2009 è stato siglato il Protocollo d'Intesa tra Federtrasporto e le Organizzazioni Sindacali riguardante gli aspetti economici relativi all'anno 2008. La regolazione finanziaria è avvenuta nel primo semestre 2009.
- Il giorno 11 maggio 2009, il GUP di Bologna, in merito all'incidente ferroviario avvenuto il 7 gennaio 2005 a Crevalcore, sulla linea Bologna-Verona, ha assolto l'Amministratore Delegato di RFI SpA all'epoca dell'incidente e altri dirigenti che risultavano indagati.
- Il 15 maggio 2009 è stato firmato l'accordo programmatico fra Ferrovie dello Stato SpA e le Organizzazioni Sindacali di categoria per il rilancio competitivo del Gruppo Ferrovie dello Stato, comprendente, tra gli altri, l'accordo per innovare e rendere operativo il Fondo bilaterale per il sostegno al reddito. Il nuovo accordo è stato recepito dal Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti con DM n. 510 del 23 giugno 2009. Il Fondo bilaterale, la cui gestione è affidata all'INPS, ha lo scopo - per le aziende del Gruppo che sono sprovviste degli ammortizzatori sociali tradizionali - di dare attuazione agli interventi previsti dall'art. 59, comma 6, della Legge n. 449 del 1997, diretti a favorire la riorganizzazione e il risanamento del Gruppo stesso in considerazione del processo di ristrutturazione e sviluppo del sistema di trasporto ferroviario.
- Il 24 maggio 2009 è stato attivato a Bologna Centrale il nuovo Apparato Centrale Computerizzato (ACC) che coordinerà i flussi di traffico del più importante nodo ferroviario d'Italia. L'ACC di Bologna Centrale controllerà e gestirà tutti i segnali, gli scambi e i sensori collegati con i binari della stazione e garantirà il miglioramento della qualità del servizio, in termini di efficacia e regolarità e consentirà un aumento della potenzialità (quote di traffico) della stazione stessa.
- Dal 14 giugno è stata avviata una prima fase di riorganizzazione degli equipaggi dei treni del trasporto regionale e di quelli a media e lunga percorrenza, cui farà seguito possibilmente anche il trasporto merci. Sui treni passeggeri attrezzati con moderne apparecchiature installate a bordo e a terra, a partire da detta data è stato introdotto l'agente solo di condotta.
- Il 25 agosto 2009, a seguito della gara europea indetta il 20 giugno 2008, per i servizi di pulizia dei treni e delle

stazioni, è stato reso operativo il primo contratto di servizi di pulizia sui treni regionali della Campania e del Molise, affidando il servizio alla multinazionale tedesca Dussmann Service. Il 3 settembre 2009 è stato siglato il contratto di pulizia relativo ai treni AV mentre, sempre in Campania, dal giorno 8 settembre 2009, per i treni regionali è divenuto operativo anche il contratto del Lotto 15 ed è in fase di avvio anche il contratto di pulizia dei treni regionali e di quelli a media-lunga percorrenza della regione Puglia. Nelle more delle aggiudicazioni, il cui ritardo è stato causato da numerosi ricorsi al TAR e al Consiglio di Stato, si è provveduto alla revoca graduale, per inadempienza, dei vecchi contratti provvedendo ad aggiudicazioni provvisorie al fine di garantire il livello di servizio previsto dai contratti di servizio con le Regioni. a oggi sono stati sottoscritti 12 contratti su 20 relativi principalmente alle regioni Lazio, Lombardia e Campania e, per una copertura parziale, su Liguria, Puglia, Basilicata e Molise.

Il primo settembre 2009 è stata attivata in regime di pre-esercizio la linea Alta Velocità/Alta Capacità Novara-Milano che assieme alla linea Alta Velocità/Alta Capacità Bologna-Firenze attiva in pre-esercizio dal 30 giugno 2009, entrambe attrezzate con ERTMS/ETCS livello 2, porteranno alla completa attivazione in regime di esercizio commerciale dell'intero sistema Alta Velocità/Alta Capacità a partire dal 13 dicembre 2009.

Il 7 settembre 2009 è stato presentato dai vertici del Gruppo il piano di investimento per il trasporto regionale per un valore di oltre 2 miliardi di euro. Il piano prevede l'acquisto di nuovi locomotori, carrozze e convogli e la ristrutturazione e ammodernamento di oltre 2.550 carrozze.

Il 5 dicembre è stata ufficialmente inaugurata di fronte ad Autorità ed Istituzioni la nuova rete ferroviaria ad Alta Velocità/Alta Capacità. La "metropolitana veloce d'Italia" raggiunge i più importanti centri urbani del paese, attraversando un'area dove si concentra il 65% della domanda di trasporto di persone e di merci e liberando la rete storica a beneficio del trasporto regionale e metropolitano.

Il successivo 13 dicembre, con il nuovo orario ferroviario per l'anno 2010, la nuova rete Alta Velocità/Alta Capacità è entrata in esercizio. Fra Roma e Milano fanno la spola 72 Frecciarossa al giorno: le stazioni centrali di Roma e Milano sono collegate in 2 ore e 59 minuti, in 3 ore e 30 minuti fermando anche a Bologna e Firenze. Il tempo di percorrenza scende a 2 ore e 45 minuti tra Roma Tiburtina e Milano Rogoredo. E, ancora, Milano-Napoli e Roma-Torino collegate in 4 ore e 10 minuti, Roma-Napoli in 70 minuti. Il Frecciargento, targato Giugiaro, collega Roma e Verona in 3 ore e la Capitale con Venezia Mestre in 3 ore e 15 minuti Il Frecciargento fa anche spola fra Roma-Bari e Roma-Lamezia in 3 ore e 59 minuti.

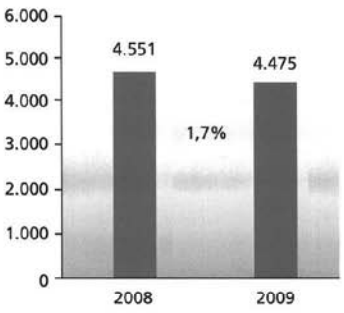
Con l'entrata in vigore del nuovo orario 2010, e a seguito dell'accordo tra SBB e il Gruppo Ferrovie dello Stato, la società Cisalpino ha cessato i servizi di trasporto ferroviario. I soci, Trenitalia e SBB, hanno convenuto di provvedere direttamente alla gestione dei servizi tra l'Italia e la Svizzera prevedendo che la società iniziasse il suo processo di liquidazione dopo aver definito i rapporti di fornitura con Alstom relativi alla consegna e messa in esercizio di 14 ETR 610 ordinati in precedenza. I due soci hanno acquisito la flotta degli ETR 470 e hanno stipulato, in pendenza della chiusura del contratto di fornitura tra Alstom e Cisalpino, un contratto d'affitto dei rotabili forniti, impegnandosi all'affitto anche dei successivi rotabili in consegna.

Risorse umane

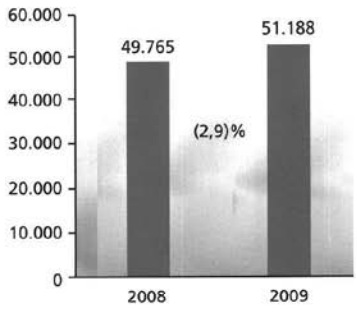
Il numero dei dipendenti del Gruppo è passato dalle 89.431 unità del 31 dicembre 2008 alle 84.962 unità di fine 2009 scontando una diminuzione netta pari a 4.469 unità. Una diminuzione sostanzialmente equivalente (-4.020 unità) si misura anche nella differenza delle consistenze medie sui due anni.

DIPENDENTI AL 31.12.2008	**89.431**
Entrate	1.584
Uscite	(6.053)
DIPENDENTI AL 31.12.2009	**84.962**
CONSISTENZA MEDIA 2008	91.442
CONSISTENZA MEDIA 2009	87.422

Costo del lavoro
(in milioni di euro)



Costo medio del lavoro per addetto
(unità di euro/n.° medio dipendenti)



Le Relazioni industriali

Nell'anno 2009 le relazioni industriali hanno fatto registrare la sottoscrizione, nel corso del mese di maggio, di importanti intese che possono agevolare il percorso di efficientamento industriale intrapreso e contribuire alla realizzazione degli obiettivi di Piano.

Il 14 maggio è stato infatti formalmente sottoscritto presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti il Protocollo d'intesa, tra Federtrasporto, Asstra, Anav e le Organizzazioni Sindacali Filt/Cgil, Fit/Cisl, Uiltrasporti, Ugl Trasporti, Fast Ferrovie, Orsa e Faisa/Cisal, per l'avvio del negoziato per la definizione di un nuovo CCNL (contratto collettivo nazionale di lavoro) unico della Mobilità, che ha l'obiettivo dell'unificazione dei due distinti CCNL delle Attività Ferroviarie e degli Autoferrotranvieri, in vista della completa liberalizzazione dei mercati di riferimento. Il negoziato, che nella prima fase è circoscritto a quattro parti comuni (campo di applicazione, decorrenza e durata, sistema di relazioni industriali, mercato del lavoro), è stato avviato nel mese di giugno ed è tuttora in corso.

L'intesa del 14 maggio è stata accompagnata dall'accordo sulla copertura economica per l'anno 2008, anno di vacanza contrattuale per i due CCNL (che sono entrambi scaduti il 31 dicembre 2007), stabilita in pari misura per i due settori.

Il Protocollo in questione ha consentito di sbloccare il confronto in corso sulle questioni aziendali aperte, favorendo la sottoscrizione degli accordi del 15 maggio, che hanno notevole rilevanza per il rilancio competitivo del Gruppo.

In particolare, dopo anni di confronti con le OO.SS., è stato introdotto in Trenitalia l'equipaggio con un solo macchinista alla condotta dei treni, definendo la normativa transitoria di utilizzazione del personale in attesa della completa rivisitazione della materia nell'ambito del confronto per il rinnovo del CCNL di settore delle Attività ferroviarie. Oltre alle evidenti economie gestionali che produce, l'accordo consente anche il ritorno economico dei notevoli investimenti che in questi ultimi anni il Gruppo ha sostenuto per le tecnologie di sicurezza nel controllo della marcia dei treni.

Inoltre, con tali accordi, è stata raggiunta l'intesa per innovare e rendere effettivamente operativo il "Fondo bilaterale per il sostegno al reddito" *ex lege* 449/97 che costituisce per il Gruppo - in assenza di ammortizzatori sociali tradizionali - uno strumento fondamentale per la gestione dell'ulteriore fase di ristrutturazione e riorganizzazione aziendale conseguente alle innovazioni tecnologiche e al complessivo efficientamento della macchina produttiva, nonché per governare l'imponente turn-over che nel periodo 2010-2013 interesserà le società del Gruppo.

Il Fondo infatti consentirà - attraverso la sua componente ordinaria - di attuare i necessari percorsi di riconversione e riqualificazione del personale e - tramite la componente straordinaria - di accompagnare alla pensione, favorendo in via prioritaria la volontarietà, i lavoratori cui manchino fino a 48 mesi per il raggiungimento della prima utile finestra pensionistica, a valle di una procedura sindacale, originata da specifici progetti aziendali di livello territoriale, il cui esito consente comunque alle aziende - nella ipotesi di mancato accordo complessivo con il sindacato - di considerare eccedentario il 30% delle risorse dichiarate in esubero nel progetto originario.

A seguito della definizione con le Organizzazioni Sindacali della nuova regolamentazione del Fondo, sono stati sviluppati e implementati con INPS e i competenti Dicasteri i necessari contatti e approfondimenti al fine di consentire nei tempi più stretti possibili l'attivazione delle prestazioni; è in dirittura di arrivo la stipula della convenzione con l'INPS per l'erogazione delle prestazioni.

È stato definito inoltre l'impegno ad affrontare la questione relativa alla riorganizzazione del settore del trasporto delle merci, per ricercare le soluzioni necessarie ad alleggerire la struttura dei costi, a partire dal modulo di equipaggio di condotta per il quale non si ritengono sufficienti, nemmeno nella fase di avvio, le soluzioni adottate per il traffico passeggeri, e consentire di affrontare in condizioni di maggiore efficienza economica e produttiva il mercato già liberalizzato.

Tra le intese sottoscritte il 15 maggio vi sono inoltre quelle:

- sulla riorganizzazione territoriale di RFI SpA, finalizzata al superamento della vecchia distinzione tra "movimento" e "infrastruttura" per consentire una produzione maggiore e di qualità a costi operativi compatibili, aumentando la capacità delle linee, migliorando la gestione delle anormalità infrastrutturali e sfruttando la capacità di automazione;
- sulla riorganizzazione delle attività di manutenzione delle infrastrutture e dei rotabili, anche attraverso l'internalizzazione di attività ritenute a più alto contenuto tecnologico, che consentirà un sensibile miglioramento

della produttività e della qualità degli interventi manutentivi. In tale ambito è stato definito un piano di inserimenti per circa 900 unità a fronte del forte turn-over che li ha già interessati negli ultimi due anni.

Nell'ambito del dialogo sociale europeo, Ferrovie dello Stato SpA ha coordinato la seconda fase del progetto internazionale finanziato dalla Commissione europea *"Follow-up of the agreement on the working conditions of mobile workers engaged in interoperable cross-border services"* volto a monitorare, alla luce dell'evoluzione del mercato ferroviario, lo stato di attuazione dell'accordo stipulato da CER e ETF il 27 gennaio 2004, concernente l'orario di lavoro per il personale mobile del trasporto ferroviario transfrontaliero, trasformato nella Direttiva 2005/47/CE.

Per quanto attiene gli aspetti connessi al trattamento previdenziale e assicurativo dei dipendenti del Gruppo Ferrovie dello Stato, nell'anno 2009 l'attività di maggior rilievo è stata quella connessa all'attuazione delle misure introdotte dall'art. 20 della Legge n. 133/2008 (estensione assicurazione contro la disoccupazione involontaria, assicurazione malattia e contribuzione per le prestazioni di maternità), nonché all'introduzione del Libro Unico del Lavoro, sempre prevista dalla medesima legge.

Politiche di Gestione e Sviluppo del Personale

Gli interventi che il Gruppo Ferrovie dello Stato ha realizzato nel corso dell'esercizio 2009 sono stati rivolti - come nel precedente biennio 2007-2008 - al conseguimento degli obiettivi strategici di risanamento attraverso incrementi di produttività e adeguamento delle competenze ai nuovi scenari, interni ed esterni.

In particolare, come già riportato, la consistenza del Gruppo è passata dalle 89.431 unità di fine anno 2008 alle 84.962 unità al 31 dicembre 2009. La significativa riduzione di personale, resa possibile sia dalle azioni organizzative, realizzate nell'ambito delle singole società, sia dall'introduzione di nuove tecnologie, è stata in gran parte conseguita attraverso il ricorso a politiche di incentivazione all'esodo che hanno consentito di gestire senza conflitti e criticità il ridimensionamento della forza impiegata.

In tale contesto, è stato comunque garantito il *turn over* necessario al presidio dei settori dell'esercizio ferroviario mentre le assunzioni da mercato di personale qualificato sono state limitate dal ricorso a processi di reclutamento dall'interno (*job posting*).

Sul fronte delle assunzioni dall'esterno di giovani laureati si è lavorato per disporre di bacini di reclutamento di ingegneri con elevate caratteristiche di professionalità e potenzialità di sviluppo. Il contatto con le varie realtà universitarie è stato realizzato sia con la partecipazione a vari *job meeting*, sia attraverso una serie di cooperazioni molto strette con le principali facoltà di Ingegneria, mirate a presentare il Gruppo Ferrovie dello Stato come un interessante progetto professionale e contribuire a una formazione specialistica di livello nel settore ferroviario.

Nell'ambito della valutazione e del monitoraggio delle popolazioni d'interesse di Gruppo, sono stati portati avanti i seguenti progetti:

- *Management Appraisal* per i dirigenti (Certificazione Competenze Professionali e Manageriali);
- Quadri Apicali (Valutazione dei titolari di posizioni di peso);
- Laureati (avvio del progetto di implementazione delle nuove "Politiche di Gestione e Sviluppo del Personale Laureato").

La Formazione

Per la Formazione istituzionale sono state realizzate diverse edizioni del modulo formativo rivolto ai neolaureati, incentrati sugli aspetti del *project management*, del *teamworking* e della comunicazione efficace.
Inoltre si sono concluse le attività di progettazione del corso *on line* sui processi ferroviari (la Formazione in Pillole), rivolto a Dirigenti, Quadri e neo laureati del Gruppo, che sarà erogato nel 2010 con metodologia *e-learning*.
Per la Formazione manageriale si è concluso il progetto finanziato "La Cultura di Impresa nel Gruppo Ferrovie dello Stato", nato per rafforzare nel *management* aziendale la cultura di impresa basata sulla creazione del valore e migliorare la capacità di operare su leve di efficienza.
Inoltre è stato progettato il corso di formazione rivolto ai Dirigenti del Gruppo "Sviluppo delle competenze strategiche" incentrato sul consolidamento e lo sviluppo delle competenze di Guida e Coordinamento dei collaboratori, Decisionalità e Innovazione e Cambiamento.

La Sicurezza e la Salute sul lavoro

In materia di sicurezza e salute sul lavoro, anche per il 2009 il Gruppo Ferrovie dello Stato, nel rinnovato contesto normativo (T.U. D.Lgs. n. 81/2008), ha proseguito con rigore il percorso intrapreso per diffondere e consolidare la cultura della prevenzione e promuovere comportamenti responsabili da parte di tutto il personale. Sono state avviate iniziative di formazione e informazione sui nuovi dettati normativi e si è effettuato il puntuale aggiornamento delle misure di prevenzione e protezione.
Nel corso dell'anno si è inoltre completato il progetto riformatore della normativa di prevenzione sui luoghi di lavoro, attraverso l'approvazione del D.Lgs. n. 106, del 3 agosto 2009, che ha corretto e integrato sensibilmente le norme previgenti del D.Lgs. n. 81/2008, "Testo unico" in materia di salute e sicurezza del lavoro.
Tale decreto ha apportato sensibili cambiamenti in ambito ferroviario, attribuendo al Ministero del Lavoro le competenze in materia di vigilanza previste dalla Legge n. 191/1974, nella prevenzione infortuni sugli impianti ferroviari.
Nel corso, poi, del 2009, in osservanza di quanto definito dalla Conferenza Permanente Stato-Regioni del settembre 2008 in materia di "Procedure per gli accertamenti sanitari di assenza di tossicodipendenza o di assunzione di sostanze stupefacenti da parte dei lavoratori addetti a mansioni che comportano particolari rischi per la sicurezza, l'incolumità e la salute di terzi", il Gruppo Ferrovie dello Stato ha predisposto tutte le azioni per la definizione degli accertamenti necessari e nel 2009, per la prima volta, è stato sottoposto a tali controlli tutto il personale addetto alla sicurezza dell'esercizio ferroviario.
A seguito della rilevante esperienza professionale acquisita in tale ambito dalla Direzione Sanità di RFI SpA, il Dipartimento Politiche Antidroga della Presidenza del Consiglio dei Ministri ha avviato una collaborazione scientifica con tale struttura, nell'ambito del progetto DTRL - *Drug Test* nei Lavoratori a Rischio, riguardante la creazione di un sistema di monitoraggio e valutazione dei *drug test* eseguiti sul territorio Nazionale ai lavoratori con mansioni a rischio.
È di rilievo infine segnalare come, in ambito ferroviario, nel periodo 2001-2009 ci sia stato un decremento complessivo degli infortuni in occasione di lavoro pari al 27%, a fronte di una riduzione degli infortuni in Italia nello stesso periodo, secondo i dati diffusi dall'INAIL, del 19,4%.
La costante riduzione del numero degli infortuni è stato il risultato di un forte processo di modernizzazione tecnologico e di ottimizzazione gestionale della salute e sicurezza dei processi produttivi. A conferma di tale impegno l'Agenzia Europea per la sicurezza e salute del lavoro, in occasione della settimana europea per la sicurezza del 2009, ha selezionato come "migliore pratica" della valutazione del rischio il progetto "Smarfi - Sicurezza manutenzione RFI", modulo multimediale di formazione finalizzato alla formazione del personale della manutenzione della infrastruttura ferroviaria.

Politica ambientale

Il 2009 è stato caratterizzato dal consolidamento delle attività intraprese l'anno precedente in materia di sostenibilità ambientale, sociale ed economica, continuando così il cammino verso il miglioramento di efficacia ed efficienza di tutti i processi rilevanti.
Il Gruppo ha rafforzato i rapporti con gli *stakeholder* esterni anche attraverso la stesura del Rapporto di Sostenibilità, che evidenzia quanto viene fatto per la mobilità sostenibile e per integrare sempre meglio i principi e i valori della responsabilità sociale d'impresa nello svolgimento delle attività.
Ferrovie dello Stato, nel Rapporto di Sostenibilità, ha espresso la consapevolezza che il conseguimento degli obiettivi aziendali passa, prima di tutto, attraverso l'orientamento al cliente e la valorizzazione del proprio patrimonio di risorse umane: è questo il paradigma della moderna *public utility* che si confronta ogni giorno sul mercato liberalizzato, mentre continua ad assicurare al Paese un'infrastruttura e un servizio essenziali per il suo sviluppo.
Le principali iniziative che hanno segnato nel 2009 questo modo di operare del Gruppo sono state:

- l'adesione al "Patto per l'Ambiente", promosso dalla Presidenza del Consiglio dei Ministri e dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare e sottoscritto da altre dieci grandi aziende industriali italiane per la lotta ai cambiamenti climatici e all'inquinamento, con l'obiettivo di conciliare tutela ambientale e crescita occupazionale ed economica e di promuovere l'innovazione tecnologica;
- la sottoscrizione, con il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, di un Accordo di Programma, che deriva dal suddetto "Patto per l'Ambiente", contenente l'impegno a limitare, entro il 2012, le emissioni di CO_2 e ad adottare, nei propri impianti ed edifici, sistemi di produzione energetica alimentati con fonti rinnovabili, con sensibili benefici in termini di impatto ambientale e riduzione dei consumi e dei costi di gestione;
- l'avvio di un'attività di mappatura tesa a rilevare il livello di presidio del tema ambientale e, contestualmente, il grado d'integrazione con i sistemi qualità e sicurezza esistenti presso le società operative. A conclusione di tale ricognizione, sarà elaborato un piano completo per lo sviluppo del sistema *Corporate* di gestione ambientale;
- la realizzazione della diciannovesima edizione del Treno Verde, in collaborazione con Legambiente, per monitorare l'inquinamento atmosferico, il traffico, il rumore e la situazione dei trasporti privati e collettivi in diverse città italiane;
- la partecipazione, il 5 dicembre 2009, al viaggio da Bruxelles a Copenaghen del *Climate Express* - treno a emissioni zero, inserito nel più ampio programma *Train to Copenhagen*; a bordo del *Climate Express* c'erano 400 esperti dell'ambiente, rappresentanti del mondo economico e delegati delle Ferrovie internazionali che si sono incontrati per discutere di cambiamenti climatici e mobilità sostenibile. Nella medesima occasione è stato anche presentato il *Global Rail Position Paper*, documento condiviso dalle Ferrovie di tutto il mondo a testimonianza della volontà, oltre che della necessità, di trasferire su ferro gran parte del trasporto stradale e aereo.

Per supportare una sempre maggiore sostenibilità ambientale, nel 2009 le diverse società del Gruppo hanno posto in essere una serie di interventi, i più significativi dei quali sono elencati qui di seguito:

- avvio della seconda fase di uno studio UIC (*Braking gear emissions impact on human health*) svolto in collaborazione con varie ferrovie Europee e guidato da Trenitalia, per l'analisi delle sostanze emesse dai materiali frenanti, al fine di valutarne i possibili effetti sulla salute dell'uomo. E'stata affidata al dipartimento DICMA dell'Università di Bologna la parte relativa ai campionamenti a bordo treno delle sostanze derivanti dalla frenatura, alle determinazioni analitiche, alla modellazione delle dispersioni in carrozza e alla valutazione della significatività delle sostanze eventualmente individuate sulla salute dell'uomo e sull'ambiente;
- restituzione da parte di Trenitalia, tramite le credenziali di accesso al Registro Nazionale delle quote di CO_2 e delle emissioni, al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare di 29.608 diritti, a seguito di una riduzione delle proprie emissioni di circa il 6% rispetto a quanto previsto e autorizzato;
- prosecuzione, relativamente al rischio biologico legato al contagio da legionella, del programma già avviato da Trenitalia per la sanificazione e decalcificazione dei serbatoi delle acque a bordo treno attraverso interventi di bonifica ad hoc. È stato avviato anche il programma di pulizia e sanificazione per le condotte idrauliche dei treni;
- estensione del programma di ricerca per l'ottimizzazione del processo di disinfestazione dei rotabili ferroviari;
- realizzazione di uno studio, sviluppato da RFI SpA in collaborazione con il CNR, per approfondire la relazione esistente tra il contenuto di amianto presente nel pietrisco ferroviario (pietre verdi) e l'amianto eventualmente liberato per abrasione;

- estensione della certificazione ISO 14001 relativa al Sistema di Gestione Ambientale a tutte le sedi Italferr, comprese quelle all'estero, con conseguente emanazione del nuovo Manuale del Sistema di Gestione Integrato Qualità, Ambiente, Salute e Sicurezza;
- sviluppo, sempre da parte di Italferr, di una metodologia, da adottarsi in sede di progettazione di investimenti infrastrutturali, che consente di stimare e calcolare le emissioni e le rimozioni di gas a effetto serra (*Green House Gas*) generate durante tutte le fasi di esecuzione di un'opera ferroviaria, sino alla sua messa in servizio, conformemente con quanto previsto dalle norme UNI ISO 14064:2006;
- realizzazione di una banca dati di monitoraggio ambientale (SIGMAP "Sistema Informativo Geografico Monitoraggio Ambiente e Progetti), che raccoglie i dati acquisiti da Italferr nel corso delle campagne di misura svolte su tutto il territorio nazionale. La banca dati SIGMAP è inoltre stata implementata con una nuova sezione tematica "Archeologia", condivisa con la Soprintendenza Archeologica della Regione Lombardia e illustrata al Ministero per i Beni e le Attività Culturali;
- attuazione da parte di Italferr, richiesta del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare (MATT) e su incarico di RFI SpA , di un sito web dedicato al Nodo AV di Firenze, disponibile al pubblico via internet.

Performance ambientali energia

Le principali attività/interventi 2009 nell'ambito delle *performance* ambientali di Gruppo sono state, in gran parte, finalizzate al contenimento dei consumi attraverso l'aumento del numero di rilievi puntuali e l'efficientamento dei monitoraggi, il miglioramento delle reti di distribuzione e la conseguente riduzione di perdite e sprechi, l'introduzione di apparati per la razionalizzazione dei consumi degli impianti utilizzatori e la valutazione di possibili alternative di approvvigionamento energetico. In tale ultimo ambito, in particolare, possono essere collocate le seguenti iniziative:

- esecuzione di uno studio di fattibilità per l'approvvigionamento da fonti alternative (ipotesi tecnico-economica relativa al posizionamento di pannelli fotovoltaici sulle coperture dei complessi di stazione);
- avvio, nella stazione pilota di Roma Termini, del progetto di realizzazione di un sistema di tele-lettura dei consumi per aree omogenee di stazione (fabbricati, spazi di grandi dimensioni, etc.), progetto che ha la finalità di consentire puntuali rilevazioni delle utenze e, successivamente, analisi circostanziate dei consumi;
- utilizzo, con prima introduzione ancora nella stazione di Roma Termini, di sistemi combinati di produzione contemporanea di caldo-freddo (macchine frigorifere ad assorbimento) per migliorare il rendimento complessivo degli impianti;
- installazione di apparati elettronici di modulazione dell'assorbimento dell'energia (*inverter*, etc.) in base all'effettivo utilizzo degli impianti per i nuovi apparati (scale mobili, ascensori, tappeti mobili, gruppi frigoriferi, etc.) realizzati nelle stazioni riqualificate.

Emissioni atmosferiche

Il Gruppo Ferrovie dello Stato, per contribuire a ridurre l'emissione di gas serra, oltre ad avviare su larga scala l'introduzione di pannelli fotovoltaici sui propri siti, producendo e utilizzando così energia "pulita" per usi diversi da quelli della trazione, ha portato avanti nel 2009 altri progetti quali:

- la realizzazione di nuove centrali di produzione a maggior rendimento energetico e con minori emissioni di inquinanti nelle stazioni riqualificate di Napoli Centrale e Torino Porta Nuova;
- la trasformazione, nella stazione di Napoli, degli impianti a gasolio in impianti a gas metano, a minor impatto ambientale;
- l'attività di conduzione continua delle centrali di produzione termica e frigorifera, con analisi giornaliera delle emissioni di inquinanti e relativi interventi di regolazione.

Mitigazione del rumore

L'ampliamento dell'infrastruttura, l'aumento della velocità media dei treni e una progressiva urbanizzazione delle zone limitrofe all'infrastruttura stessa hanno reso la mitigazione degli impatti acustici un elemento sempre più importante della sostenibilità ambientale nel Gruppo.
A tal fine, per le linee esistenti e già a partire dal 2004, è stato definito un articolato programma di risanamento acustico e sono stati individuati e approvati gli interventi più urgenti da realizzare, tramite Protocolli d'Intesa con gli Enti Locali interessati, mentre nella realizzazione delle nuove linee Alta Velocità/Alta Capacità il Gruppo Ferrovie dello Stato ha ottemperato nel 2009 ai disposti legislativi sull'inquinamento acustico, rispettivamente con tecniche di intervento per la mitigazione degli impatti che si orientano su tre fronti:

- lo sviluppo di mezzi e tecnologie di trazione sempre più silenziosi, con attività di ricerca e sviluppo svolte dal Gruppo in campo internazionale sui materiali alternativi per la realizzazione delle ruote e dei sistemi frenanti;
- la schermatura della sorgente sonora con barriere anti-rumore realizzate in materiali diversi, in base alle necessità tecniche e di inserimento paesaggistico e naturalistico;
- la protezione del recettore esposto mediante l'impiego di finestre fonoisolanti.

Bonifiche

Continua l'attività di bonifica e di recupero del territorio; nel corso del 2009 sono stati ultimati i lavori per la messa in sicurezza della ex Sotto Stazione Elettrica di Firenze Rifredi ed è stata ottenuta l'approvazione del Progetto operativo di bonifica delle ex Officine Motori di Firenze Romito.
Sono proseguite, inoltre, le attività per gestire i procedimenti di bonifica avviati nell'ambito del Potenziamento Infrastrutturale del Nodo di Genova e, in particolare: per Parco Tabacchi è stato avviato il monitoraggio "ante operam" in attesa dell'avvio dei lavori; per Genova Brignole è stato ultimato e approvato il progetto di bonifica; per Genova Sampierdarena si è provveduto alla redazione dell'Analisi di Rischio e successive integrazioni; per Genova Terralba è stato eseguito il piano di caratterizzazione ambientale e le successive integrazioni.

Archeologia

La realizzazione di una grande infrastruttura, quale a esempio il sistema Alta Velocità/Alta Capacità, ha rappresentato e continua a rappresentare un'eccezionale occasione di ricerca scientifico-archeologica per la conoscenza dei processi storici di frequentazione del territorio.
Il Gruppo Ferrovie dello Stato, sulla base di questa esperienza, ha adottato innovative metodologie di intervento per studiare, già in fase di progettazione, l'impatto archeologico della nuova rete ferroviaria, affinché esso non risulti un ostacolo da superare, o da aggirare, ma piuttosto un parametro progettuale dell'opera stessa.
L'esito di tali attività ha consentito alle Soprintendenze Archeologiche territorialmente competenti di formulare il proprio parere sui progetti esaminati, dettando le successive prescrizioni per la fase realizzativa.

Rapporti con i clienti

Dal punto di vista dell'offerta nell'ambito dei servizi di trasporto ferroviario riconducibili a Trenitalia, nel 2009 vi è stato un forte incremento (11.000 milioni di viaggiatori km, pari al +18,1% sul 2008) sul Segmento dei "Servizi a Mercato" che ha visto il raggiungimento del punto massimo d'offerta a dicembre 2009, con l'avvio dell'orario contestualmente al completamento della nuova rete ad Alta Velocità. Sull'intero anno l'offerta complessiva del segmento è rimasta sostanzialmente invariata, ma caratterizzata da forti modifiche nel *mix* di prodotto.
Le opportunità offerte dal mutato scenario infrastrutturale sono state colte attraverso:

AV-Frecciarossa: incremento dei collegamenti tra Roma e Milano con estensioni del servizio da/verso Torino e Napoli/Salerno. È stato ampliato l'intervallo diurno di servizio (dalle ore 6,00 alle 21,00) con un'offerta che, nelle fasce orarie di punta, mette a disposizione della clientela fino a un treno ogni quindici minuti, con partenze a minuti facilmente memorizzabili (00', 15', 30').

Questi gli incrementi realizzati:

+ 20 collegamenti Milano-Roma	da 52 a 72 treni giorno
+ 14 collegamenti Milano-Napoli	da 22 a 36 treni giorno
+ 10 collegamenti Torino-Roma	da 2 a 12 treni giorno

Di seguito una breve descrizione di ogni diversa tipologia di servizio offerto:
Treni No-Stop Milano Centrale-Roma Termini: sono concentrati nelle fasce di punta, con frequenza a 30 minuti nelle fasce mattutine e a 60 minuti nelle fasce pomeridiane e serali.

Tempo di percorrenza Milano-Roma	2h 59' (prima 3h 30')
Numero collegamenti	28 (prima 18)

Treni Torino Porta Nuova-Roma Termini: nuova tipologia di servizio, che collega rapidamente Torino a Roma nelle fasce orarie ad alta domanda di mobilità, con fermate intermedie a Milano Garibaldi, Bologna Centrale e Firenze Campo di Marte. Una coppia effettua fermata anche a Torino P. Susa (4h13' tempo di percorrenza complessivo)

Tempo di percorrenza Torino-Roma	4h 10' (prima 5h 40')
Numero di collegamenti Torino-Roma	8 (prima 2)

Treni Milano Centrale-Napoli Centrale: evoluzione dell'attuale collegamento Fast, collegano velocemente Milano a Napoli, con fermate intermedie nelle sole stazioni di Milano Rogoredo e Roma Tiburtina.

Tempo di percorrenza Milano-Roma	2h 45' (prima 3h 26')
Tempo di percorrenza Milano-Napoli	4h 10' (prima 4h 50')
Numero di collegamenti Milano-Napoli	6 (prima 2)

L'offerta complessiva tra Napoli e Milano è di 36 collegamenti al giorno.

Treni Standard Milano Centrale-Roma Termini: è stato confermato - velocizzato - il sistema cadenzato orario che collega Milano Centrale e Roma Termini, con fermate intermedie a Bologna Centrale e Firenze Santa Maria Novella.

Tempo di percorrenza Milano-Roma	3h 30' (prima 3h 59')
Tempo di percorrenza Milano-Napoli	4h 55' (prima 5h 35')
Numero di collegamenti Milano-Roma	28 (confermato)

AV, ES ed ES Fast Frecciargento
Venezia-Roma è stata confermata e velocizzata di circa 40 minuti l'offerta cadenzata oraria tra Venezia e Roma. Incrementata di 2 treni e velocizzata l'attuale offerta Fast (da 2 a 4 treni).

Tempo di percorrenza Venezia-Roma Fast	3h 30' (prima 3h 59')
Tempo di percorrenza Venezia-Roma	3h 48' (prima 4h 27')
Numero di collegamenti Venezia-Roma	26 di cui 4 Fast (prima 24 di cui F fast)

Roma-Verona è stata rimodulata e incrementata di due treni e velocizzata l'offerta tra Verona e Roma, con nuova prosecuzione su Brescia e fermate intermedie di Bologna Centrale e Firenze Campo Marte.

Tempo di percorrenza Verona-Roma	3h 00' (prima 3h 59')
Numero di collegamenti Verona-Roma	6 (prima 4)

EurostarCity: con l'entrata in vigore dell'intera linea ad Alta Velocità, si è proceduto alla specializzazione dei materiali sulla base delle linee utilizzate. Il materiale ESCity (denominato Frecciabianca) utilizza linee tradizionali e collega le grandi città del Nord (TO-MI-VE) con la linea tirrenica (TO-GE-RM) e l'adriatica (LE-BA-BO-MI).
Nel ***Segmento "Servizio Universale"*** sono classificati tutti i treni che rientrano nel contratto di servizio con lo Stato, indipendentemente dalla tipologia di prodotto di appartenenza. Nel corso del 2009 Trenitalia, sulla base di una precisa richiesta del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, ha erogato, sostanzialmente, gli stessi servizi del 2008. Nel corso del 2009 sono stati avviati confronti tra Trenitalia e il citato Ministero, di concerto con il Ministero dell'Economia e delle Finanze, per la redazione di un nuovo contratto la cui bozza è stata approvata dal Cipe nel corso del mese di dicembre 2009 e avrà validità per sei anni. Gli effetti del nuovo contratto sono attivi a partire da marzo 2010.
Il prodotto ***Intercity*** è stato caratterizzato da una consistente revisione dell'offerta che ha toccato, in particolare, il segmento "non contribuito" dove l'operazione di razionalizzazione dell'offerta con contribuzione fortemente negativa, è stata particolarmente incisiva.
Per quanto riguarda il settore Notte, anche in questo caso è proseguita la razionalizzazione dell'offerta, conseguente anche alla forte flessione della domanda, con una riduzione dell'1,5%, sono stati inoltre variati i percorsi e gli orari di alcuni treni in modo da migliorarne i tempi di percorrenza.
Anche sull'Internazionale è stata attuata una razionalizzazione dell'offerta complessiva, che ha portato a compimento il disegno già avviato nel corso del 2008.
La percentuale dei treni a media/lunga percorrenza arrivati a destinazione nella fascia 0-15 minuti, è passata dall'89,7% del 2008 all'89,9% del 2009. Il miglioramento rispetto al precedente esercizio è riconducibile a una migliore gestione delle tracce orarie e a una maggiore affidabilità del materiale rotabile (i servizi Frecciarossa evidenziano una puntualità complessiva del 91,8%, i servizi Frecciargento dell'89,3% e i servizi Frecciabianca dell'87,4%).

L'offerta commerciale del ***Trasporto Regionale*** è rimasta sostanzialmente in linea, rispetto al 2008, attestandosi a circa 22.168 milioni di viaggiatori Km (22.180 milioni di viaggiatori Km nell'esercizio precedente).
Nel 2009 è continuata l'attività negoziale per il rinnovo dei contratti di servizio con le Regioni, che, diversamente dal passato, prevedono la definizione di corrispettivi correlati ai servizi offerti agganciandoli a una logica di "Catalogo del servizio". Il Catalogo ha ridefinito la modalità di riconoscimento dei corrispettivi sulla base dell'individuazione di diversi *drivers*, quali i prezzi orari per categoria di treno e servizio offerto, in sostituzione della modalità solo correlata alla definizione del "corrispettivo a treno km", utilizzata in precedenza. La quantificazione dei corrispettivi sulla base del Catalogo ha evidenziato, per ciascuna Regione, la storica insufficienza delle risorse previste a sostegno dei precedenti contratti di servizio, con la conseguente impossibilità di remunerare i fattori della produzione e in particolare il capitale investito che, nel corso degli ultimi anni, ha subito importanti incrementi in conseguenza degli investimenti effettuati al fine di dare corso al rinnovo del materiale rotabile.
Nel corso del 2009 sono stati firmati i contratti di servizio, con durata sei anni più sei, con 5 regioni (Friuli Venezia Giulia, Campania, Lombardia, Marche, Toscana) e con la provincia autonoma di Bolzano. Sono stati invece siglati i contratti di servizio, ma si è in attesa della ratifica degli organi competenti, con altre 8 regioni (Abruzzo, Basilicata, Liguria, Molise, Puglia, Umbria, Veneto e Lazio, quest'ultimo contratto finalmente firmato nel febbraio 2010). A questi si aggiungono i contratti con la regione Emilia Romagna e con la Provincia Autonoma di Trento, già formalizzati nel 2008.
La formalizzazione dei contratti di servizio "6+6", permette una pianificazione delle risorse di medio lungo periodo per avviare un rilevante piano d'acquisto di nuovo materiale rotabile funzionale al miglioramento del servizio del trasporto regionale. Su tale aspetto costituisce elemento fondamentale la previsione contrattuale della possibilità di cedere alle Regioni, alla scadenza del contratto, i rotabili impiegati nell'esercizio in argomento al loro valore netto contabile.
La percentuale dei treni del Trasporto Regionale arrivati a destinazione nella fascia 0-15 minuti è risultato in linea con gli stessi risultati ottenuti nel 2008 (97%); la puntualità registrata nella fascia 0-5 minuti è stata invece migliorativa rispetto al passato, con risultati che si sono attestati al 90,5% rispetto al 90,3% dell'anno precedente.
Sul fronte dei servizi di pulizia nel segmento regionale nel corso del 2009, concluse le procedure della prima gara per i servizi destinati ai rotabili e agli impianti industriali, è iniziato l'avvio dei subentri delle nuove ditte assegnatarie

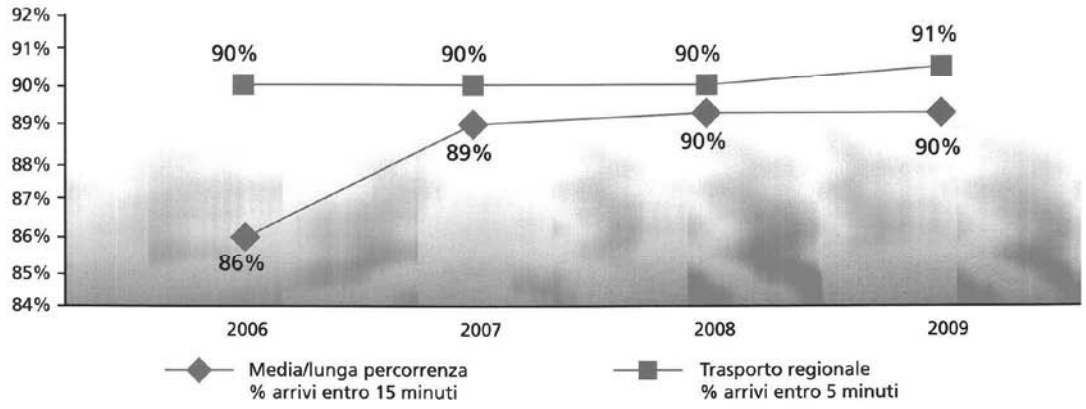
in Campania, Liguria, Lazio, Lombardia, Puglia; in altre Regioni, in pendenza dei numerosi ricorsi presentati per inadempienza delle precedenti imprese, sono stati rescissi numerosi contratti, provvedendo all'assegnazione temporanea di molti lotti. Le azioni descritte sono la naturale e inderogabile conseguenza dell'esigenza, espressa nei nuovi contratti di servizio con le regioni, per addivenire in tempi rapidi a un significativo miglioramento del livello del servizio offerto ai clienti del trasporto regionale.

La crisi mondiale dell'economia ha significativamente toccato, anche nel nostro Paese, il ***Trasporto Merci***, con una riduzione dei livelli di traffico lungo le intere filiere che compongono il *business* della Divisione Cargo di Trenitalia. La riduzione della domanda di traffico, attraverso le diverse modalità di trasporto, ha generato sul mercato, da parte dei *competitors*, l'adozione di misure crescenti di utilizzo del *pricing* quale strumento a difesa delle quote di mercato. La Divisione Cargo, da parte sua, ha attuato una serie di iniziative commerciali, utilizzando anche la leva prezzo (similarmente alle misure adottate dai principali *competitors*), con l'obiettivo di difendere i volumi di traffico. Le iniziative sono state indirizzate a:

- nuovi traffici *spot* a treno completo per clienti già fidelizzati e nelle aree geografiche del Nord-Italia sulle direttrici internazionali e sui collegamenti con i porti;
- nuovi traffici per nuovi clienti di filiere in cui la Divisione risulta più competitiva (Siderurgico, Chimico, Materiali).

Ciononostante, nel 2009 le tonnellate km trasportate hanno subito un decremento di oltre il 25% rispetto al 2008. Significative infine le azioni intraprese con successo per migliorare, rispetto al 2008, la puntualità dei convogli in partenza (+4% nella fascia 0-5 minuti e 2,8% nella fascia 0-30 minuti) e in arrivo (+2,9% nella fascia 0-30 minuti e 1,4% nella fascia 0-60 minuti). Il numero di treni giunti a destino nella fascia 0-60 minuti, ha superato il *target* obiettivo dell'anno, raggiungendo l'85,7% rispetto all'82,7% dell'anno precedente.

Puntualità treni passeggeri



Quadro macroeconomico

Lo scenario di recessione iniziato nella seconda metà del 2008 e proseguito per tutto il 2009 ha evidenziato un'ampiezza, in termini di settori coinvolti, e una profondità, in termini di tassi di contrazione registrati, tali da rendere questa crisi come la peggiore dal dopoguerra per le economie occidentali.

Le azioni anticrisi di stimolo intraprese sia dai Governi che dalle Banche Centrali sono state orientate prima a sostenere il sistema finanziario e successivamente a supportare la domanda dei consumatori (considerando solo le politiche di sostegno all'economia, a titolo di esempio, negli USA sono stati impiegati complessivamente 940 miliardi di dollari, in Europa gli Stati Membri hanno destinato complessivamente risorse pari a circa il 5,5% del Pil comunitario. Questi stimoli hanno generato, a partire dall'estate trascorsa, i primi segnali di rallentamento nelle contrazioni degli scambi commerciali e di stabilità dei mercati finanziari che, nella fase conclusiva dell'anno, hanno consentito l'avvio di un percorso di recupero con una prima timida crescita delle attività economiche. Tuttavia i vincoli di fiducia ancora presenti sui mercati finanziari e le ripercussioni sui consumi derivanti dalla perdita di occupazione costituiscono il principale limite alla possibilità di una significativa e veloce ripresa.

Complessivamente nel 2009 gli scambi commerciali a livello globale hanno subito una flessione dell'11,9%, e il Pil mondiale si è contratto dello 0,4 %. In particolare la recessione ha fortemente interessato le economie mature (Stati Uniti -2,6%, Giappone -5,2%, Unione Monetaria Europea -4,0%). Le economie emergenti hanno al contrario evidenziato risultati non omogenei: a esempio, nei paesi dell'area BRIC (Brasile, Russia, India e Cina), solo la Cina e l'India hanno confermato tassi di crescita seppur di minori dimensioni rispetto al passato (Brasile +0,1%, Russia -8,6%, Cina +8,1%, India +6,5%).

Per quanto riguarda l'Italia, il sistema finanziario nazionale ha evidenziato una maggiore solidità rispetto alle principali esperienze estere di riferimento (USA, Gran Bretagna, Germania, Francia e Spagna) e l'economia reale, dopo un primo semestre di marcata recessione, ha mostrato nella seconda parte dell'anno un maggiore dinamismo. Il Pil, su base annua, presenta una diminuzione del 5,1% contraddistinto da una flessione sia dei consumi nazionali (-1,2%) sia degli investimenti (-12,2%, di cui: -17,2% per macchinari e attrezzature, -7,9% per costruzioni). La produzione industriale ha subito una contrazione media annua del 17,5%. Tra i settori particolarmente colpiti dalla crisi si segnalano: il metallurgico (-29%, con riduzione di oltre il 20% del grado di utilizzazione degli impianti), la fabbricazione di macchinari e attrezzature (-28%), la lavorazione del legno/carta (-16,3%) e il chimico (-12,9%).

L'andamento dei prezzi al consumo ha consentito di attutire l'effetto della compressione del potere di acquisto delle famiglie attestandosi a un +0,8%, di poco superiore ai valori dell'area euro. Il prezzo del petrolio ha contribuito sostanzialmente al contenimento dell'indice generale dei prezzi con valori che si sono attestati in media d'anno sui 60 dollari per barile (98 dollari per barile nel 2008).

Andamento dei mercati di riferimento e del traffico ferroviario nazionale

Il suddetto forte calo della produzione industriale e l'incremento del tasso di disoccupazione hanno fortemente colpito la domanda di mobilità generando per il settore dei trasporti, nel 2009, una forte contrazione dei volumi, sia nell'ambito del trasporto merci che passeggeri.

In particolare il settore merci, fortemente penalizzato anche dalla contrazione degli scambi commerciali (-20,7% export, -22% import), presenta una situazione complessivamente critica per tutte le modalità di trasporto. a esempio il trasporto aereo, dopo un primo semestre in flessione (-27,1%), ha registrato, nella seconda parte dell'anno, un primo parziale recupero dei volumi, consentendo così di contenere la flessione, a totale anno, del 17%. Nel trasporto autostradale i volumi realizzati nell'ultimo trimestre hanno tracciato una prima inversione di tendenza che tuttavia non consente di colmare il *gap* del primo semestre e di raggiungere i livelli di traffico dell'anno precedente: a giugno il calo tendenziale, in termini di veicoli km pesanti, era pari al 10,9%, mentre la diminuzione media annua si è attestata su un 7,7% (rispetto al -2,1% del 2008). Si confermano pertanto, per il secondo anno consecutivo, le difficoltà del comparto del trasporto merci su rete autostradale, il quale, dopo aver realizzato una crescita del 20% nel periodo 2000-2007, registra, dall'inizio della crisi, una contrazione complessiva di oltre il 10%. A ciò si è accompagnato un calo di circa il 30% delle immatricolazioni di nuovi veicoli commerciali. Forti segnali di debolezza si sono rilevati anche nel comparto marittimo i cui dati aggregati, disponibili solo al primo semestre del 2009, hanno evidenziato una riduzione dei volumi del 19,1% con un decremento più contenuto nel traffico dei *container* (-11,8%). Per i servizi merci a maggior valore aggiunto rispetto al trasporto (logistica, spedizione, servizi connessi alla distribuzione e vendita) il livello complessivo di attività ha subito, nel 2009, forti riduzioni: per le aziende di logistica la variazione complessiva del fatturato si è attestata su un -20/-25% dei livelli ante-crisi, analogamente gli spedizionieri e i principali MTO hanno dichiarato un calo nell'ordine del 15/20%.

Anche il settore passeggeri evidenzia segnali di criticità in tutte le modalità di trasporto, con cali più contenuti rispetto a quelli registrati nell'ambito delle merci.

Il trasporto aereo, rispetto al primo semestre, in cui si evidenziava una flessione tendenziale dei passeggeri di circa il 7,5%, raggiunge, a fine anno, un livello del -2,3%, con andamenti fortemente differenziati per i diversi segmenti: a fronte di una lieve crescita (circa 1%) del traffico nazionale, in gran parte dovuta al forte sviluppo dell'offerta delle compagnie aeree *low cost*, le relazioni aventi origine o destinazione internazionale subiscono una marcata flessione (-4,7%).

Una tendenza analoga, seppure di minore entità, si è verificata per il traffico su rete autostradale che, in termini di veicoli km leggeri, dopo un primo semestre in flessione (-0,7%), registra una crescita del 1,4% medio annuo, crescita agevolata anche dal livello del prezzo del petrolio, inferiore di circa il 40% rispetto ai prezzi del 2008. Considerevole, inoltre, la flessione della domanda nella modalità marittima che riporta una variazione negativa, riferita ai dati del primo semestre, del 13,8%.

Perfino il livello di mobilità nei grandi centri urbani ha risentito degli effetti negativi della recessione: i passeggeri trasportati dalle grandi aziende di trasporto pubblico locale si sono ridotti di circa il 7,7%; quest'ultimo dato è particolarmente significativo se confrontato con la buona tenuta mostrata in ambito regionale dal Gruppo Ferrovie dello Stato (-0,1% rispetto al 2008).

La completa liberalizzazione del trasporto ferroviario, intrapresa in Italia con modalità più ampie e tempistiche più celeri rispetto alla normativa europea di riferimento, ha consentito già da diversi anni l'affermarsi di un numero sempre crescente di imprese ferroviarie. Al 31 dicembre 2009 si registra la presenza di 47 imprese ferroviarie munite di licenza (al netto delle licenze revocate), di cui 33 munite del certificato di sicurezza (fonte Agenzia Nazionale per la Sicurezza Ferroviaria - ANSF). I contratti attivi di utilizzo tracce stipulati tra il Gestore dell'Infrastruttura (RFI SpA) e le singole imprese ferroviarie nel 2009 sono pari a 35.

Gli operatori terzi hanno complessivamente realizzato, sulla rete ferroviaria nazionale, circa 12,7 milioni di treni km, di cui circa 7,8 milioni prodotti nel trasporto merci - con volumi in crescita del 10% rispetto al 2008 - portando così la quota di mercato dei cosiddetti *new comers* a oltre il 20% su scala nazionale.

Focus sul traffico passeggeri e merci del Gruppo

Il 2009 è stato per il Gruppo Ferrovie dello Stato un anno molto importante, nel quale sono avanzate con successo molte delle sfide precedentemente messe in cantiere, che rappresentano per il Gruppo stesso e per il trasporto ferroviario in generale un cambiamento epocale.

In primo luogo il già segnalato completamento dell'asse Alta Velocità/Alta Capacità Torino-Milano-Roma-Napoli-Salerno ha avviato una profonda rivoluzione nel settore dei trasporti nazionali modificando sostanzialmente la mobilità tra i maggiori centri metropolitani con collegamenti più frequenti e cadenzati. Grazie alla piena operatività della "metropolitana veloce d'Italia" che, con i suoi circa 1.000 km di linea, raggiunge i più importanti centri urbani del Paese (attraversando un'area dove si concentra il 65% della domanda di trasporto), si è dato inizio sia a un percorso di riequilibrio in favore della modalità ferroviaria - notoriamente più eco-compatibile - sia a un progressivo processo di alleggerimento della rete storica con benefici per il traffico regionale e metropolitano e per quello merci.

Nell'ambito del trasporto regionale, come già accennato, nel corso del 2009 sono stati sottoscritti quasi tutti i nuovi contratti di servizio con le Regioni (con durata pluriennale "6+6") avviando così, contestualmente al quadro di maggiore certezza e solidità finanziaria delle prestazioni erogate, anche la realizzazione del piano d'investimenti in materiale rotabile più consistente mai attuato da Trenitalia: oltre due miliardi di euro (di cui 500 milioni di euro finanziati dallo Stato).

I viaggiatori km trasportati da Trenitalia, in valore assoluto, hanno raggiunto i 44,4 miliardi (45,8 nel 2008), di cui circa 22,1 miliardi relativi al trasporto regionale e locale, in linea con i risultati dell'anno precedente, e 22,2 miliardi relativi al complesso dei servizi di media e lunga percorrenza, con una variazione complessiva del -3% sul 2008. È proseguito nel 2009 lo spostamento di viaggiatori a favore dei nuovi servizi a mercato, mentre per i servizi a carattere universale si è ridotta l'offerta in linea con le minori risorse dedicate a questo comparto da parte del committente pubblico. È proseguita inoltre la revisione dei servizi non contribuiti e per i quali non esistono presupposti economici, in linea con gli obiettivi di riequilibrio del Gruppo.

In particolare nei servizi di media e lunga percorrenza i singoli segmenti di attività hanno conseguito risultati, tra loro differenti, come di seguito descritto:

- crescita del 18,1% dei viaggiatori km dei "Servizi a Mercato" sostenuta, in particolare, dal forte successo del servizio Frecciarossa (che ha raggiunto e confermato la *leadership* nelle relazioni di traffico tra Roma e Milano) e in coerenza con gli obiettivi aziendali di sviluppo, sia qualitativo che quantitativo, di questa tipologia di offerta;
- flessione del "Servizio Universale" (-14,3%) in attuazione di quanto ordinato/richiesto dalla committenza pubblica (come da delibera Cipe n. 122 del 17/12 u.s. in cui è stato approvato il Contratto di servizio relativo ai servizi di trasporto ferroviario di passeggeri a media e lunga percorrenza per il periodo 2009-2014);
- contrazione dei volumi dei "Servizi non a Mercato/non Contribuiti" pari al -37%, in conformità con gli obiettivi aziendali di sostenibilità economico-finanziaria e patrimoniale.

La produzione, espressa in treni km, mostra nel complesso una flessione pari allo 0,5% con una variazione più accentuata per i servizi a media e lunga percorrenza (-1,1%) e un livello sostanzialmente stabile per il trasporto regionale.

Con riferimento ai servizi di media e lunga percorrenza, i treni km realizzati sono stati complessivamente pari a 80 milioni, in particolare:

- nei "Servizi a Mercato" è stato realizzato un incremento di produzione del 26,4%, con un volume complessivo pari a circa 37,6 milioni di treni km legato principalmente allo sviluppo dell'offerta di servizi Frecciarossa;
- nel "Servizio Universale" di media e lunga percorrenza è stato effettuato un volume di offerta pari a circa 33 milioni di treni km, in flessione del 7,4%;
- i "Servizi non Mercato/non Contribuito", ridotti di circa il 40%, hanno consuntivato volumi pari a 9,6 milioni di treni km.

Nel segmento del trasporto regionale e locale il volume di treni km prodotti si è mantenuto sopra ai 187 milioni (-0,2% rispetto all'anno precedente).

La seguente tabella riepiloga gli andamenti elencati per i *business* di riferimento.

		2009	2008	Variaz. %
Dati traffico media e lunga percorrenza [1]				
Viaggiatori km - mercato	milioni	11.000	9.313	18,1
Viaggiatori km - universale contribuito	milioni	8.483	9.900	(14,3)
Viaggiatori km - non mercato/ non contribuito	milioni	2.754	4.373	(37,0)
Totale	**milioni**	**22.237**	**23.586**	**(5,7)**
Treni km - mercato	migliaia	37.560	29.706	26,4
Treni km - universale contribuito	migliaia	32.926	35.561	(7,4)
Treni km - non mercato/non contribuito	migliaia	9.570	15.689	(39,0)
Totale	**migliaia**	**80.056**	**80.956**	**(1,1)**
Dati traffico trasporto regionale				
Viaggiatori - km	milioni	22.168	22.180	(0,1)
Treni - km	migliaia	187.140	187.486	(0,2)
Totale traffico passeggeri				
Totale viaggiatori - km	milioni	44.405	45.766	(3,0)
Totale treni - km	migliaia	267.196	268.442	(0,5)

[1] Incluso il traffico di Cisalpino AG

Il *load factor* del trasporto di media e lunga percorrenza è di circa il 49%, in leggera flessione (- 3%) rispetto al corrispondente valore del 2008, mentre nel trasporto regionale si registra un coefficiente medio del 31%, in linea con il 2008, che risente tuttavia di forti variazioni tra le fasce orarie "di punta" e quelle "di morbida".
L'avvio dell'operatività delle nuove ditte nella gestione delle pulizie, le azioni gestionali e di controllo di processo attuate dal Gruppo hanno consentito di registrare i primi segnali di miglioramento in termini di *customer sastisfaction* (ad esempio il livello di soddisfazione espresso per i servizi di media lunga percorrenza risulta pari al 61,1% rispetto al 58,2% del 2008).
Il traffico ferroviario merci ha risentito fortemente invece, come già segnalato, degli effetti di una crisi economica che è stata definita come la più grave dal dopoguerra a oggi e che ha coinvolto tutti i mercati e richiesto interventi straordinari da parte dei Governi.
In questo contesto il Gruppo Ferrovie dello Stato ha realizzato un volume complessivo pari a 21 miliardi di tonnellate km con uno scostamento negativo di circa il 25% rispetto al 2008.
A livello nazionale tutte le tipologie di servizi ferroviari alle merci su ferro hanno mostrato *trend* fortemente negativi: a esempio, il trasporto "a treno completo" ha conseguito un calo dei volumi del 29% mentre quello "a carro singolo" (o "diffuso") del 41,6%.
Al contrario le attività in ambito internazionale hanno presentato un andamento differenziato: i volumi realizzati all'estero in *outsourcing* da Trenitalia tramite accordi di *soustraitance* sono diminuiti di circa il 32%, mentre le attività della società controllata TX Logistik AG hanno conosciuto un incremento dei volumi trasportati di circa il 13,6%.
Conseguentemente anche i volumi di treni km si sono ridotti di circa il 25%, attestandosi a un livello pari a 47,5 milioni, consentendo così di mantenere inalterato il livello di utilizzo degli *asset* (tonnellate medie a treno stabili e pari a 449).

		2009	2008	Variaz. %
Dati traffico merci - solo Trazione				
Tonnellate - km	milioni	21.358	28.125	(24,1)
Treni - km	migliaia	47.569	62.839	(24,3)

I risultati del traffico delle principali Imprese Ferroviarie Europee

Gli effetti negativi della crisi economica iniziata nella seconda metà del 2008 si sono pienamente manifestati nel corso del 2009 comportando, per tutte le imprese ferroviarie a livello europeo, un calo dei volumi di attività e del fatturato.

La domanda complessiva di mobilità ferroviaria in Europa (Paesi dell'Unione Europea con l'aggiunta della Svizzera e della Norvegia) si è contratta con variazioni negative dei volumi sia per il trasporto passeggeri (viaggiatori km -1,8%) sia per il trasporto merci (tonnellate km -22,7%).

In particolare, nel trasporto passeggeri, solo l'impresa ferroviaria svizzera SBB ha conseguito una crescita nei volumi di traffico di circa il 3,5% rispetto al 2008. Tutte le altre principali imprese ferroviarie di riferimento hanno riportato risultati in flessione: l'operatore SNCF, *leader* nel mercato del trasporto passeggeri di media/lunga percorrenza, ha registrato una variazione negativa del 0,7%, l'operatore tedesco DB AG dell'1,3% e quello spagnolo (RENFE) dell'1,5%.

Il comparto merci è stato quello maggiormente colpito dagli effetti della crisi. Le principali imprese ferroviarie, per fronteggiare questa forte contrazione dei volumi di attività, hanno avviato piani di forte razionalizzazione delle proprie strutture di costo (prepensionamenti, incentivazione all'esodo, riduzione concordata dell'orario di lavoro settimanale, riorganizzazione industriale del portafoglio prodotti) e posticipato i propri programmi di investimento.

L'operatore tedesco DB AG, principale impresa ferroviaria del trasporto merci con una quota di mercato ante-crisi del 34% dei volumi europei, ha dichiarato una diminuzione complessiva di oltre il 20% del proprio giro d'affari. In Francia e in Spagna si sono registrate nel settore merci flessioni anche più marcate, rispettivamente del 26% e del 28%.

Gli effetti della congiuntura internazionale negativa si sono avvertiti duramente anche sulle economie emergenti dell'est europeo che hanno registrato cali significativi nei volumi di traffico come, a esempio, il -26% dell'operatore *incumbent* PKP in Polonia e il -40% dell'analogo CFR in Romania.

La grafica seguente evidenzia, per fasce percentuali, i livelli di regressione del traffico ferroviario merci in Europa.

Dati 2009 a confronto con periodo omogeneo 2008

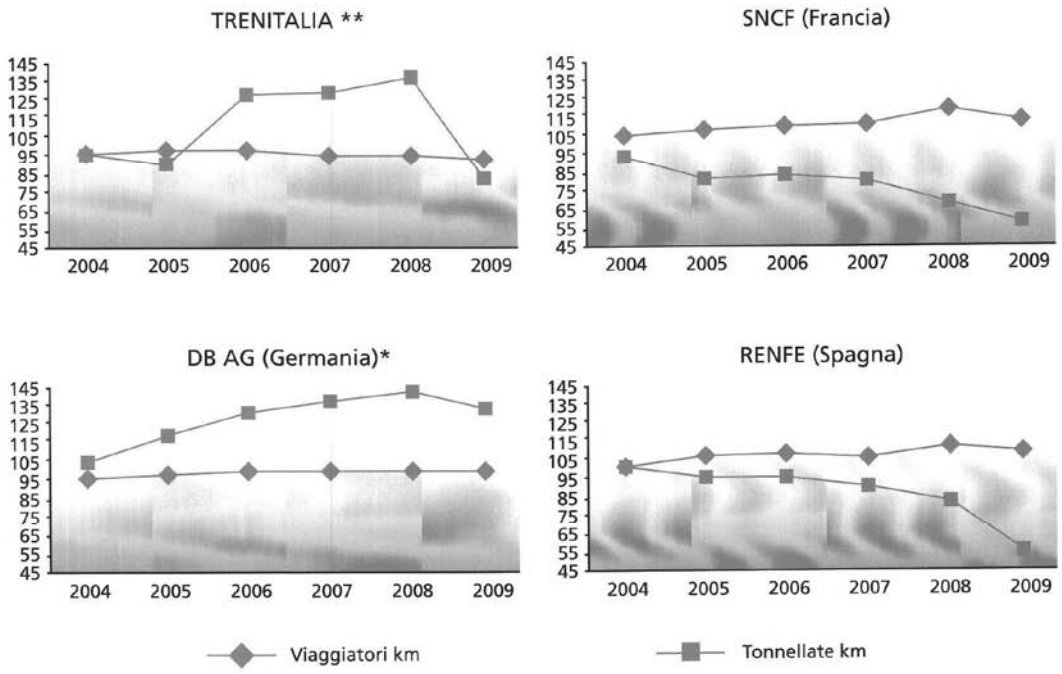


Fonte: statistiche UIC

Il crollo dei volumi di traffico, sia passeggeri che merci, ha comportato una forte contrazione del livello di fatturato e di redditività per quasi tutto il settore del trasporto ferroviario in Europa, a eccezione del Gruppo Ferrovie dello Stato che ha saputo confermare per il secondo anno consecutivo, nonostante la crisi, un risultato netto positivo e in miglioramento. In Germania la DB AG ha evidenziato un livello di ricavi in flessione di oltre il 12%, un margine operativo lordo in calo del 5,3%, anche grazie alle differenti politiche di razionalizzazione intraprese nel corso dell'anno, e un risultato netto inferiore di circa il 40% rispetto al 2008. In Francia la SNCF ha adottato politiche commerciali di difesa dei volumi che hanno consentito una tenuta del livello complessivo di fatturato, in flessione di un modesto 1% rispetto al 2008, ma con una forte riduzione del margine operativo lordo di oltre il 35% e un risultato netto negativo per la prima volta dal 2001.

Evoluzione del traffico viaggiatori e merci nelle principali imprese ferroviarie europee

Numero indice 2001=100



* Le tonnellate/km della DB AG dal 2005 sono comprensive anche del traffico di Railion NL, Railion DK e dal 2006 Railion Italia

** I passeggeri/km di Trenitalia dal 2006 sono comprensivi anche del traffico (quota 50%) della società Cisalpino AG
Le tonnellate/km di Trenitalia dal 2006 sono comprensive anche del traffico delle società controllate e del traffico interdivisionale/infragruppo

Andamento economico e situazione patrimoniale-finanziaria del Gruppo

		2009	2008	Delta	%
Principali dati operativi					
Lunghezza della rete ferroviaria	km	16.686	16.529	157	0,9%
Treni-km viaggiatori m/l percorrenza*	migliaia	80.056	80.956	(900)	(1,1%)
Treni-km viaggiatori trasporto regionale	migliaia	187.140	187.486	(346)	(0,2%)
Viaggiatori km su ferro*	milioni	44.405	45.766	(1.361)	(3,0%)
Viaggiatori km su gomma	milioni	1.716	1.692	24	1,4%
Tonnellate km (1)	milioni	21.358	28.125	(6.767)	(24,1%)
Unità di traffico/Treni-KM	unità	214	228	(14)	(6,0%)
Unità di traffico/KM di linea	milioni	3,94	4,47	(0,53)	(11,8%)
Dipendenti (2)		84.962	89.431	(4.469)	(5,0%)

* Include il traffico di Cisalpino AG

(1) Dato riferito al trasporto ferroviario - solo trazione

(2) Consistenza di fine periodo (società consolidate integralmente, compresa la Capogruppo)

Nel seguito viene presentato e commentato il Conto Economico Consolidato riclassificato del Gruppo.

Conto economico consolidato riclassificato

	2009	2008	Variazioni	Variazioni %
Ricavi da traffico	5.943	6.125	(182)	(3,0%)
- Ricavi da mercato	3.557	3.800	(243)	(6,4%)
- Ricavi da contratto di servizio	2.386	2.325	61	2,6%
Altri ricavi	1.548	1.691	(143)	(8,5%)
- Ricavi da servizi di infrastruttura	849	1.041	(192)	(18,4%)
- Altri ricavi e prestazioni	699	650	49	7,5%
Ricavi operativi	7.491	7.816	(325)	(4,2%)
Costo del lavoro	(4.475)	(4.551)	76	1,7%
Altri costi netti	(2.050)	(2.230)	180	8,1%
Costi operativi	(6.525)	(6.781)	256	3,8%
MARGINE OPERATIVO LORDO	**966**	**1.035**	**(69)**	**(6,7%)**
Ammortamenti netti e svalutazione cespiti	(908)	(772)	(136)	(17,6%)
Accantonamenti netti e sval. Crediti attivo circolante	(124)	(335)	211	63,0%
Saldo oneri/proventi diversi	209	178	31	17,2%
RISULTATO OPERATIVO	**143**	**106**	**37**	**34,6%**
Saldo gestione finanziaria	(149)	(274)	125	45,6%
Componenti straordinarie nette	188	337	(149)	(44,2%)
RISULTATO ANTE IMPOSTE	**182**	**169**	**13**	**7,5%**
Imposte sul reddito	(138)	(153)	15	9,8%
RISULTATO DELL'ESERCIZIO	**44**	**16**	**28**	**173,1%**
Risultato del periodo di gruppo	27	8	19	237,5%
Risultato del periodo di terzi	17	8	9	112,5%

valori in milioni di euro

Il Gruppo Ferrovie dello Stato chiude l'esercizio 2009 con un **risultato netto positivo** di 44 milioni di euro (di cui 27 milioni di euro realizzati dal Gruppo e 17 milioni di euro dai terzi), con un considerevole incremento, pari a 28 milioni di euro, rispetto all'utile dell'esercizio precedente.

Nel corso del 2009, il Gruppo ha consolidato il proprio equilibrio economico, facendo registrare comunque una ottima *performance* del margine operativo lordo, di poco sotto al miliardo di euro, nonostante le minori risorse rese disponibili per i servizi di infrastruttura (-192 milioni di euro) e il forte arretramento dei volumi e dei margini delle società operanti nel settore Cargo, indotto dalla crisi economica mondiale.

Il **margine operativo lordo** infatti, nonostante la riduzione dei ricavi operativi per circa 325 milioni di euro (-4,2% rispetto al 31 dicembre 2008), si attesta a un valore positivo di 966 milioni di euro, grazie alla significativa flessione dei costi operativi per 256 milioni di euro (riduzione del 3,8% rispetto al 2008) che conferma il *trend* positivo, iniziato a partire dall'ultimo trimestre del 2006, del recupero di efficienza nell'utilizzo dei fattori produttivi e della conseguente riduzione dei costi.

I **ricavi da traffico** si attestano a 5.943 milioni di euro, di cui 3.557 milioni di euro relativi ai ricavi da mercato e la rimanente parte, pari a 2.386 milioni di euro, riferita ai corrispettivi da contratto di servizio.

In dettaglio, i **ricavi da mercato** registrano un decremento di 243 milioni di euro (-6,4%), legati principalmente a:

- maggiori ricavi del traffico viaggiatori, con un incremento nel settore della media e lunga percorrenza (+50 milioni di euro), principalmente riconducibile a Trenitalia, per 68 milioni di euro, a cui si contrappone una riduzione di circa 16 milioni di euro del traffico internazionale prodotto da Cisalpino (che ha cessato la propria attività nel corso del 2009); un sostanziale pareggio nel traffico regionale (+3 milioni di euro), generato per 11 milioni di euro dal trasporto su gomma (Sita e Tevere TPL) compensato dalla riduzione del traffico su ferro regionale e metropolitano (-8 milioni di euro). Il positivo andamento dei ricavi della media e lunga percorrenza su ferro è imputabile prevalentemente alla fascia dei "Servizi a Mercato" dove ha inciso soprattutto il potenziamento dell'offerta che ha generato un aumento dei ricavi pari a 262 milioni di euro (+18,2% di viaggiatori km trasportati), mentre le componenti del "Servizio Universale contribuito" e dei "Servizi non a Mercato e non contribuito", evidenziano una riduzione significativa dei ricavi (rispettivamente -77,4 milioni di euro e -116,5 milioni di euro, cui si accompagna - in coerenza con gli obiettivi strategici definiti - una forte riduzione dei costi legata a minori volumi di offerta del -13,4% e -40,1% rispettivamente). Sul decremento dei ricavi del settore metropolitano e regionale di Trenitalia (-8 milioni di euro) ha invece inciso il mancato aumento delle tariffe nel 2009 a seguito delle disposizioni contenute nel DL n.185/2009 contenente, tra l'altro, il "blocco degli aumenti dei servizi di trasporto pubblico". In tale settore si è registrata comunque una sostanziale invarianza dei viaggiatori trasportati (-0,1%) e un incremento del ricavo medio unitario (+0,6%) dovuto agli effetti di trascinamento degli aumenti tariffari applicati a partire dal secondo semestre dell'anno 2008;
- minori ricavi del traffico merci (294 milioni di euro), riconducibili essenzialmente alle società della logistica che registrano un decremento sia nel traffico interno (-169 milioni di euro) che in quello internazionale (-125 milioni di euro). Il significativo calo - strettamente legato alla crisi economica generale manifestatasi lungo tutto il 2009 - è conseguenza di una generale flessione dell'offerta in termini di treni/Km (-24,3%) accompagnata da una analoga diminuzione dei volumi trasportati rispetto all'anno 2008. Infatti, come già menzionato in precedenza, il traffico merci ha particolarmente risentito della difficile situazione economica delle imprese clienti, per effetto della crisi produttiva in atto e accentuata nei settori industriali a forte vocazione ferroviaria (siderurgico, chimico e automobilistico), flessione peraltro allineata a quella delle principali imprese ferroviarie europee. I minori ricavi per traffico merci si sono concentrati essenzialmente nelle società Trenitalia (-182 milioni di euro), FS Logistica (-59 milioni di euro), Cemat (-47 milioni di euro) e Italcontainer (-24 milioni di euro); a essi si contrappongono i maggiori ricavi dal traffico merci internazionale realizzati dalle società del gruppo TX Logistik (+8 milioni di euro).

I **ricavi da contratto di servizio** si incrementano di 61 milioni di euro principalmente per l'effetto combinato, su Trenitalia, di:

- maggiori ricavi con le Regioni per 171 milioni di euro, derivanti principalmente dall'incremento degli stanziamenti previsti dalla Legge Finanziaria 2009 e delle disponibilità finanziarie proprie messe a disposizione dalle Regioni per assicurare la copertura dei maggiori oneri derivanti dai rinnovi dei contratti di servizio "a catalogo";
- minori ricavi da Contratto con lo Stato per 96 milioni di euro, per effetto dei minori stanziamenti previsti dalla Legge Finanziaria 2009. In particolare sono diminuiti di 6 milioni di euro gli stanziamenti per il "Servizio Universale contribuito" per la media e lunga percorrenza, di circa 43 milioni di euro quelli relativi al trasporto regionale a valere sui servizi relativi alle Regioni a Statuto Speciale e di 47 milioni di euro sul quelli per il "Servizio Universale" delle società del settore Cargo.

Fra gli **altri ricavi** spicca infine la già evidenziata forte diminuzione dei ricavi da servizi di infrastruttura (-192 milioni di euro), legata ai minori stanziamenti in Legge Finanziaria, che incrementa in misura ancor più rilevante rispetto al passato il livello dei minori apporti dallo Stato al Gruppo per i servizi relativi alla rete convenzionale (la stessa voce, nel 2008, aveva visto una analoga diminuzione rispetto all'esercizio precedente, ma di "soli" 113 milioni).

A fronte di quanto sopra, dimostrando ancora una volta la capacità del Gruppo di reagire concretamente sul fronte dei costi, i **costi operativi**, al netto della rettifica dovuta alle capitalizzazioni, evidenziano una significativa diminuzione, di 256 milioni di euro, imputabile ai seguenti fattori:

- riduzione del **costo lavoro** per 76 milioni di euro, effetto della riduzione di organico conseguente al graduale processo di miglioramento dell'efficienza di tutti i vari processi di *business*, pur in presenza di un incremento delle retribuzioni unitarie legato alla dinamica dei rinnovi contrattuali e agli incrementi automatici previsti dai contratti stessi;

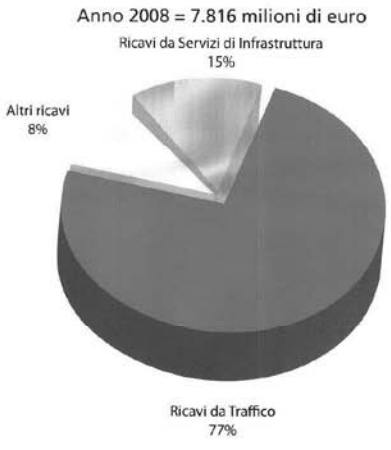
- decremento degli altri costi netti per 180 milioni di euro, dovuti per la gran parte a:
  - minori costi per l'acquisto di combustibile ed energia elettrica per la trazione dei treni e per l'illuminazione e la forza motrice (145 milioni di euro) compensati dai minori rimborsi da parte della Cassa Conguaglio Settore Elettrico (127 milioni di euro);
  - minori acquisti di materie prime per 77 milioni di euro, effetto di una generale contrazione degli impieghi di materiali per investimenti, per la flessione del volume dei lavori effettivamente eseguiti e della riduzione del prezzo del gasolio per autotrazione;
  - i minori costi di periodo per servizi, relativi soprattutto:
    - alla riduzione dei volumi del traffico merci per 41 milioni di euro (riduzione servizi di manovra, traghettamento, noli di materiale ferroviario) che trovano impatto nei ricavi da traffico, pur risentendo evidentemente di una residuale inelasticità rispetto alla forte riduzione della produzione, tale da non consentire - nell'immediato - una loro proporzionale contrazione;
    - a minori costi collegati all'attività di vendita e distribuzione (17 milioni di euro) relativi alle provvigioni di vendita alle agenzie, alle provvigioni passive relative al traffico internazionale e ai minori volumi registrati nel mercato pubblicitario. Tale decremento è dovuto alla rinegoziazione degli accordi commerciali con le Agenzie di vendita, all'introduzione del sistema *web agency* e al forte impulso dato sulle vendite *on-line*.

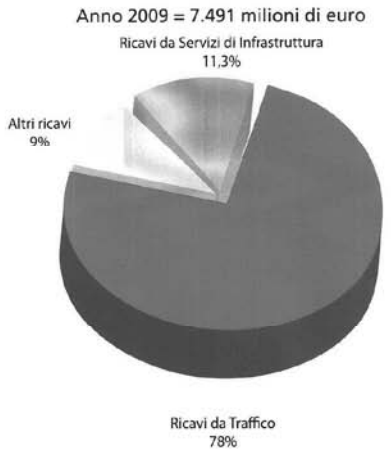
Il **risultato operativo** - che conferma il *trend* positivo registrato già dallo scorso esercizio attestandosi a 143 milioni di euro, con un miglioramento di 37 milioni di euro rispetto al 2008 - vede maggiori **ammortamenti netti** (136 milioni di euro) cui si contrappongono in positivo minori **accantonamenti e svalutazioni** (211 milioni di euro) e un miglioramento del **saldo** positivo degli **oneri e proventi diversi** (31 milioni di euro).

I maggiori ammortamenti sono relativi, in particolare, a Trenitalia (99 milioni di euro) dovuti principalmente all'entrata in esercizio di nuovo materiale rotabile, e ad RFI SpA (35 milioni di euro) a seguito del maggior utilizzo dell'infrastruttura in funzione dell'incremento della domanda del traffico sulla rete Alta Velocità/Alta Capacità.

Il **risultato netto** sconta, infine:

- il **saldo della gestione finanziaria** negativo per 149 milioni di euro, in miglioramento rispetto all'esercizio precedente di 125 milioni di euro grazie, essenzialmente, alla dinamica dei tassi medi d'interesse, in particolare dell'Euribor , a cui sono indicizzati gli oneri del servizio del debito di Trenitalia;
- l'incidenza positiva delle **componenti straordinarie nette** (per 188 milioni di euro) che includono principalmente sopravvenienze attive da parte di RFI SpA, a seguito del rilascio di fondi esuberanti per 78 milioni di euro, e conguagli riconosciuti dal Gestore dell'Infrastruttura a Trenitalia, di costi dell'energia elettrica relativi agli anni 2000-2008 (74 milioni di euro).





Stato patrimoniale consolidato riclassificato

	31.12.2009	31.12.2008	Variazioni
ATTIVITÀ			
Capitale circolante netto gestionale	1.243	26	1.217
Altre attività nette	622	1.088	(466)
Capitale circolante	**1.865**	**1.114**	**751**
Immobilizzazioni tecniche	73.440	74.392	(952)
Partecipazioni	396	393	3
Fondi ristrutturazione e rettifica cespiti (-)	(22.537)	(22.977)	440
Capitale immobilizzato netto	**51.299**	**51.808**	**(509)**
Tfr	(2.593)	(2.856)	263
Altri fondi	(4.623)	(4.646)	23
Totale fondi	**(7.216)**	**(7.502)**	**286**
TOTALE CAPITALE INVESTITO NETTO	**45.948**	**45.420**	**528**
COPERTURE			
Posizione finanziaria netta a breve	(484)	(1.090)	606
Posizione finanziaria netta a medio/lungo	10.187	10.300	(113)
Posizione finanziaria netta	**9.703**	**9.210**	**493**
Mezzi propri	**36.245**	**36.210**	**35**
TOTALE COPERTURE	**45.948**	**45.420**	**528**

valori in milioni di euro

Il **Capitale investito netto** si è incrementato nel corso dell'esercizio 2009 di 528 milioni di euro come effetto della crescita del **Capitale circolante** (+751 milioni di euro) e dall'utilizzo dei **fondi** (+286 milioni di euro) compensato dalla diminuzione del **Capitale immobilizzato netto** (-509 milioni di euro).

Il **Capitale circolante netto gestionale**, che si attesta a 1.243 milioni di euro positivi, fa registrare un incremento di 1.217 milioni di euro attribuibile essenzialmente a:

- maggiori crediti di Trenitalia per il Contratto di Servizio verso lo Stato derivanti da corrispettivi relativi al 2009 non ancora incassati (886 milioni di euro);
- minori debiti verso fornitori fatti registrare da RFI SpA (57 milioni di euro) e TAV (327 milioni di euro), quest'ultima a seguito della contrazione delle attività svolte che ha portato a una riduzione dei debiti correlati, compensati in parte dai maggiori debiti fatti registrare da Trenitalia (138 milioni di euro);
- aumento delle giacenze di magazzino da parte di RFI SpA (43 milioni di euro) e di Trenitalia (35 milioni di euro) per acquisti di materiali di prima dotazione;
- incremento degli immobili e terreni di *trading*, per 41 milioni, a seguito principalmente dell'operazione straordinaria di conferimento tra Capogruppo e FS Sistemi Urbani che ha comportato una riclassifica di alcuni compendi immobiliari iscritti in precedenza tra le immobilizzazioni materiali alla voce di magazzino in quanto

destinate alla vendita (per un valore complessivo di 123 milioni di euro), compensato dalle vendite dell'anno effettuate dalla Capogruppo (41 milioni di euro) e da Grandi Stazioni (ancora 41 milioni di euro).

Le **Altre attività** nette registrano invece un decremento, pari a 466 milioni di euro, che deriva principalmente da:

- maggiori crediti di RFI SpA verso il Ministero dell'Economia e delle Finanze (di seguito Ministero dell'Economia e delle Finanze) per 250 milioni di euro, in conseguenza all'iscrizione dei crediti per il Contratto di Programma del periodo, per 924 milioni di euro in conto esercizio, e per 4.573 milioni di euro come contributi destinati agli investimenti strutturali da ricevere ai sensi della Legge Finanziaria 2009, contrapposti agli incassi ricevuti nell'esercizio, pari a 5.247 milioni di euro (di cui 1.184 milioni di euro per il Contratto di Programma e 4.063 milioni di euro per contributi in conto impianti);
- maggiori acconti per contributi conto impianti, iscritti sulla base degli stanziamenti operati dal Ministero dell'Economia e delle Finanze e dall'Unione Europea, che verranno portati a riduzione delle immobilizzazioni sulla base dell'avanzamento delle opere infrastrutturali (460 milioni di euro);
- minore saldo della gestione Iva (494 milioni di euro) a seguito degli incassi avuti nel corso dell'esercizio 2009 dei relativi crediti riferiti agli anni 2005 e 2006 (1.037 milioni di euro), parzialmente compensati dall'incremento dell'Iva di *pool* (500 milioni di euro);
- minori debiti verso il personale, principalmente di Trenitalia (142 milioni di euro) e RFI SpA (49 milioni di euro) derivanti dalla consistente riduzione di personale avvenuta nell'esercizio.

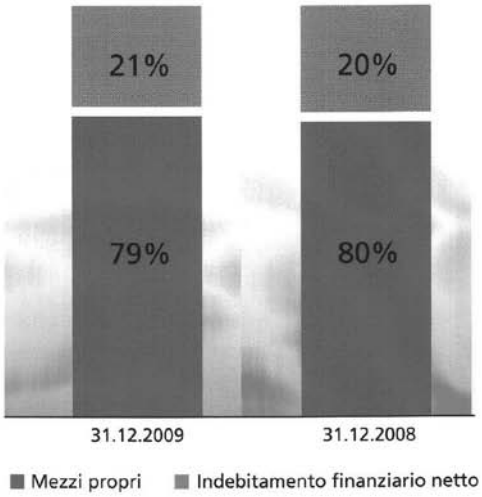
Il decremento delle **immobilizzazioni tecniche** per 952 milioni di euro è attribuibile in particolare all'aumento degli investimenti del periodo, pari a 5.284 milioni di euro, compensati dai contributi in conto impianti per 3.790 milioni di euro, iscritti principalmente da RFI SpA e da TAV, dagli ammortamenti dell'esercizio per 1.345 milioni di euro, dalle dismissioni per 211 milioni di euro, nonché dalle riclassifiche di alcuni compendi immobiliari alla voce rimanenze per 123 milioni di euro e del valore dei contributi dalla voce acconti del passivo per 720 milioni di euro. La variazione in diminuzione dei **Fondi di ristrutturazione e rettifica cespiti** (440 milioni di euro) è correlata interamente all'utilizzo da parte di RFI SpA del fondo integrativo per la copertura degli oneri relativi agli ammortamenti delle immobilizzazioni tecniche.

La **Posizione finanziaria netta** si attesta a un valore negativo di 9.703 milioni di euro, con un peggioramento di 493 milioni di euro rispetto al 31 dicembre 2008. Tale variazione è principalmente correlata a:

- il decremento delle disponibilità liquide sui conti correnti bancari e postali (353 milioni di euro) e sul conto corrente di Tesoreria (543 milioni di euro);
- l'estinzione del prestito contratto lo scorso esercizio dalla Capogruppo con Cassa Depositi e Prestiti/Dexia Crediop SpA destinato al finanziamento della prosecuzione dei lavori della linea Alta Velocità Torino-Milano-Napoli, per 550 milioni di euro;
- l'incremento del finanziamento con la Banca Europea degli Investimenti (BEI) da parte di Grandi Stazioni per un importo pari a 58 milioni di euro;
- il rimborso parziale del debito relativo al finanziamento BEI da parte di RFI SpA e TAV, rispettivamente per 49 milioni di euro e 45 milioni di euro;
- i maggiori finanziamenti fatti registrare da Cisalpino AG (82 milioni di euro), contrapposti alla diminuzione dei finanziamenti di Tevere TPL (33 milioni di euro);
- la maggiore esposizione verso enti creditizi da parte di Fercredit e Centostazioni relativa a operazioni finanziarie, rispettivamente per 167 milioni di euro e per 12 milioni di euro;
- il rimborso dei prestiti concessi dalla Cassa Depositi e Prestiti da parte di TAV (22 milioni di euro).

I **Mezzi propri** passano da 36.210 milioni di euro a 36.245 milioni di euro per effetto dell'utile di esercizio (44 milioni di euro), compensato dalla variazione negativa del capitale dei terzi (9 milioni di euro).

Copertura del Capitale investito netto



Fattori di rischio

Gestione finanziaria

Gli strumenti finanziari utilizzati dal Gruppo Ferrovie dello Stato per reperire le risorse necessarie agli investimenti e allo sviluppo comprendono mutui e prestiti obbligazionari.
Come già riportato nei fatti di rilievo, il Gruppo non ha posto in essere nel corso del 2009 significative operazioni per la provvista di mezzi finanziari, potendo utilizzare le disponibilità residue relative a finanziamenti accesi in particolare nel corso dell'esercizio precedente.
Per quanto riguarda la gestione dei rischi finanziari, le politiche di Gruppo poste in essere riguardano, da un lato la gestione della liquidità e, dall'altro, i servizi di *financial risk management* attivati per le controllate Trenitalia SpA e Grandi Stazioni SpA.
La liquidità del Gruppo, relativamente alle principali società, viene gestita e impiegata dalla Capogruppo a livello accentrato al fine di ottimizzare la complessiva disponibilità di risorse finanziarie. Nell'ambito di tale attività, nel corso del 2009, è stata definita una *policy* per l'impiego della liquidità che definisce i requisiti minimi della controparte finanziaria in termini di merito di credito e i relativi limiti di concentrazione, nonché le tipologie di prodotti finanziari utilizzabili.
Riguardo ai rischi di tasso di interesse, Ferrovie dello Stato presta i servizi di "*financial risk management*", in relazione al rischio di tasso di interesse, per la controllata Trenitalia SpA e per Grandi Stazioni SpA.
Per Trenitalia SpA, l'obiettivo della complessiva strategia consiste nella predeterminazione di una significativa parte degli oneri finanziari prospettici, in coerenza con l'orizzonte temporale espresso dalla struttura del portafoglio di debito, il quale a sua volta deve essere correlato con la struttura e la composizione degli *asset* e dei futuri *cash flow*.
A tale scopo è stata prevista una operatività attraverso strumenti derivati tradizionali (quali a titolo di esempio *Irs, Fra, Collar, Cap, Swaption,* etc.) e, ove opportuno, di tipo strutturato.
Al 31 dicembre 2009 sono stati utilizzati esclusivamente *Interest Rate Swap* e *Interest Rate Collar* per le coperture di medio/lungo termine a vita intera, mentre per le coperture di breve termine sono stati utilizzati diversi strumenti (Forward Rate Agreement, *Interest Rate Swap, Interest Rate Cap* e *Interest Rate Collar*) in funzione degli esercizi su cui tali coperture insistono e della durata delle stesse. (vedi paragrafo successivo "Focus sugli Strumenti Derivati").
Accanto alla definizione della politica di *interest rate risk management* per Trenitalia SpA, è stata definita la connessa *policy* di *credit risk* associata all'operatività in derivati.
Al fine di evitare concentrazioni di tale rischio di credito, è stato stabilito che nessuna controparte possa assumere posizioni superiori al 15% del valore nozionale del debito oggetto di copertura e che il *rating* minimo sia pari almeno ad "A -".
Al 31 dicembre 2009 Trenitalia ha in essere 14 *ISDA Master Agreement* con primari istituti nazionali e internazionali in possesso dello *standing* creditizio richiesto ed ha operato nel rispetto dei limiti di concentrazione sopraccitati. Nessuna controparte ha in essere un valore nozionale dei derivati pari a più del 15% del portafoglio di debito oggetto di copertura.
Relativamente a Grandi Stazioni, il Consiglio di Amministrazione societario del 20 Marzo 2009 ha deciso l'implementazione di coperture aggiuntive rispetto a quelle già in essere al fine di incrementare al 50% il rapporto tra valore coperto ed esposizione al tasso variabile in relazione ai contratti di finanziamento esistenti.
Gli strumenti previsti consistono in derivati di tipo tradizionale (quali a titolo di esempio *Irs, Fra, Collar, Cap*).
Al 31 dicembre 2009 sono stati utilizzati esclusivamente gli *Interest Rate Swap*, oltre a un *Interest Rate Cap* precedente alla data della delibera di cui sopra.
Anche per Grandi Stazioni è stata definita la *policy* di *credit risk* associata all'operatività in derivati. Al fine di evitare concentrazioni di tale rischio di credito, è stato stabilito che nessuna controparte possa assumere posizioni superiori al 30% del valore nozionale del debito oggetto di copertura e che il *rating* minimo sia pari almeno ad "A -".
Al 31 dicembre 2009 Grandi Stazioni ha in essere 4 *ISDA Master Agreement* con primari istituti nazionali e internazionali in possesso dello *standing* creditizio richiesto ed ha operato nel rispetto dei limiti di concentrazione sopraccitati. Nessuna controparte ha in essere un valore nozionale dei derivati pari a più del 30% del portafoglio di debito oggetto di copertura.
Va infine segnalato che la Capogruppo ha fornito supporto a Grandi Stazioni Česká Republika s.r.o., controllata di

Grandi Stazioni con sede a Praga, nella trasformazione di un finanziamento originariamente denominato in euro (ammontare massimo 19 milioni di euro) in corone ceche attraverso la stipula di *Interest Rate and Currency Swap (IRCS)* e al fine di coprire il potenziale rischio di cambio associato ad attività strutturalmente denominate in valuta.

Focus sugli strumenti derivati

Il Gruppo Ferrovie dello Stato fa principalmente uso di strumenti derivati nell'ambito di strategie di copertura finalizzate alla gestione del rischio di tasso di interesse; in particolare, l'obiettivo è la limitazione delle variazioni di flussi di cassa relativi a operazioni di finanziamento in essere. Gli strumenti finanziari derivati utilizzati a fini di copertura sono stati definiti in modo tale da massimizzare la correlazione tecnico-finanziaria con le passività coperte in termini di ammontare nozionale e tasso di interesse sottostante e, ove possibile, è preferito il *mirroring* dell'operazione oggetto di copertura.
Si sottolinea che tutti i derivati negoziati fino al 31 dicembre 2009 replicano specularmente gli elementi caratterizzati del debito sottostante, oggetto di copertura.
Per quanto concerne le coperture di lungo termine di Trenitalia SpA, la Direzione Finanza di Ferrovie dello Stato SpA, coerentemente con la strategia di gestione del rischio di tasso definita, ha stipulato in nome e per conto di Trenitalia stessa, a copertura dell'intera vita residua del debito sottostante, ventisei operazioni di *Interest Rate Swap* e undici operazioni di *Interest Rate Collar.*
Il valore nominale complessivo del portafoglio derivati di medio/lungo termine conclusi fino al 31 dicembre 2009 è di 2.504,6 milioni di euro, di cui 1.674,6 milioni di euro per *Interest Rate Swap* (400 milioni stipulati nei mesi di febbraio e marzo 2009) e 830 milioni di euro per *Interest Rate Collar.*
Per quanto attiene le coperture di breve termine, sempre in coerenza con la strategia di gestione del rischio di tasso per il breve periodo, Trenitalia SpA ha stipulato, sempre tramite il supporto della Capogruppo le operazioni descritte di seguito.
Nel corso del mese di novembre 2008 sono stati stipulati quattro *Forward Rate Agreement* per un valore nozionale di 420 milioni di euro a copertura di un semestre interamente di competenza dell'esercizio 2009. Il tasso medio di copertura è stato pari al 2,91%. Al 31 dicembre 2009 le operazioni di copertura non sono più efficaci in quanto giunte a naturale scadenza nel corso dell'anno.
Nei mesi di maggio e giugno 2009 sono state stipulate venti operazioni di *Interest Rate Swap* della durata di un anno. Tali strumenti derivati sono stati posti in essere con la finalità di bloccare il costo di una parte del debito indicizzato all'*euribor* pari a 2.947,8 milioni di euro (circa il 50% del debito totale) limitatamente all'arco temporale di competenza riconducibile quasi interamente all'esercizio 2010. Al 31 dicembre 2009 le operazioni risultano completate a un tasso fisso medio del 1,689%. Il Valore al Mercato del portafoglio di *Interest Rate Swap* di breve termine, calcolato con le formule di valutazione *standard* di mercato, è negativo per Trenitalia e pari a 12,6 milioni di euro.
Infine, nel corso del secondo semestre del 2009 sono state stipulate diciannove operazioni di copertura ognuna della quali della durata di tre anni. Gli strumenti di copertura utilizzati consistono in *Interest Rate Swap*, *Interest Rate Cap* ed *Interest Rate Collar.* Tali strumenti derivati sono stati posti in essere con la finalità di limitare la variabilità degli interessi di competenza del periodo 2011-2013 limitatamente alla quota del debito non coperta per l'intera vita residua. Al 31 dicembre 2009 il valore nozionale delle coperture effettuate ammonta a circa i 2/3 del *target* ed è pari a 1.982,6 milioni di euro. Il valore al mercato è negativo per Trenitalia e pari a 6,84 milioni di euro.
Sempre nel 2009, la Direzione Finanza di Ferrovie dello Stato SpA ha stipulato in nome e per conto di Grandi Stazioni due operazioni di *Interest Rate Swap.* La stessa società ha in essere anche un *Interest Rate Cap* stipulato direttamente da Grandi Stazioni nel corso del 2006. Tutte le operazioni in derivati sono state poste in essere al netto dello *spread* associato al debito sottostante. Il valore nominale complessivo del portafoglio derivati conclusi fino al 31 dicembre 2009 è di 80 milioni di euro, di cui 50 milioni di euro per *Interest Rate Swap* e 30 milioni di euro per *Interest Rate Cap.* Al 31 dicembre 2009 il Valore al Mercato del complessivo portafoglio derivati su tasso di interesse, calcolato con le formule di valutazione *standard* di mercato, è negativo per Grandi Stazioni e pari a 547,6 mila euro, di cui 446,3 mila euro riferiti agli *Interest Rate Swap* ed 101,3 mila euro agli *Interest Rate Cap.* Si segnala

inoltre che il 9 febbraio 2010 è stato posto in essere un *Interest Rate Collar* del valore nozionale di 25 milioni di euro a completamento della strategia di copertura con riferimento all'indebitamento a oggi esistente.
Gli altri strumenti finanziari derivati attualmente presenti sulle società TAV e RFI SpA, si riferiscono principalmente a operazioni di copertura delle operazioni di provvista a lungo termine necessarie al finanziamento del Programma Alta Velocità; in particolare sono presenti tre *Interest Rate Swap* che replicano il nozionale (per 546 milioni di euro e 463 milioni di euro rispettivamente per TAV e RFI SpA), il piano di ammortamento e la durata dell'operazione coperta ed hanno la finalità di trasformare sinteticamente debiti originariamente accesi a tasso variabile in debiti a tasso fisso. La stipula di tali contratti è avvenuta, di concerto con il Ministero dell'Economia e delle Finanze, al fine di predefinire e stabilizzare (in un'ottica di lungo periodo) l'onere complessivo dell'indebitamento legato al progetto Alta Capacità/Alta Velocità in misura fissa e con l'obiettivo anche di facilitare la determinazione prospettica degli andamenti economici delle iniziative. Il Valore al Mercato al 31 dicembre 2009 è negativo e pari a 141,6 milioni di euro (di cui TAV -73,9 milioni di euro e RFI SpA -67,7 milioni di euro).
Nell'ambito delle operazioni di cartolarizzazione dei crediti Iva del 2003 è in essere un *Interest Rate Swap* tra Ferrovie dello Stato SpA e la società Euterpe Finance. Ferrovie dello Stato SpA si é impegnata a pagare a euterpe Finance i flussi di cassa contrattualmente basati sull'Euribor a sei mesi più *spread*, maturati sulla provvista accesa per il pagamento dell'*Initial purchase price*, e a ricevere gli interessi attivi che l'Agenzia delle Entrate riconoscerà sul capitale oggetto di cessione.
Tale *Interest Rate Swap* è stato valutato in base all'ipotesi di atteso incasso dei residui crediti, ormai limitati alla sola imposta patrimoniale, entro il 30 giugno 2010. In base all'applicazione di tale criterio il valore al mercato al 31 dicembre 2009 risulterebbe pari a 0 euro.

Rischi di mercato

Un elemento fondamentale da tenere in considerazione per quanto riguarda il Trasporto Passeggeri, settore in cui il Gruppo svolge principalmente la sua attività di mercato, è rappresentato dalla competizione modale dove il completo avvio delle linee di Alta Velocità, avvenuto a fine 2009, ha permesso al settore ferroviario di competere con le altre modalità di trasporto - aereo e auto - in modo determinante anche attraverso una ulteriore riduzione dei tempi di percorrenza. Il fattore critico di successo in questo segmento di mercato è, e sarà sempre più, la qualità del servizio offerto. Per questo il Gruppo ha portato avanti nel corso dell'anno importanti azioni, già avviate nel 2008, che permettono di rispondere alle aspettative dei clienti.
Un'attenzione a sé merita il settore del Trasporto Regionale dove la già evidenziata definizione dei nuovi contratti di servizio con le Regioni, della durata di 6 anni più 6, permette di poter programmare, sulla base di risorse certe, i piani di produzione e, laddove necessario, i conseguenti investimenti in nuovo materiale rotabile. Risulta, infatti, del tutto evidente che, in questo contesto, le azioni che può mettere in atto il Gruppo possono solo in parte mitigare i rischi di mercato in quanto solo l'intervento finanziario del committente dei servizi regionali può consentire un miglioramento sostanziale del servizio incrementando l'offerta laddove oggi sono evidenti le maggiori criticità per il sovraffollamento dei treni, in particolare nelle ore di punta nei grandi nodi metropolitani, e mettendo a disposizione le risorse necessarie per un massiccio piano di rinnovamento del materiale rotabile.
I rischi di mercato sono poi particolarmente evidenti nel settore Cargo dove, a fronte di una esigenza di ristrutturazione organizzativa già evidente, si sta palesando una severa fase di contrazione del mercato. Le rigidità nell'utilizzo delle risorse umane rende ancor più fragile la possibilità di competere adeguatamente con gli altri operatori, dove la acquisita posizione di favore del settore gomma determina, di fatto, un ulteriore livello di complessità nella capacità di competizione.
I costi della produzione sono influenzati poi da alcuni fattori difficilmente controllabili; si cita in merito il costo dei carburanti che rappresentano un significativo ammontare e i costi dell'energia per trazione il cui utilizzo è oramai ampiamente superiore alla fascia di garanzia e quindi soggetta alle oscillazione di mercato.

Rischi operativi

Il Gruppo opera nel settore del trasporto ferroviario attraverso l'ausilio di complessi sistemi di produzione e di controllo. Da un punto di vista operativo i maggiori rischi che si possono verificare derivano da criticità relative alla mancata rispondenza alle specifiche funzionali contrattuali dei nuovi rotabili in consegna da parte dei costruttori che, oltre a provocare difficoltà operative, in alcuni casi è stata anche la causa di pesanti disservizi. A tale proposito sono state intraprese azioni particolarmente severe nei confronti dei fornitori e in alcuni casi sono state utilizzate modalità completamente diverse di messa in esercizio dei rotabili, prevedendo un coinvolgimento pieno del costruttore per periodi lunghi di prova, senza la presa in consegna del rotabile.
Un ulteriore rischio sta derivando dal cambio di appalto dei servizi di pulizia, con possibili impatti sulla qualità del servizio. Per mitigare questo rischio sono state definite nuove procedure operative di intervento per dare alle strutture sul territorio la possibilità di intervenire rapidamente e in autonomia con azioni correttive.

Monitoraggio del rischio

Nel corso dell'anno, le attività eseguite per il monitoraggio del rischio, anche attraverso le strutture di *Audit* interne della Capogruppo e societarie, hanno interessato i principali macroprocessi operativi e di supporto delle società del Gruppo, consentendo la valutazione dei controlli interni rispetto ai rischi.
Dalle verifiche svolte, il Sistema di Controllo Interno (SCI) delle società del Gruppo Ferrovie dello Stato si connota per la sua sostanziale adeguatezza, in quanto capace di supportare le rispettive *governance*.
Data la dimensione e la complessità aziendale delle società del Gruppo, la valutazione del SCI non può prescindere dal considerare un quadro più ampio, composto, oltre che dagli elementi emersi a seguito delle verifiche di *audit*, anche dell'attività di *risk assessment* e da tutte le attività di controllo considerate nella più ampia accezione.
Tra le leve principali del SCI va citata la profonda cultura organizzativa del *management*, la formazione e la valorizzazione delle risorse umane, la sensibilità verso i temi della sicurezza e dell'ambiente, la diffusione dei sistemi informatici a supporto dei processi gestionali, la comunicazione.

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

Conto economico riclassificato

	31.12.2009	31.12.2008	Variazioni	Variazioni %
Ricavi operativi	**203**	**208**	**(5)**	**-2,4%**
Costo del lavoro	(56)	(53)	(3)	5,7%
Altri costi	(100)	(98)	(2)	2,0%
Capitalizzazioni - variazione rimanenze	(40)	(48)	8	(16,7%)
Costi operativi	**(196)**	**(199)**	**3**	**(1,5%)**
MARGINE OPERATIVO LORDO	**7**	**9**	**(2)**	**(22,2%)**
Ammortamenti netti e svalutazioni cespiti	(23)	(24)	1	-4,2%
Utilizzo fondi rettifica ammortamenti	1	2	(1)	-50,0%
Accantonamenti netti e sval. crediti attivo circolante	(13)	(2)	(11)	n.a.
Saldo proventi/oneri diversi	5	22	(17)	(77,3%)
RISULTATO OPERATIVO	**(23)**	**7**	**(30)**	**n.a.**
Saldo gestione finanziaria	41	9	32	n.a.
Componenti straordinarie nette	56	5	51	n.a.
RISULTATO ANTE IMPOSTE	**74**	**21**	**53**	**n.a.**
Imposte sul reddito	(4)	(10)	6	(60,0%)
RISULTATO DELL'ESERCIZIO	**70**	**11**	**59**	**n.a.**

valori in milioni di euro

Il **risultato netto** dell'esercizio 2009 si attesta a un valore positivo di 70 milioni di euro e si confronta con quello dell'esercizio precedente che chiudeva con un utile di 11 milioni di euro.
Sul risultato netto del 2009 ha inciso, in particolare, il miglioramento del saldo della gestione finanziaria e delle componenti straordinarie nette.
A livello di **margine operativo lordo** si evidenzia un peggioramento di 2 milioni di euro con un margine che passa da un valore positivo di 9 milioni di euro a un valore positivo di 7 milioni di euro per effetto del decremento dei ricavi operativi di 5 milioni di euro, cui si contrappone un decremento di costi operativi di soli 3 milioni di euro.
I **ricavi operativi** si attestano a 203 milioni di euro (208 milioni di euro nel 2008) e sono principalmente relativi alle vendite di immobili e terreni di *trading*, nonché alle locazioni di immobili e ai riaddebiti alle società del Gruppo per la fornitura di prestazioni e per il canone di utilizzo del marchio.
I **costi operativi**, che ammontano a 196 milioni di euro (199 milioni di euro nel 2008), includono principalmente costi per servizi, parzialmente riaddebitati alle società del Gruppo, costi del personale e variazioni delle rimanenze di immobili e terreni di *trading*.
Il **risultato operativo** si attesta a un valore negativo di 23 milioni di euro rispetto al valore positivo di 7 milioni di euro del 2008. Sulla variazione di tale risultato hanno inciso significativamente maggiori accantonamenti e svalutazioni (11 milioni di euro), minori ammortamenti netti e svalutazioni (1 milione di euro) e un minor saldo positivo dei proventi e oneri diversi (17 milioni di euro).

Il **saldo della gestione finanziaria** passa da un valore positivo di 9 milioni di euro a un valore positivo di 41 milioni di euro, per l'effetto combinato:

- della svalutazione della perdita registrata da Trenitalia SpA nel 2008 (42 milioni di euro);
- dell'utilizzo del Fondo immobili di *trading* per gli oneri finanziari maturati nel 2008 sul prestito ex Banca OPI (3 milioni di euro);
- del decremento dei proventi da partecipazioni (30 milioni di euro);
- del decremento netto degli interessi attivi per i finanziamenti concessi a medio/lungo termine alle controllate: Rete Ferroviaria Italia SpA (incremento di 12 milioni di euro), TAV SpA (decremento di 17 milioni di euro) e Trenitalia SpA (decremento di 70 milioni di euro);
- del decremento degli interessi attivi sui conti correnti intersocietari verso controllate (25 milioni di euro) e di quelli passivi (32 milioni di euro);
- dell'incremento degli interessi attivi per i finanziamenti concessi a breve termine alle controllate: TAV SpA (4 milioni di euro) e Rete Ferroviaria Italiana SpA (2 milioni di euro);
- dei minori interessi attivi su investimenti finanziari (23 milioni di euro);
- dei maggiori interessi attivi sull'Iva chiesta a rimborso (1 milione di euro) cui si contrappongono i maggiori oneri (4 milioni di euro) verso le società Rete Ferroviaria Italiana SpA, Trenitalia SpA e TAV SpA;
- dei minori oneri per interessi sui prestiti obbligazionari sottoscritti dalla società Eurofima (71 milioni di euro);
- dei minori oneri per interessi sui finanziamenti concessi dalla Cassa Depositi e Prestiti (5 milioni di euro), dalla Unicredit Corporate Banking (15 milioni di euro) e dalla BIIS (ex Banca OPI, per 4 milioni di euro);
- dei maggiori interessi passivi sul prestito concesso dalla Cassa Depositi e Prestiti/ DexiaCrediop (13 milioni di euro);
- dei minori oneri sugli strumenti derivati e interessi diversi (13 milioni di euro);
- dell'effetto netto positivo degli utili e perdite su cambi (16 milioni di euro) per l'adeguamento dei debiti per decimi da versare alla partecipata Eurofima.

Il saldo delle **componenti straordinarie** passa da un valore positivo di 5 milioni di euro a un valore positivo di 56 milioni di euro, per l'effetto combinato:

- dell'incremento delle sopravvenienze attive (59 milioni di euro) dovuto essenzialmente al rilascio del Fondo consolidato fiscale Ires relativo all'anno 2004;
- dell'incremento degli oneri straordinari (8 milioni di euro) dovuto essenzialmente all'accantonamento per le prestazioni straordinarie del Fondo a gestione bilaterale (10 milioni di euro).

Stato patrimoniale riclassificato di Ferrovie dello Stato SpA

	31.12.2009	31.12.2008	Variazioni	Variazioni %
ATTIVITÀ				
Capitale circolante netto gestionale	534	573	(39)	(6,8%)
Altre attività nette	(266)	(212)	(54)	25,5%
Capitale circolante	**268**	**361**	**(93)**	**(25,8%)**
Immobilizzazioni tecniche	697	822	(125)	(15,2%)
Partecipazioni delle immobilizzazioni finanziarie	35.757	35.363	394	1,1%
Capitale immobilizzato netto	**36.454**	**36.185**	**269**	**0,7%**
Tfr	(22)	(23)	1	(4,3%)
Altri fondi	(814)	(857)	43	(5,0%)
Totale fondi	**(836)**	**(880)**	**44**	**(5,0%)**
TOTALE CAPITALE INVESTITO NETTO	**35.886**	**35.666**	**220**	**0,6%**
COPERTURE				
Posizione finanziaria netta a breve	(541)	(690)	149	(21,6%)
Posizione finanziaria netta a medio/lungo	377	376	1	0,3%
Posizione finanziaria netta	**(164)**	**(314)**	**150**	**(47,8%)**
Mezzi propri	**36.050**	**35.980**	**70**	**0,2%**
TOTALE COPERTURE	**35.886**	**35.666**	**220**	**0,6%**

valori in milioni di euro

Il **Capitale investito netto** passa da 35.666 milioni di euro al 31 dicembre 2008 a 35.886 milioni di euro al 31 dicembre 2009.

Il **Capitale circolante** passa da un valore di 361 milioni di euro al 31 dicembre 2008 a un valore di 268 milioni di euro al 31 dicembre 2009, con una riduzione di 93 milioni di euro, derivante dall'effetto combinato:

- del decremento del **Capitale circolante netto** gestionale (39 milioni di euro), dovuto sia alla riduzione delle rimanenze degli immobili e terreni di *trading* (72 milioni di euro) che all'incremento dei crediti e debiti di natura commerciale (33 milioni di euro);
- del decremento delle **Altre attività nette** (54 milioni di euro), derivante principalmente dall'effetto congiunto:
  - della variazione negativa del saldo della gestione Iva (32 milioni di euro);
  - della riduzione degli altri crediti (8 milioni di euro), dovuto principalmente alla diminuzione dei crediti Ires e dei crediti verso controllate;
  - della riduzione dei ratei e risconti attivi (28 milioni di euro);
  - dell'aumento degli altri debiti verso i terzi (16 milioni di euro);
  - della riduzione dei ratei e risconti passivi (30 milioni di euro).

Il **Capitale immobilizzato netto** si attesta a 36.454 milioni di euro contro 36.185 milioni di euro al 31 dicembre 2008; l'aumento (269 milioni di euro) è dovuto essenzialmente:

- all'incremento delle immobilizzazioni immateriali nette (2 milioni di euro);

- al decremento delle immobilizzazioni materiali nette (127 milioni di euro);
- all'incremento della voce partecipazioni (394 milioni di euro) a seguito dell'aumento del capitale sociale della controllata Rete Ferroviaria Italiana SpA (250 milioni di euro) e all'incremento dei crediti per versamenti in conto futuro aumento di capitale (144 milioni di euro), verso la società FS Sistemi Urbani Srl.

Il decremento degli **Altri fondi** (44 milioni di euro) riflette principalmente la riduzione registrata nell'anno del Fondo imposte da consolidato fiscale e dei Fondi imposte differite Ires e Irap.
Passando all'analisi delle coperture si evidenzia una **Posizione finanziaria netta** positiva che passa da 314 milioni di euro al 31 dicembre 2008 a 164 milioni di euro al 31 dicembre 2009.
In particolare la **Posizione finanziaria netta** a breve passa da 690 milioni di euro al 31 dicembre 2008 a 541 milioni di euro al 31 dicembre 2009 con un decremento pari a 149 milioni di euro che riflette le seguenti variazioni:

- decremento delle disponibilità sui conti correnti bancari e postali (340 milioni di euro);
- incremento dei crediti verso la controllata Trenitalia SpA per i conti correnti *intercompany* (463 milioni di euro) e incremento dei debiti verso le restanti società per i medesimi conti correnti (424 milioni di euro);
- incremento del conto corrente di Tesoreria (7 milioni di euro);
- decremento dei finanziamenti a breve concessi alle controllate (411 milioni di euro);
- incremento della quota a breve (71 milioni di euro) dei crediti per finanziamenti a medio/lungo termine concessi alle controllate Rete Ferroviaria Italiana SpA, Fercredit SpA e TAV SpA, a seguito della riclassifica in incremento della quota da oltre a entro l'esercizio successivo (196 milioni di euro) e del decremento per i rimborsi ricevuti (125 milioni di euro);
- incremento per riclassifica della quota entro l'esercizio successivo del debito relativo al prestito BEI (64 milioni di euro);
- incremento della quota a breve relativa al debito verso la Cassa Depositi e Prestiti per la riclassifica della quota da oltre a entro l'esercizio successivo (5 milioni di euro);
- decremento del debito relativo al finanziamento a breve concesso dalla Cassa Depositi e Prestiti/Dexia Crediop (550 milioni di euro);
- decremento dei debiti finanziari verso controllate per depositi passivi (4 milioni di euro).

La **Posizione finanziaria netta a medio/lungo termine**, positiva per 377 milioni di euro, si è ridotta di 1 milione di euro rispetto al 31 dicembre 2008, per effetto:

- del decremento dei crediti per finanziamenti a medio/lungo termine concessi alle controllate Rete Ferroviaria Italiana SpA, Fercredit SpA e TAV SpA, a seguito di riclassifica della quota da oltre a entro l'esercizio successivo (196 milioni di euro);
- dell'incremento dei crediti per finanziamenti a medio/lungo termine verso la società Euterpe Finance (3 milioni di euro) a seguito dell'incremento per gli interessi maturati nell'anno e del rimborso per l'importo degli interessi riscossi dall'Erario;
- decremento dei finanziamenti bancari per riclassifica della quota del prestito contratto con la BEI da oltre a entro l'esercizio successivo (64 milioni di euro);
- decremento dei debiti verso la Cassa Depositi e Prestiti per riclassifica da oltre a entro l'esercizio successivo (128 milioni di euro).

I **Mezzi propri**, infine, evidenziano un incremento di 70 milioni di euro dovuto all'iscrizione dell'utile di esercizio.

Rapporti di Ferrovie dello Stato SpA con parti correlate

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

Le operazioni intersocietarie perseguono l'obiettivo comune di creare valore per l'intero Gruppo. A tale riguardo si sottolinea che, in coerenza con il Piano industriale 2007-2011 del Gruppo Ferrovie dello Stato, è in atto una più razionale allocazione degli *asset* e delle risorse all'interno del Gruppo stesso, al fine di concentrare la focalizzazione di ciascuna società nel proprio *core business*, migliorare la valorizzazione e lo sfruttamento del patrimonio non strettamente correlato alle attività caratteristiche delle società del Gruppo affidando detta attività a soggetti specializzati, anche mediante scissioni e conferimenti, nonché di incrementare le sinergie e le economie di scala infragruppo.

Tali processi e operazioni avvengono nel rispetto della normativa specifica del settore, di quella civilistica e tributaria, in adesione agli indirizzi fissati dai Ministeri vigilanti e tenuto conto delle caratteristiche e peculiarità delle attività esercitate da molte delle società del Gruppo.

Nel seguito sono rappresentati in una tabella di sintesi i principali rapporti attivi e passivi di natura commerciale intercorsi nell'esercizio tra Ferrovie dello Stato SpA e le società controllate, collegate, collegate di controllate; in apposita separata tabella sono nel seguito indicate le società con le quali la Capogruppo intrattiene particolari rapporti. Sono altresì evidenziati i rapporti intrattenuti con le società che condividono con Ferrovie dello Stato il medesimo soggetto controllante (MEF - Ministero dell'Economia e delle Finanze) e con i fondi pensione integrativi del Gruppo Ferrovie dello Stato.

Rapporti attivi e passivi

Controllate	Rapporti attivi	Rapporti passivi
RFI SpA	**Servizi dell'area**	Riaddebito utenze
	Finanza	Soggetto Tecnico lavori di manutenzione immobili
	Fiscale/Bilancio	Riaddebito servizi informatici
	Affari Societari	Prestazioni di personale
	Legale Lavoro	Prestazioni sanitarie
	Amministrazione del Personale Dirigente	Formazione
	Relazioni Industriali	
	Sviluppo Organizzazione	
	Comunicazione Esterna e Relazioni con i Media	
	Cariche sociali	
	Prestazioni di personale	
	Rimborsi assicurazioni	
	Rimborsi servizi informatici	
	Rimborsi servizi comuni	
	Riaddebito oneri condominiali	
	Utilizzo marchio	
Ferservizi SpA	**Servizi dell'area**	Gestione immobiliare
	Finanza	Riaddebito oneri condominiali per tutela patrimonio
	Fiscale/Bilancio	Servizi informatici
	Affari Societari	Prestazioni di personale
	Legale Lavoro	Pubblicità e *marketing*
	Amministrazione del Personale Dirigente	*Fee* acquisto titoli di viaggio
	Relazioni Industriali	Servizi di gestione tecnica amministrativa
	Sviluppo Organizzazione	*Fee* per locazioni
	Comunicazione Esterna e Relazioni con i Media	Contabilità/tesoreria
		Amministrazione del personale
	Cariche sociali	*Facilities* e *building management*
	Prestazioni di personale	Formazione
	Rimborsi assicurazioni	Servizi assistenza Preposto
	Utilizzo servizi informatici	Servizi *Asset Allocation*
	Riaddebito oneri comuni	Servizi gestione archivi
	Utilizzo marchio	Assistenza servizi per il prestito
	Locazione e sub-locazione locali uffici	Tutela giuridica patrimonio
	Riaddebito oneri condominiali	

(segue)

Controllate		
Trenitalia SpA	**Servizi dell'area**	Prestazioni di personale
	Finanza	Pubblicità e *marketing*
	Fiscale/Bilancio	Spese di trasporto viaggiatori
	Affari Societari	
	Legale Lavoro	
	Amministrazione del Personale Dirigente	
	Relazioni Industriali	
	Sviluppo Organizzazione	
	Comunicazione Esterna e Relazioni con i Media	
	Cariche sociali	
	Prestazioni di personale	
	Rimborsi assicurazioni	
	Rimborsi servizi informatici	
	Utilizzo marchio	
	Locazione e sublocazione locali uffici e officine	
	Riaddebito oneri condominiali	
TAV SpA	**Servizi dell'area**	
	Finanza	
	Fiscale/Bilancio	
	Affari Societari	
	Legale Lavoro	
	Relazioni Industriali	
	Amministrazione del Personale Dirigente	
	Cariche sociali	
	Rimborsi assicurazioni	
	Utilizzo marchio	

(segue)

Controllate		
Italferr SpA	**Servizi dell'area**	
	Finanza	
	Fiscale/Bilancio	
	Affari Societari	
	Legale Lavoro	
	Amministrazione del Personale Dirigente	
	Relazioni Industriali	
	Sviluppo Organizzazione	
	Comunicazione Esterna e Relazioni con i Media	
	Cariche sociali	
	Rimborsi assicurazioni	
	Riaddebito servizi informatici	
	Utilizzo marchio	
Fercredit SpA	**Servizi dell'area**	
	Finanza	
	Fiscale/Bilancio	
	Affari Societari	
	Legale Lavoro	
	Comunicazione Esterna e Relazioni con i Media	
	Cariche sociali	
	Rimborsi assicurazioni	
	Locazioni e sub-locazioni locali uffici	
	Utilizzo marchio	
	Riaddebito oneri condominiali	
Grandi Stazioni SpA	**Servizi dell'area**	Pubblicità e *marketing*
	Finanza	Fitto locali
	Fiscale/Bilancio	Oneri condominiali
	Affari Societari	
	Legale Lavoro	
	Amministrazione del Personale Dirigente	
	Comunicazione Esterna e Relazioni con i Media	
	Cariche sociali	
	Prestazioni di personale	

(segue)

Controllate		
Centostazioni SpA	**Servizi dell'area**	
	Finanza	
	Fiscale/Bilancio	
	Affari Societari	
	Amministrazione del Personale Dirigente	
	Comunicazione Esterna e Relazioni con i Media	
	Cariche sociali	
	Prestazioni di personale	
	Rimborsi assicurazioni	
	Utilizzo marchio	
FS Logistica SpA	**Servizi dell'area**	Prestazioni di personale
	Finanza	Trasporti e spedizioni
	Fiscale/Bilancio	*Facilities management*
	Affari Societari	
	Relazioni Industriali	
	Legale Lavoro	
	Cariche sociali	
	Rimborsi assicurazioni	
	Riaddebito servizi informatici	
	Locazioni	
	Utilizzo marchio	
FS Sistemi Urbani Srl	**Servizi dell'area**	Riaddebito oneri condominiali per tutela patrimonio
	Finanza	
	Affari Societari	
	Amministrazione del Personale Dirigente	
	Relazioni Industriali	
	Cariche sociali	
	Rimborsi assicurazioni	
	Riaddebito servizi informatici	
	Utilizzo marchio	

(segue)

Controllate		
Ferport Srl in liquidazione	Rimborsi assicurazioni	
Ferport Napoli Srl	Rimborsi assicurazioni	
Nord Est Terminal SpA in liquidazione	Rimborsi assicurazioni	
SAP Srl in liquidazione	Rimborsi assicurazioni	
Italcontainer SpA	Rimborsi assicurazioni	
Serfer Srl	Rimborsi assicurazioni	
TX Logistik AG	Rimborsi assicurazioni	
Sogin Srl	**Servizi dell'area**	Pubblicità e *marketing*
	Finanza	
	Fiscale/Bilancio	
	Affari Societari	
	Legale Lavoro	
	Amministrazione del Personale Dirigente	
	Cariche sociali	
	Rimborsi assicurazioni	
Italcertifer ScpA	Prestazioni di personale	
Cemat SpA	Rimborsi assicurazioni	
	Riaddebito oneri condominiali	
	Locazioni	
Metropark SpA	Rimborsi assicurazioni	
	Canoni aree strumentali per parcheggi	
Trenitalia Logistic France SaS	**Servizi dell'area**	
	Affari Societari	
FS Formazione SpA	Cariche sociali	Prestazioni di personale
	Rimborsi assicurazioni	Formazione
		Fitti
Italia Logistica Srl	Cariche Sociali	
	Prestazioni di personale	
	Rimborsi assicurazioni	

(segue)

Controllate		
Sita SpA	**Servizi dell'area**	Pubblicità e *marketing*
	Fiscale/Bilancio	
	Affari Societari	
	Legale Lavoro	
	Amministrazione del Personale Dirigente	
	Comunicazione Esterna e Relazioni con i Media	
	Cariche sociali	
	Prestazioni di personale	
	Rimborsi assicurazioni	
Cisalpino AG	Cariche Sociali	
Collegate		
TSF SpA	Cariche sociali	Servizi informatici e realizzazione *software*
		Formazione personale
Ferrovie Nord Milano SpA	Cariche sociali	
Collegate di controllate		
Sideuropa Srl	Rimborsi assicurazioni	
Wisco SpA	Cariche sociali	
Logistica SA	Rimborsi assicurazioni	
BBT SE	Cariche sociali	
Terminal Tremestieri Srl	Cariche sociali	
Altre parti correlate *	**Rapporti attivi**	**Rapporti passivi**
Gruppo ENEL	Canoni per servitù sui terreni	Utenze energia elettrica
Gruppo ENI	Canoni per servitù sui terreni	Fornitura gas
Gruppo Finmeccanica		Manutenzione-*software*
Gruppo Istituto Poligrafico Zecca dello Stato		Abbonamento giornali, riviste e pubblicazioni
Gruppo Poste Italiane	Canoni locazione fabbricati strumentali	
Gruppo SACE		Polizze assicurative
Gruppo Cassa Depositi e Prestiti	Canoni per servitù sui terreni	

*Imprese che condividono con Ferrovie dello Stato il medesimo soggetto controllante-Ministero dell'Economia e delle Finanze

Rapporti diversi

Consolidato fiscale	Iva di *pool*	Rapporti di c/c intersocietario e c/c postali	Finanziamenti Concessi	Depositi Passivi e finanziamenti ricevuti	Rilascio garanzie fideiussorie nell'interesse di	Fondi pensione integrativa
Controllate						
RFI	RFI	RFI	RFI		RFI	
Fercredit	Fercredit	Fercredit	Fercredit			
Ferservizi	Ferservizi	Ferservizi				
Trenitalia	Trenitalia	Trenitalia	Trenitalia		Trenitalia	
TAV	TAV	TAV	TAV		TAV	
Italferr	Italferr	Italferr			Italferr	
Grandi Stazioni	Grandi Stazioni	Grandi Stazioni			Grandi Stazioni	
Grandi Stazioni Ingegneria	Grandi Stazioni Ingegneria					
Centostazioni	Centostazioni	Centostazioni				
Sita	Sita	Sita		Sita		
Metropark	Metropark	Metropark				
FS Formazione	FS Formazione					
FS Logistica	FS Logistica	FS Logistica	FS Logistica		FS Logistica	
FS Sistemi Urbani	FS Sistemi Urbani	FS Sistemi Urbani	FS Sistemi Urbani			
FS Telco	FS Telco		FS Telco			
Italcertifer						
Italcontainer						
Cemat	Cemat					
Ferport in liq.ne	Ferport in liq.ne					
Ferport Napoli	Ferport Napoli					
Nord Est Terminal						
Self	Self					
Serfer	Serfer	Serfer				
Sgt						
Sogin	Sogin	Sogin				
Terminali Italia		Terminali Italia	Terminali Italia			
Tiburtina Sviluppo Immobiliare	Tiburtina Sviluppo Immobiliare					
Tunnel Ferroviario del Brennero						
	Tevere TPL					
					Cisalpino	
					Italia Logistica	
Collegate						
		TSF				
Altre parti correlate						
				Cassa DD.PP.		
		Poste Italiane				
						Eurofer
						Previndai

Di seguito si riportano, inoltre, i valori patrimoniali ed economici derivanti dai rapporti predetti.

Rapporti commerciali e diversi

	31.12.2009				2009	
Denominazione	Crediti	Debiti	Acquisti per investimenti	Garanzie e Impegni	Costi	Ricavi
Imprese controllate						
Cemat SpA	(19)	1.347				98
Centostazioni SpA	1.735	36			8	381
Cisalpino AG	3					3
FS Logistica SpA	1.060	1.616			39	1.119
Fercredit SpA	127	2.214				441
Ferport Srl in liquidazione	(5)	163				3
Ferport Napoli Srl	1	9				3
Ferservizi SpA	12.448	16.248	732		29.097	16.926
FS Formazione SpA	4	552			730	22
FS Sistemi Urbani Srl	31.763	30.973			33	537
FS Telco Srl		9				
Grandi Stazioni SpA	10.324	461		116	288	441
Grandi Stazioni Ingegneria Srl	77					
Italcontainer SpA	1	661				10
Italcertifer ScpA	97	114				222
Italferr SpA	4.611	5.823		1.076		1.606
Italia Logistica Srl	212					207
Metropark SpA	1.274					186
Metroscai Scarl	11					
Nord Est Terminal SpA in liquidazione	4	193				4
Rete Ferroviaria Italiana SpA	16.063	1.614.215		150.815	2.689	34.107
SAP Srl in liquidazione	5.832					1
Self Srl		104				
Serfer Srl	6.151	11				8
SGT SpA		7				
Sita SpA	1.461	631			38	330
Sogin Srl	750	3.246			16	84
TAV SpA	10.433	814.393		253.842	113	1.250
Terminali Italia Srl	98	1				
Tevere TPL Scarl		2.492				
Tiburtina Sviluppo Immobiliare SpA		20				
Trenitalia Logistic France SaS	7					3
Trenitalia SpA	46.273	88.165			1.572	53.453
Tunnel Ferroviario Brennero SpA		35				
TX Logistik AG	24					8
	150.820	2.583.739	732	405.849	34.623	111.453

(segue)

	31.12.2009				2009	
Denominazione	Crediti	Debiti	Acquisti per investimenti	Garanzie e Impegni	Costi	Ricavi
Imprese collegate						
Ferrovie Nord Milano SpA	11					11
TSF SpA	116	9.836	9.164		13.253	20
	127	9.836	9.164	0	13.253	31
Collegate di controllate						
BBT SE	27					11
Logistica SA					27	4
Sideuropa Srl						2
Terminal Tremestieri Srl	9					9
WISCO SpA	9					18
	45	0	0	0	27	44
TOTALE CONTROLLATE E COLLEGATE	**150.992**	**2.593.575**	**9.896**	**405.849**	**47.903**	**111.528**
Altre parti correlate						
Gruppo ANAS	12					
Gruppo ENEL	30	55			1.264	35
Gruppo ENI	27	10			77	54
Gruppo Finmeccanica		26			11	
Gruppo SACE					1.154	
Gruppo Cassa Depositi e Prestiti	1					1
Gruppo Poste Italiane	2					6
Eurofer	10	86			604	
Previndai		1			1.006	
TOTALE ALTRE PARTI CORRELATE	**82**	**178**	**0**	**0**	**4.116**	**96**

valori in migliaia di euro

Rapporti finanziari

	31.12.2009				2009	
Denominazione	Imm.ni Finanz.	Crediti e conti correnti	Debiti	Garanzie	Oneri	Proventi
Imprese controllate						
Cemat SpA					21	
Centostazioni SpA			1.373		60	3.000
Cisalpino AG				62.297		431
Fercredit SpA	23.750		178		619	6.064
Ferport Napoli Srl					1	1
Ferservizi SpA			101.053		986	3.322
FS Logistica SpA		49.800	4.579	8	42	399
FS Sistemi Urbani Srl	144.421		2.017		18	5
FS Telco Srl	135					
Grandi Stazioni SpA			7.113		334	7.200
Italcertifer ScpA					2	
Italferr SpA			95.793		1.248	17.023
Italia Logistica Srl				1.186		1
Metropark SpA			1.803		6	
Nord Est Terminal SpA in liquidazione					12	
Rete Ferroviaria Italiana SpA	1.784.334		564.294	390.042	23.384	83.592
Serfer Srl			1.313		25	125
SGT SpA					2	
Sita SpA			6.333		68	
Sogin Srl			21		6	
TAV SpA	1.041.671	300.320	34.977		15.684	65.280
Terminali Italia Srl		1.500				10
Trenitalia SpA	3.292.400	722.992		1.418.319	813	82.672
	6.286.711	1.074.612	820.847	1.871.852	43.331	269.125
Imprese collegate						
TSF SpA	0	0	5	0	110	2.806
Collegate di controllate						
Logistica SA	0	0	0	0	0	2
TOTALE CONTROLLATE E COLLEGATE	**6.286.711**	**1.074.612**	**820.852**	**1.871.852**	**43.441**	**271.933**
Altre parti correlate						
Gruppo Cassa Depositi e Prestiti			1.826.004		77.234	
Gruppo Poste Italiane		2.764				14
TOTALE ALTRE PARTI CORRELATE	**0**	**2.764**	**1.826.004**	**0**	**77.234**	**14**

valori in migliaia di euro

Rapporti del Gruppo Ferrovie dello Stato con Parti Correlate

Rapporti commerciali

	31.12.2009				2009	
Denominazione	Crediti	Debiti	Acquisti per investimenti	Garanzie e Impegni	Costi	Ricavi
Altre parti correlate						
Gruppo CDDPP	2.089	45			46.334	10.170
Gruppo ENEL	6.366	26.496	2.245		69.842	5.935
Gruppo POSTE	12.545	5.123			3.735	11.397
Gruppo ANAS	5.848	1.790			28	5.297
Gruppo ENI	3.215	10.987	50		20.937	14.795
Gruppo Finmeccanica	423	66.528	32.003		100.459	1.240
Gruppo Fintecna		122			89	60
Gruppo Sace		2			1.154	
Istituto Poligrafico dello Stato	21	70			154	40
RAI SpA	106	5			1	84
Studiare Sviluppo Srl	110					118
Gruppo GSE	2.014	453			369.330	3.577
Gruppo Equitalia		149				
Gruppo Invitalia	72					26
ENAV SpA	371				5	740
EUR SpA		2				
Altri	286	4	3		13	207
APM	48	6.556			2.714	75
Consorzio Cotri	638	45.490			66.812	1.747
Eurofer	10	86			604	
Previndai		30			1.081	
Eurizon					54	
Airest SpA	1.318	878			150	1.867
Aereoporto di Venezia SpA	146	481			248	
SAVE Enginering SpA		82				
Manutencoop Facility Management SpA		89			206	
TOTALE	35.626	165.468	34.301	0	683.950	57.375

valori in migliaia di euro

Rapporti Finanziari

	31.12.2009		2009		
Denominazione	Crediti	Debiti	Garanzie e Impegni	Oneri	Proventi
Altre parti correlate					
Gruppo CDDPP		1.862.003	342.960	94.065	
Gruppo POSTE	2.764	2.022		204	14
Gruppo Finmeccanica		46			227
Gruppo Fintecna		70			15
APM		447		447	
Consorzio Cotri		617		617	
TOTALE	**2.764**	**1.865.205**	**342.960**	**95.333**	**256**

valori in migliaia di euro

Investimenti

Il completamento dell'Alta Velocità fra Torino e Salerno, il potenziamento tecnologico dei Nodi metropolitani, il proseguimento del programma di Manutenzione Straordinaria della rete, l'acquisto e la ristrutturazione del materiale rotabile per il trasporto locale e l'Alta Velocità, la riqualificazione delle principali stazioni ferroviarie: sono queste le principali aree in cui, nel corso del 2009, ha trovato attuazione il Piano degli Investimenti del Gruppo Ferrovie dello Stato.
La spesa per investimenti complessivi realizzati dal Gruppo Ferrovie dello Stato nel corso del 2009 (5.250 milioni di euro[1]) mostra una flessione (-13,9%) rispetto all'omologo volume realizzato nel 2008.



In particolare, con riferimento agli investimenti tecnici, sono stati contabilizzati 3.707 milioni di euro per interventi legati all'infrastruttura, di cui 2.609 milioni di euro per la rete convenzionale, 1.098 milioni di euro per la rete Alta Velocità/Alta Capacità (TO-MI-NA), 1.007 milioni di euro, interamente coperti con mezzi propri, per interventi connessi al trasporto (di cui interventi di manutenzione di secondo livello 314 milioni di euro) e 86 milioni di euro per altri investimenti.

(1) Si precisa, al riguardo, che tale ammontare corrisponde al totale degli investimenti tecnici del periodo iscritti nei bilanci delle società del Gruppo (ivi compresa la Capogruppo), al lordo dei contributi in conto impianti ricevuti, rettificato come segue. Sono esclusi gli anticipi erogati a fronte delle opere da realizzare, mentre sono compresi:

- gli anticipi recuperati, in quanto corrispondenti a opere ormai realizzate;
- le rettifiche per adeguamento delle modalità di rilevazione contabile del *leasing* al principio internazionale IAS 17 (iscrizione dei beni acquisiti dal Gruppo in *leasing* fra le immobilizzazioni dello stato patrimoniale);
- altre rettifiche di consolidamento.

La composizione degli **investimenti infrastrutturali** risulta così articolata sulla Rete convenzionale:

- il 65% della spesa al mantenimento in efficienza dell'infrastruttura e alle tecnologie, dedicando particolare impegno alla realizzazione di investimenti finalizzati all'innalzamento dei livelli di sicurezza e al miglioramento dell'efficienza della gestione della circolazione ferroviaria;
- il 35% 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 2009 hanno riguardato:

- il potenziamento Tecnologico della linea Torino-Padova;
- il potenziamento infrastrutturale e l'Apparato Centrale Statico multistazione della tratta Voltri-Brignole;
- il raddoppio Bari S.Andrea-Bitetto sulla linea Bari-Taranto, e la stazione AV di Napoli;
- la realizzazione delle opere civili e del raddoppio Lunghezza-Guidonia;
- il nuovo fabbricato viaggiatori della stazione di Torino P.Susa;
- l'Apparato Centrale della stazione di Palermo Centrale;
- l'attrezzaggio tecnologico del Nodo Alta Velocità/Alta Capacità di Bologna;
- le opere civili e tecnologiche di 2ª fase della tratta Catania Ognina-Catania Centrale,
- l'Apparato Centrale Statico multistazione dal Bivio Orvieto Sud al Bivio Orvieto Nord della tratta Roma-Chiusi LL (Linea Lenta);
- le opere compensative del Nodo Alta Velocità/Alta Capacità di Roma;
- la nuova sottostazione elettrica di Torino Bramante e l'Apparato Centrale della stazione di Pisa;
- la realizzazione della nuova fermata Aeroporto di Cagliari Elmas.

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

- ammodernamento della linea Chivasso-Aosta;
- collegamento della tratta Venezia Mestre-Aeroporto di Venezia;
- tratta Ronchi-Trieste e varianti della tratta Portogruaro-Ronchi sulla linea Venezia-Trieste;
- Apparato Centrale di Bari Parco Nord nell'ambito del Nodo di Bari.

Nella tabella seguente vengono evidenziati, distinti per tipologia di opera, i volumi delle attivazioni infrastrutturali 2009 e sono riportati, per confronto, anche gli analoghi dati riferiti ai due anni precedenti.

		2007	2008	2009
RETE ALTA VELOCITÀ/ALTA CAPACITÀ				
Nuove linee	n.	**12**	**202**	**143**
RETE CONVENZIONALE				
Nuove infrastrutture	km	**138**	**80**	**63**
Nuove linee	km	51	13	24
Raddoppi	km	87	67	35
Varianti	km	-	-	4
Ammodernamento linee	km	**804**	**502**	**284**
Elettrificazioni	km	20	-	-
Blocchi	km	784	502	284
Tecnologie di sicurezza	km	**4.966**	**2.891**	**613**
SCMT	km	1.939	965	29
SSC	km	2.394	1.416	10
SCC/CTC	km	633	309	432
ERTMS	km	-	201	142
Apparati di stazione	n.	**50**	**43**	**32**
ACEI	n.	39	33	16
ACC	n.	11	10	16
Soppressione passaggi a livello	n.	**128**	**98**	**73**
Automazione passaggi a livello	n.	**16**	**11**	**10**

RFI SpA, per la rete Alta Velocità, ha registrato, come già accennato, un volume di investimenti di 1.098 milioni di euro. Nel corso dell'anno è stato completato il collegamento AV dell'intero asse Torino-Salerno, grazie all'attivazione all'esercizio commerciale delle tratte Novara-Milano e Bologna-Firenze.
A fine 2009 il progetto Rete AV ha raggiunto un avanzamento contabile complessivo prossimo al 90%.
Sono di seguito descritte le principali attività di investimento che interessano le circa 2.300 stazioni, distribuite su tutta la rete e con una superficie complessiva di oltre 11 milioni di m^2, così suddivise: stazioni per l'AV, stazioni ricomprese nei *network* gestiti rispettivamente da Grandi Stazioni e Centostazioni, stazioni del *network* Pegasus, stazioni gestite direttamente da RFI SpA.

Con riferimento alle nuove stazioni per l'Alta Velocità si segnala:

- Torino Porta Susa - i lavori relativi all'interramento e al quadruplicamento hanno raggiunto un avanzamento del 70% ed è stato inoltre affidato l'appalto relativo al fabbricato viaggiatori;
- Reggio Emilia - è iniziata a febbraio la progettazione esecutiva della stazione a seguito della stipula del contratto d'Appalto Integrato per la progettazione esecutiva e la realizzazione;
- Bologna Centrale - l'avanzamento dei lavori ha raggiunto il 45% del totale, maturando un leggero ritardo per problematiche relative alla fase di *start-up* del progetto;
- Firenze Belfiore - sono ultimati i lavori relativi alle opere propedeutiche del Lotto 1, mentre sono in esecuzione,

per il medesimo Lotto, le attività relative allo scavalco e sono state avviate a maggio le opere propedeutiche del Lotto 2;

- Roma Tiburtina - sono in corso di realizzazione i lavori relativi alla stazione e alla prima fase del Fabbricato Viaggiatori;
- Napoli Afragola - è in corso la validazione della progettazione esecutiva redatta dall'appaltatore, a seguito del nuovo affidamento avvenuto a giugno, resosi necessario per effetto della rescissione del contratto con la precedente impresa appaltatrice;
- Fabbricato Viaggiatori Stazione Vesuvio Est - si è concluso il concorso internazionale di progettazione, ed è stato acquisito il progetto preliminare del fabbricato per il quale è prevista l'ultimazione della progettazione definitiva entro il 2010.

Per i lavori sulle stazioni gestite da Grandi Stazioni, e in particolare per i cantieri di Milano Centrale, Napoli Centrale e Torino Porta Nuova, che presentano un avanzato stato realizzativo, si segnala che il completamento è previsto ormai per il primo semestre del 2010.

Fra gli impianti del *network* Centostazioni si evidenzia che nell'anno sono stati completati i lavori sulle stazioni di Benevento, Lecco, Rimini, Savona, Siena e Sondrio.

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 dalla Regione Sicilia), sono stati realizzati il 25% circa degli interventi e avviati impegni per circa il 7% del totale.

Sulle altre stazioni direttamente gestite da RFI SpA nel 2009 sono stati investiti 93,5 milioni di euro sia per interventi finalizzati alla sicurezza 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. Particolare attenzione è stata inoltre posta, in accordo con quanto previsto dalla Carta dei Servizi, agli interventi per la sicurezza nelle stazioni (illuminazione e segnaletica) e per l'accessibilità alle strutture (ascensori, rampe di accesso, servizi igienici) da parte delle persone diversamente abili.

Per quanto riguarda gli **investimenti nell'ambito del trasporto** sono stati contabilizzati, come evidenziato precedentemente, circa 1.007 milioni di euro- interamente coperti con i mezzi societari-, destinati al miglioramento della qualità dei servizi offerti, all'adeguamento tecnologico dei mezzi, all'attrezzaggio degli impianti e ai sistemi informativi.

Gli investimenti hanno riguardato in particolare:

- acquisto di treni *Tilting* ETR 600 e prosecuzione degli interventi di politensionamento e *restyling* della flotta ETR 480 e 500 per la circolazione sulle nuove linee AV (11% del totale);
- riqualificazione dei rotabili destinati ai servizi di media/lunga percorrenza *intercity* e notte (15% del totale);
- rinnovo del parco attraverso l'introduzione di nuove locomotive E464 e altre iniziative di acquisto e di *revamping* per il miglioramento del servizio nei segmenti di trasporto metropolitano (nuove carrozze Vivalto, ristrutturazione di carrozze doppio piano), regionale e interregionale (ristrutturazione di carrozze piano ribassato) (32% del totale);
- completamento delle attività di omologazione per le nuove Loco E403, acquisizione dei nuovi carri "Megafret" e una serie di interventi di riqualificazione del parco locomotive e carri dedicati al trasporto merci (4% del totale);
- 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 574 apparati (20% del totale);
- progetti di informatica, manutenzione e adeguamento tecnologico degli impianti di manutenzione rotabili e merci, ricerca e sviluppo (18% del totale).

Per quanto riguarda i rotabili, sono entrati in esercizio 55 locomotive, 195 tra carrozze e carri e 11 nuovi treni. Sono stati, invece, riconsegnati all'esercizio dopo interventi di ristrutturazione, 38 locomotive, 1.280 fra carrozze e carri e 24 treni, come dettagliato nella tabella seguente:

NUOVO MATERIALE

	n. mezzi
Locomotive	**55**
Regionale: E464	55
Carrozze/carri	**195**
Regionale: Vivalto	25
Logistica: carri (Megafret)	170
Treni	**11**
Nazionale Intern.le: ETR 600 *Tilting*	11

MATERIALE RISTRUTTURATO

	n. mezzi
Locomotive	**38**
Nazionale Internaz.le: E404	14
Regionale: *Upgrading* Locomotive	7
Logistica: E656	17
Carrozze/Carri	**1280**
Nazionale Internaz.le	86
Regionale	1001
Logistica	193
Treni	**24**
Naz.le Internaz.le: ETR 480/500 per AV	8
Regionale: TAF	16

Le altre società del Gruppo (Grandi Stazioni, Centostazioni, Sita, Italferr, Ferservizi, e Ferrovie dello Stato SpA) hanno realizzato complessivamente, sempre come già accennato, investimenti per circa 86 milioni di euro, prevalentemente destinati a riqualificazione/potenziamento delle stazioni e del patrimonio immobiliare, sviluppo del parco per il trasporto su gomma e incremento della dotazione informatica a supporto dei processi aziendali.

Finanziamento degli investimenti

Nel percorso di risanamento avviato alla fine del 2006 si inserisce l'impegno tecnico e finanziario del Gruppo Ferrovie dello Stato che ha permesso di garantire, pur in presenza di scarsità di risorse pubbliche, il rigore nella selettività degli interventi e il rispetto delle principali priorità definite nelle linee strategiche. Particolare rilievo rivestono, in tal senso:

- il piano per il trasporto regionale, con investimenti pianificati e in parte già autorizzati per oltre 2 miliardi di euro (di cui 500 milioni di euro provenienti da risorse statali), resi possibili grazie alla sottoscrizione con le Regioni di Contratti di Servizio di durata pluriennale certa e con corrispettivi adeguati al livello e alla qualità delle prestazioni effettuate richieste dalla committenza pubblica;
- l'avvio del percorso di acquisto di 50 convogli AV di nuova generazione, per un costo complessivo a vita intera di 1,2 miliardi di euro, per il quale a novembre 2009 è stato varato il bando di gara pubblica;
- l'approvazione, più avanti descritta, da parte del Cipe del progetto definitivo della galleria di base del Brennero (asse Monaco-Verona).

Sull'infrastruttura prosegue l'esecuzione degli interventi, previsti nella Tabella A - "Opere in Corso" del Contratto di Programma 2007-2011, Parte Investimenti sottoscritto fra il Gestore dell'Infrastruttura e il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, dotati di coperture finanziarie e per i quali RFI SpA è autorizzata a prendere impegni. Come regolato dal dettato contrattuale (art. 3, comma 2), ogni anno deve essere definita l'eventuale modifica dei contenuti delle relative Tabelle, anche in considerazione delle risorse rese disponibili dalla Legge Finanziaria, dalle leggi a essa collegate e da altre fonti. La definizione dell'aggiornamento 2009 del Contratto di Programma non si è conclusa in corso d'anno, per effetto delle tempistiche necessarie a definire con i Ministeri competenti alcuni aspetti rilevanti in tema di programmazione delle opere e corrispondenti modalità di finanziamento.
Il 24 luglio RFI SpA ha trasmesso al MIT lo schema di aggiornamento 2009 del CdP 2007-2011, Parte investimenti per il relativo perfezionamento che prevede, ai sensi dell'art. 1 della Legge n. 228 del 1993, che venga successivamente sottoposto al parere del Cipe nonché alle Commissioni permanenti della Camera e del Senato.

I principali contenuti dell'aggiornamento 2009 hanno riguardato:

- il recepimento del definanziamento, pari a 3.561 milioni di euro, operato con la L. 203/2008 (Finanziaria 2009) sulle risorse di cassa del triennio 2009-11 già iscritte nella tabella F della Legge Finanziaria 2008;
- la destinazione delle risorse previste dal d.l. 185/2008 e, segnatamente, la quota parte spettante ad RFI SpA del fondo (art. 25, comma 1), pari a 960 milioni di euro per l'anno 2009, istituito per gli investimenti del Gruppo Ferrovie dello Stato e dei contributi quindicennali (art. 21, comma 1) finalizzati alla prosecuzione degli interventi previsti dalla L. 443/2001 (cosiddetta Legge Obiettivo);
- le prescrizioni del Cipe che, con delibera n. 10 del 6 marzo 2009, ha definito il criterio per l'applicazione del definanziamento delle risorse invitando a ridurre prioritariamente le disponibilità finanziarie per interventi inseriti nelle Tabelle programmatiche (Tab. B, C e D) non ancora impegnate con atti negoziali verso terzi, e a ridurre, se necessario, anche le disponibilità finanziarie per le opere incluse nella Tabella A - "Opere in corso". Secondo la stessa delibera, oltre al definanziamento di 3.561 milioni di euro (come sopra richiamato) va considerato anche il disposto del d.l. 10 novembre 2008, n. 180 (convertito con la L. 1/2009), che ha determinato una ulteriore riduzione di 25 milioni di euro[1], portando così il definanziamento complessivo a 3.586 milioni di euro;
- le disposizioni del d.l. 39/2009 (convertito in L.77/2009) che prevedono di destinare fino a 100 milioni di euro a interventi sulle reti ferroviarie, funzionali alla ricostruzione nei territori della regione Abruzzo colpiti dagli eventi sismici del 6 aprile 2009.

Da segnalare, inoltre, che:

- nella seduta del 26 giugno il Cipe - con la delibera di presa d'atto del "Piano delle opere prioritarie 2009" proposto dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - ha confermato l'entità delle risorse individuate nella se-

---

[1] È inoltre da rilevare che, rispetto a quanto indicato dal Cipe, al definanziamento devono essere aggiunti ulteriori 32 milioni di euro per gli effetti del d.p.c.m. dell'11 settembre 2008 che varia la disponibilità dei fondi bloccati per l'anno 2007 ai sensi dell'art. 1, comma 758 della Finanziaria 2007, il che porta a un definanziamento complessivo per gli investimenti della rete convenzionale pari a 3.618 milioni di euro.

duta del 6 marzo 2009 presentando, fra l'altro, l'articolazione degli investimenti da finanziare con contributi di Legge Obiettivo (1.317 milioni di euro) e Fondi FAS (1.248 milioni di euro). Il quadro degli interventi sottoposti all'approvazione del Cipe è stato successivamente riportato nell'Allegato Infrastrutture al Documento di Programmazione Economico-Finanziaria (DPEF) per gli anni 2010-2013, approvato nella seduta del 15 luglio 2009;

- con delibera n.71 del 31 luglio il Cipe ha approvato il progetto definitivo della Galleria di base del Brennero, sull'asse ferroviario Monaco-Verona, per un costo complessivo di parte italiana pari a 3.575 milioni di euro; nella stessa seduta è stato approvato anche il progetto definitivo della tratta ad Alta Velocità ferroviaria Treviglio-Brescia (linea Milano-Verona), per un costo complessivo pari a 2.050 milioni di euro e un'assegnazione di 950 milioni di euro in aggiunta a quanto già disponibile sul progetto (181 milioni di euro) per l'avvio di un 1° Lotto costruttivo non funzionale;
- nella seduta del 6 novembre 2009 il Cipe ha approvato il primo Lotto costruttivo non funzionale della linea Alta Velocità/Alta Capacità Milano-Genova, Terzo Valico dei Giovi, con un'assegnazione complessiva di 500 milioni di euro, di cui 400 milioni di euro a valere su risorse di Legge Obiettivo e 100 milioni di euro su risorse del Fondo Infrastrutture;
- nella seduta del 17 dicembre successivo il Cipe ha assegnato 117 milioni di euro a RFI SpA quale quota di competenza per la sottoscrizione dell'aumento di capitale della società Stretto di Messina SpA. Si segnala inoltre che, con delibera n. 77 del 31 luglio, il soggetto aggiudicatore della "variante di Cannitello", indicato in RFI SpA con la delibera n. 83/2006, viene ora individuato nella Stretto di Messina SpA, in quanto l'intervento è connesso e complementare al progetto del Ponte sullo Stretto la cui realizzazione è stata affidata al Contraente Generale con contratto stipulato in data 27 marzo 2006.

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. Da segnalare l'avvio di progetti connessi agli impianti di manutenzione, finalizzati al riordino del relativo reticolo.

Focus sul Contratto di Programma Parte Servizi

Nel corso dell'anno 2009 l'iter approvativo per la definizione dello schema del Contratto di Programma parte servizi con le competenti strutture del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti e del Ministero dell'Economia e delle Finanze non si è ancora concluso; tuttavia nel secondo semestre 2009 si sono intensificati gli incontri con i Ministeri competenti che hanno portato alla definizione di uno schema contrattuale trasmesso al Ministero delle Infrastrutture e Trasporti in data 18 dicembre 2009.

L'ammontare del corrispettivo, definito nello schema di Contratto di Programma, parte servizi, nel quale le prestazioni rese dal Gestore dell'infrastruttura nazionale sono assoggettate al regime Iva del 10%, per l'anno 2010 ammonta a 1.254 milioni di euro Iva compresa.

Si segnala come, per l'anno 2010, lo stanziamento previsto per la società, iscritto sul capitolo 1541 del Bilancio Previsionale dello Stato, ammonti a 975 milioni di euro.

Attività di Ricerca e Sviluppo

Il volume di spesa del Gruppo per investimenti in ricerca e sviluppo nel 2009 è stato pari a 26 milioni di euro, di cui 25 milioni a carico RFI SpA (30 milioni, di cui 29 di RFI SpA a fine 2008).

	2008			2009			D 2009 vs 2008		
Ricerca e sviluppo	**RFI**	**Trenitalia**	**Totale**	**RFI**	**Trenitalia**	**Totale**	**RFI**	**Trenitalia**	**Totale**
Tecnologie per la sicurezza	17,2	0,2	17,4	16,0	0,4	16,4	(1,2)	0,2	(1,0)
Diagnostica innovativa	10,1	0,5	10,6	8,2	0,2	8,4	(1,9)	(0,3)	(2,2)
Studi e sperimentazioni di nuovi componenti e sistemi	1,6	0,1	1,7	1,2	0,2	1,4	(0,4)	0,1	(0,3)
Eco-compatibilità ambientale	-	0,2	0,2	-	0,1	0,1	-	(0,1)	(0,1)
Altro	-	0,1	0,1	-	-	-	-	(0,1)	(0,1)
TOTALE	**28,9**	**1,1**	**30,0**	**25,4**	**0,9**	**26,3**	**(3,5)**	**(0,2)**	**(3,7)**

valori in milioni di euro

La tabella riporta l'ammontare della spesa 2009 ripartita tra le principali aree di investimento ed evidenzia come circa il 63% sia destinato ad attività relative alle tecnologie per la sicurezza della circolazione e il 32% alla diagnostica per il controllo dell'efficienza della rete e del materiale rotabile. La leggera flessione rispetto all'esercizio precedente, è dovuta essenzialmente all'avanzato stato realizzativo dei programmi SCMT ed SSC.

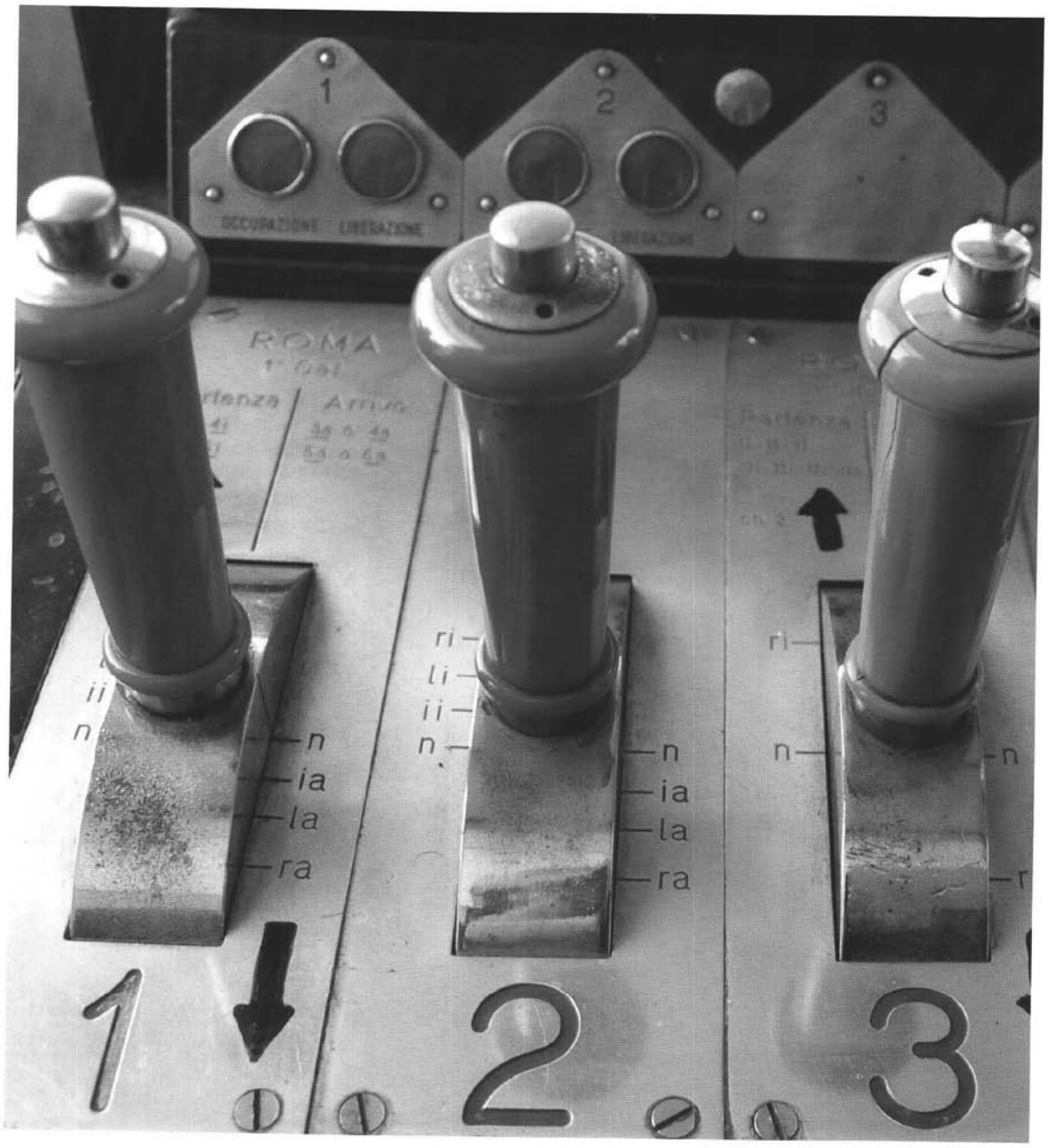
Trenitalia ha proseguito nello sviluppo di simulatori di guida per l'addestramento del personale di condotta, di Sistemi di Diagnostica Innovativa, di Aerodinamica dei profili AV e di interazione ruota-rotaia.

Per quanto concerne RFI SpA, ancora, le principali iniziative svolte nel corso del 2009 hanno riguardato principalmente attività di supporto tecnico nella valutazione, omologazione e miglioramento dei sistemi per il controllo della marcia dei treni (segnatamente SCMT -Sistema Controllo Marcia Treno e SSC - Sistema Supporto alla Condotta) destinati alle linee principali e secondarie della rete tradizionale, oltre al sistema di trasmissione radio GSM-R e al sistema ERTMS (European Rail Traffic Management System), quest'ultimo utilizzato sulla rete AV.

Sono proseguiti inoltre gli studi e le sperimentazioni sui componenti dei sottosistemi di terra e bordo anche finalizzati all'omologazione di apparati innovativi, come pure i test per l'implementazione di funzionalità aggiuntive e per l'integrazione fra i diversi sistemi di sicurezza esistenti. Sono state inoltre portate avanti le attività di sviluppo del progetto "Caronte", un prototipo di rotabile utilizzato per l'integrazione delle funzioni di diagnostica con le tecnologie SSC e GSM-R.
Sono state ulteriormente portate avanti le attività di supporto alla messa in esercizio delle nuove linee AV (Bologna-Firenze, Novara-Milano, e Gricignano-Napoli) nonché quelle di monitoraggio, verifica e sperimentazione attraverso l'impiego dei treni prova Y1e Y2.
Nel corso del 2009 sono infine terminate le attività di sperimentazione e omologazione relative ai componenti innovativi del sistema ferroviario (SCMT-INFILL, segnali a *led*).

Azioni proprie della Capogruppo

Al 31 dicembre 2009, 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 2009, 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

In relazione alle indagini e ai procedimenti giudiziari di maggior rilievo avviati nel tempo da alcune Procure nei confronti di ex rappresentanti di società del Gruppo 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 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 2009.

- 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, alle udienze del 15 aprile, 8 giugno 2009 e 28 settembre 2009, sono stati ascoltati i testi della difesa. Alla successiva udienza del 21 dicembre 2009, su richiesta dei difensori degli imputati, il Tribunale di Perugia ha disposto ulteriori acquisizioni documentali. Il processo è stato rinviato al 1° giugno 2010;
- in merito alla gara per l'affidamento dei servizi ICT (*Information Comunication Technology)* in *outsourcing*, svolta da Ferrovie dello Stato SpA, si evidenzia che la Guardia di Finanza - nell'ambito del procedimento penale n. 21576/09 R.G.N.R. - ha richiesto e ottenuto, a più riprese (nei mesi di aprile e maggio 2009), ulteriore documentazione;
- 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, all'udienza del 16 dicembre 2009, proveniente da altri rinvii, il Tribunale di Napoli, rilevata l'incompetenza territoriale per ragioni di connessione con un altro procedimento, ha trasmesso gli atti alla Procura della Repubblica di Roma;
- 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 (un sesto ha riportato lesioni permanenti) dipendenti della Truck Center sas, cagionato dalle esalazioni di zolfo liberato all'interno di un *tank container*, in data 26 ottobre 2009 si è definito, con sentenza di condanna, il procedimento penale. Il Giudice ha condannato i predetti imputati per reati di omicidio colposo aggravato (art. 589, commi 1,2,3 c.p) e di lesioni colpose gravi (art. 590, commi 1 e 2, c.p.), a quattro anni di reclusione e alla pena accessoria della interdizione dai pubblici uffici, per una durata di cinque anni. Il rappresentante di FS Logistica è stato altresì interdetto, per la durata di quattro anni, dall'esercizio dell'ufficio di amministratore, sindaco, liquidatore, direttore generale e dirigente preposto alla redazione di documenti contabili societari, come pure all'esercizio di ogni altro ufficio con potere di rappresentanza, relativamente a persone giuridiche o imprese.

Merita di rilevare che con la sentenza in argomento sono state condannate, per l'illecito amministrativo dipendente da reato, ai sensi dell'art. 25 septies del d.lgs 231/2001:

- alla sanzione amministrativa di 1.400 mila euro, FS Logistica SpA;
- alla sanzione di 400 mila euro La Cinque Biotrans sas (società appaltatrice la pulitura di cisterne);
- e, parimenti, alla sanzione di 400 mila euro la Truck Center sas (datrice dei lavoro degli operai deceduti).

La compagnia assicurativa sta trattando la definizione dei danni patiti dalle parti civili costituite, in favore delle quali sono state riconosciute provvisionali in sentenza. Si evidenzia che le sanzioni e le pene irrogate diventeranno esecutive al passaggio in giudicato della sentenza;

- per quanto riguarda il procedimento giudiziario in corso che coinvolge i legali rappresentanti di Trenitalia (Procedimento n. 550/06 R.G.N.R. della Procura della Repubblica presso il Tribunale di Arezzo), il cui reato ipotizzato era quello previsto dall'art. 40 comma 1° lettera b del D.Lgs. n. 504/1995 con il quale viene sanzionato chiunque sottrae oli minerali all'accertamento o al pagamento dell'accisa, si è definito in data 17 dicembre 2009 con sentenza di non luogo a procedere per intervenuta prescrizione;
- 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, alla società Trenitalia è stato contestato l'illecito amministrativo di cui all'articolo 25 septies,

comma secondo del D.Lgs. n. 231/2001 "...non avendo adottato ed efficientemente attuato modelli di organizzazione e di gestione atti a prevenire reati della stessa specie di quello accaduto ...". Tale procedimento è entrato nella fase dell'udienza preliminare;

- riguardo i procedimenti penali 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, coinvolgenti diversi ex dipendenti e dirigenti di RFI SpA, sono stati conclusi accordi transattivi con tutte le parti offese. Con riferimento alle indagini e procedimenti penali in corso, non si sono rilevati elementi che possano indurre a ritenere che il Gruppo sia esposto a significative passività,
- 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. Per la difesa di RFI SpA - iscritta nel registro degli indagati ai sensi del D.Lgs. n. 231/01 e successive integrazioni - è stato nominato in data 23 febbraio 2009 l'avvocato difensore. Relativamente a tale procedimento la società è coperta dagli eventuali oneri che potrebbero manifestarsi da idonee polizze assicurative;
- in relazione all'investimento di un dipendente dell'ATI CLF mandataria dei lavori avvenuto sul cantiere di Milano Rho Cèrtosa in data 6 marzo 2008, risulta pendente presso la Procura di Milano il procedimento Penale 9592/2008 R.G.N.R. ed RFI SpA, indagata ai sensi del D. Lgs. 231/01. A seguito dell'Ordinanza di esibizione della documentazione notificata in data 21 maggio 2009, RFI SpA ha nominato il proprio avvocato difensore in data 11 giugno 2009;
- 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 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, non sono pervenuti aggiornamenti sugli sviluppi del giudizio;
- in data 16 gennaio 2009 è stato redatto presso la sede legale di TAV il "Verbale di Polizia Giudiziaria" dalla Guardia di Finanza, I Gruppo Roma. In tale Verbale si evidenzia che a seguito del sequestro da parte della Guardia di Finanza di Capua di un'area in località San Tammaro (CE) di circa 3.168 mq per violazione all'art. 256 (attività di gestione di rifiuti non autorizzata), comma 3 del D.Lgs nr. 152/2006, è stato acceso presso la Procura della Repubblica di Santa Maria Capua Vetere un procedimento penale; da successivi accertamenti della Polizia Giudiziaria è stato appurato inoltre che tale area include due particelle di cui la TAV risulta proprietaria. Premesso quanto sopra, la Guardia di Finanza ha proceduto alla notifica nei confronti del legale rappresentante di quest'ultima società del Decreto di sequestro preventivo emesso in data 13 ottobre 2008 dal G.I.P. del Tribunale di Santa Maria Capua Vetere, dell'informazione di garanzia ex art. 369 c.p.p. emessa in data 21 ottobre 2008 dal P.M. e del Verbale di sequestro ex art 354 redatto in data 03 ottobre 2008 dalla Guardia di Finanza di Capua. Con separato atto si è proceduto a redigere nei confronti del legale rappresentante di TAV verbale di identificazione, elezione del domicilio e nomina del difensore di fiducia, in quanto persona indagata nel predetto procedimento penale.
- 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 e una delle consorziate, la Cogefer SpA. Per la medesima fattispecie Italferr ha ricevuto un analogo ordine di esibizione proveniente dalla medesima Procura.
- in merito all'incidente mortale a un dipendente di un'impresa subappaltatrice di Grandi Stazioni SpA, avvenuto a dicembre 2008 nel corso dei lavori di riqualificazione della Stazione di Napoli Centrale, il procedimento penale è proseguito con il rinvio a giudizio di soggetti operanti nell'ambito delle imprese esecutrici dei lavori, restando pertanto escluso qualsiasi profilo di responsabilità in capo alla società Grandi Stazioni.

Altri procedimenti

Sconto ex DM. 44T/2000

In coerenza con le prescrizioni del DM. 92T/2007, lo sconto è venuto meno dal 1 gennaio 2006.
Con delibera del 18 settembre 2007, l'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato ha avviato un'istruttoria finalizzata all'accertamento di un presunto abuso di posizione dominante, in violazione dell'art. 82 del Trattato CE, da parte di Ferrovie dello Stato SpA e di Rete Ferroviaria Italiana SpA
L'Autorità, in data 13 novembre 2008, ha accettato gli impegni proposti dalle Società, rendendoli obbligatori e chiudendo pertanto il procedimento senza l'accertamento della presunta infrazione.
L'istruttoria era stata avviata al fine di accertare la portata anticoncorrenziale di alcuni comportamenti posti in essere da Rete Ferroviaria italiana SpA e da Ferrovie dello Stato SpA che riguardavano in particolare la revoca della concessione di taluni sconti alle imprese ferroviarie (cd. sconti K2) a partire da giugno 2004, nonché la decisione di avere in restituzione le somme che le imprese ferroviarie (Rail Traction Company SpA, Nord Cargo Srl, Railion Italia Srl e SBB Cargo Italia Srl) si erano autoridotte a titolo di sconto per l'intero periodo 2004-2006, pena la risoluzione del contratto di accesso alla rete.
Gli impegni accettati dall'Autorità consentivano alle imprese ferroviarie, attive nel settore e interessate alla corresponsione dello sconto K2 negli anni 2004-2007, la scelta, che doveva però essere unanime, tra due opzioni.
La prima opzione prevedeva un indennizzo diretto forfetario di 5,7 milioni di euro condizionato alla rinuncia tombale da parte delle imprese ferroviarie al contenzioso amministrativo pendente dinanzi al TAR Lazio per l'annullamento del DM 92T/2007.
La seconda opzione si basava essenzialmente sull'impegno di RFI SpA di fornire a titolo gratuito alla imprese ferroviarie contributi di natura tecnica e servizi di ingegneria finalizzati all'omologazione di rotabili "teste di serie" per la circolazione ad agente unico e/o il rimborso dei costi di attrezzaggio già sostenuti e delle penali per il recesso dai contratti già stipulati con fornitori terzi prima della presentazione degli impegni; il tutto fino a concorrenza di un valore pari a 5 milioni di euro e senza rinuncia al contenzioso.
A seguito della comunicazione di Rail Traction Company SpA di non avvalersi della prima opzione, si è resa automaticamente efficace la seconda opzione.
Le imprese ferroviarie sono state pertanto invitate da RFI SpA a presentare le autocertificazioni previste dagli impegni al fine di poter quantificare l'eventuale rimborso (l'impegno prevedeva peraltro che, in caso di dubbio, le autocertificazioni trasmesse dalle imprese ferroviarie sarebbero state soggette ad *auditing* da parte di un terzo prestatore di servizi indipendente).
Nel corso dell'interlocuzione con le imprese ferroviarie avvenuta dopo la presentazione delle autocertificazioni in data 26 gennaio 2009 è emersa l'incompletezza e l'incoerenza -rispetto ai requisiti contemplati nella versione degli impegni approvata dall'AGCM- della quasi totalità della documentazione ricevuta, per tre ordini di motivi: i) erroneo riferimento a servizi di noleggio; ii) omissione della data di conclusione dei singoli contratti; iii) presenza di voci di costo del tutto improprie.
Sebbene le imprese ferroviarie avessero contestato tale lettura, con comunicazione dello scorso 27 ottobre l'AGCM ha: i) confermato che il testo degli impegni presentato da RFI SpA e reso obbligatorio dall'Autorità non prevede il riconoscimento dei costi relativi ai locomotori "noleggiati" dalle imprese ferroviarie; ii) invitato RFI SpA a nominare, entro il 20 novembre p.v., il soggetto terzo a cui conferire mandato a svolgere attività di *auditing* riguardo i costi autocertificati relativi ai locomotori "non noleggiati".
RFI SpA ha già nominato l'*auditor* dando avvio alle relative attività di verifica.
In data 23 dicembre 2009, Rail Traction Company S.p.A, Nord Cargo Srl, DB Schenker Rail Italia Srl e SBB Cargo Italia Srl hanno proposto ricorso innanzi al TAR Lazio per l'annullamento e/o riforma del suddetto provvedimento "confermativo" dell'Autorità del 27 ottobre 2009 nonché di tutti gli altri atti presupposti, connessi e consequenziali.

Procedimento AGCM:
Nuovo Trasporto Viaggiatori (NTV)/RFI SpA-Ferrovie dello Stato SpA

Come segnalato nel bilancio chiuso al 31 dicembre 2008, con delibera del 2 ottobre 2008 l'Autorità ha avviato un procedimento ex art. 82 del Trattato CE, finalizzato all'accertamento di un possibile abuso di posizione dominante da parte di Ferrovie dello Stato SpA e di RFI SpA consistente in un presunto comportamento dilatorio delle società alla richiesta di NTV di accesso e utilizzo del Centro di manutenzione e delle infrastrutture tecniche costituenti l'Impianto Dinamico Polifunzionale (IDP) del Nodo di Napoli, nonché degli spazi nei fabbricati viaggiatori.
L'AGCM ha notificato ad RFI SpA il 3 novembre 2009 i due provvedimenti che hanno chiuso favorevolmente per Ferrovie dello Stato e Rete Ferroviaria Italiana il procedimento aperto nei loro confronti per abuso di posizione dominante.
Con il primo dei due provvedimenti l'Autorità, accettando gli impegni presentati da RFI SpA sull'IDP di Napoli, ha chiuso positivamente il procedimento nei confronti di Ferrovie dello Stato SpA e RFI SpA, senza accertare infrazioni, ai sensi dell'art. 14-ter della Legge n. 287/90. Gli impegni prevedono la messa a disposizione di NTV da parte di RFI SpA dell'area alternativa e limitrofa all'IDP di Napoli denominata "Fascia Traccia Alto" sulla base di condizioni economiche improntate a criteri oggettivi e tali da assicurare un'effettiva e sostanziale parità di trattamento a eventuali altri soggetti interessati.
Con il secondo provvedimento l'Autorità, accertando che Ferrovie dello Stato SpA e RFI SpA non hanno posto in essere alcuna violazione delle norme antitrust, ha chiuso l'istruttoria relativa alla richiesta di accesso agli spazi nelle stazioni ferroviarie passeggeri.
Sulla base delle evidenze raccolte, l'Autorità ha quindi potuto accertare che Ferrovie dello Stato SpA ed RFI SpA non si sono rese responsabili di alcuna condotta dilatoria o discriminatoria nei confronti di NTV.

Interventi/trasferimenti per il Gruppo di risorse pubbliche di competenza del 2009

	Ferrovie dello Stato	RFI	Trenitalia	TAV	Sita	FS Logistica	Cemat	Tevere TPL	Italcontainer	Serfer	SGT	Totale
Contributi in conto esercizio												
Contratto di Programma		849.274										849.274
Altri dallo Stato	1.725	74.408	18.212			282						94.626
Contributi Unione Europea	98	184	293				432		11			1.016
Da Enti pubblici territoriali		31			11.794							11.826
Contributi diversi da altri					0		1.901	3.347		60	10	5.317
Contributi in c/investimento												0
Da Stato		3.915.770		857.413		0						4.773.183
Da Enti pubblici territoriali		113.597	35.872		1.866							151.335
Contributi Unione Europea		149.300	0	14.727								164.027
TOTALE	**1.823**	**5.102.564**	**54.377**	**872.140**	**13.660**	**282**	**2.332**	**3.347**	**11**	**60**	**10**	**6.050.605**

valori in migliaia di euro

Decreto legislativo 231/2001

Il vigente Modello di Organizzazione, Gestione e Controllo definito per gli effetti di cui al D.Lgs. n. 231/2001 è stato aggiornato, ripresentato e approvato il 17 dicembre 2009 dal Consiglio di Amministrazione di Ferrovie dello Stato SpA, a fronte di varianti sopraggiunte nella normativa di legge e nell'assetto organizzativo interno.

L'originario Modello Organizzativo di Ferrovie dello Stato SpA di riferimento, approvato il 12 dicembre 2003 e la cui rivisitazione era in corso da tempo, è stato rivisto in quanto superato principalmente sotto i seguenti diversi profili:

- per l'impostazione (perché le aree di rischio individuate erano associate alle strutture organizzative e non ai processi aziendali);
- perché i contenuti non avevano una vera e propria valenza formativa e di sensibilizzazione nei confronti del personale privo di particolari competenze giuridiche;
- perché sottendeva una concezione dell'Organismo di Vigilanza come controllore di primo livello sui processi aziendali inducendo, tra le altre cose, un senso di deresponsabilizzazione del *management* operativo (che invece - prima di ogni altro - deve esercitare il controllo sul personale a riporto);
- perché non aggiornato rispetto ai reati individuati dal legislatore nell'ambito della normativa di riferimento dal dicembre 2003 in avanti.

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 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 Relazioni sulla Gestione ai bilanci 2007 e 2008, a seguito di specifica indicazione del Ministero dell'Economia e delle Finanze, nell'ottica dell'adozione di sistemi di *governance* sempre più evoluti ed equiparati a quelli delle società quotate, è stata introdotta la figura di cui alla Legge n. 262/05 del "Dirigente Preposto alla redazione dei documenti contabili societari" di Ferrovie dello Stato SpA, con modifica dello Statuto Sociale deliberata dell'Assemblea degli Azionisti il 27 aprile 2007.
Il Dirigente Preposto di Ferrovie dello Stato SpA è stato nominato dal Consiglio di Amministrazione del 26 ottobre 2007.
Nell'arco del triennio di mandato appena trascorso il Dirigente Preposto ha definito e implementato il modello di gestione della *compliance* alla Legge n. 262 per il Gruppo Ferrovie dello Stato seguendo un approccio basato sulle *best practice* di riferimento e in particolare sul *Co.S.O. Framework*.
Il sistema disegnato prevede la formalizzazione e 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 oltre 200 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 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 e 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, Sogin Srl, 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 n. 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 alle norme di legge e ai principi contabili 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 del Dirigente Preposto ed Amministratore Delegato 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 similare alle precedenti attestazioni citate) scritta e firmata dai rappresentanti legali e responsabili amministrativi delle entità indicate.
Come si evince l'attività svolta nell'arco del triennio appena concluso, 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 le principali società che operano nel Gruppo

Andamento economico e situazione patrimoniale-finanziaria per società

RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA

	2009	2008
Principali indicatori		
Ricavi operativi	2.322,1	2.507,4
Costi operativi al netto di capitalizzazioni e variazioni di rimanenze	2.405,8	2.453,7
Margine operativo lordo	(83,6)	53,7
Risultato netto di esercizio	8,0	38,9
Flusso di cassa da attività di esercizio	(557,4)	(624,2)
Investimenti tecnici	3.227,3	3.483,1
	31.12.2009	31.12.2008
Capitale investito netto	33.746,9	33.452,4
Posizione finanziaria netta	916,5	377,0
Consistenza di personale finale	31.595	32.896

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. 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.

Andamento della gestione

Per quanto riguarda gli eventi che hanno caratterizzato l'esercizio 2009 si rinvia al paragrafo "Principali eventi dell'anno" riferito al Gruppo.
La società chiude l'esercizio 2009 facendo registrare un utile di 8 milioni di euro, contro un risultato positivo di 38,9 milioni di euro del 2008.
Il margine operativo lordo, negativo per 83,6 milioni di euro, presenta invece una riduzione di 137,3 milioni di euro rispetto al 2008 (53,7 milioni di euro).
Quanto sopra per effetto di minori ricavi per 185,3 milioni di euro pur in presenza di costi operativi che, al netto delle capitalizzazioni e variazione delle rimanenze, evidenziano una diminuzione di 47,9 milioni di euro.
Sul fronte dei ricavi operativi la variazione negativa è essenzialmente da attribuire al decremento dei proventi percepiti dallo Stato in esecuzione del Contratto di Programma per 191,3 milioni di euro, e dei ricavi da traffico per 33,4 milioni di euro, mentre un miglioramento di 39,4 milioni di euro si registra negli altri ricavi da pedaggio e prestazioni infrastrutturali dovuto in prevalenza alle maggiori attività di affidamento e realizzazione di progetti commissionati alla società da parte dei Comuni di Roma, Torino e Palermo.
I costi operativi, al netto delle capitalizzazioni, fanno registrare il citato decremento di 47,9 milioni di euro, dovuto essenzialmente all'effetto combinato:

- del decremento del costo del lavoro per 3 milioni di euro, determinato dal proseguimento dell'attività di reingegnerizzazione dei processi e dal conseguente contenimento degli organici;
- della diminuzione di 88,1 milioni di euro degli altri costi operativi determinato prevalentemente dal decremento di 46,7 milioni di euro dei costi per acquisto di materie prime, sussidiarie, di consumo e merci e dall'incremento di 45,2 milioni di euro della variazione delle rimanenze di materie prime, sussidiarie, di consumo e merci determinato dall'aumento delle giacenze;
- delle minori capitalizzazioni (43,3 milioni di euro) dovute per 27 milioni di euro alla voce materiali e per 16,3 milioni di euro alla voce relativa ai costi interni.

Gli ammortamenti registrano un aumento di 22,8 milioni di euro per effetto del maggiore utilizzo dell'infrastruttura a seguito dell'aumento della domanda di traffico sulla rete Alta Velocità/Alta Capacità.
La variazione positiva di 201,9 milioni di euro registrata negli accantonamenti netti e svalutazioni è principalmente dovuta ai minori accantonamenti per contenzioso del lavoro (39,8 milioni di euro) conseguenti a una più puntuale riquantificazione delle singole cause di lavoro, per oneri connessi alla restituzione nel 2009 alle IF dei costi per l'energia per la trazione dei treni (102,4 milioni di euro) e per la valorizzazione delle opere da dismettere (41.000 mila euro), nonché alle minori svalutazioni dei crediti dell'attivo circolante (6.410 mila euro).
Il saldo oneri e proventi diversi presenta un incremento di 10,2 milioni di euro ed è determinato essenzialmente dall'iscrizione dei residui passivi dell'anno 2008 relativi ai contributi in conto esercizio (28,6 milioni di euro) e da minori plusvalenze realizzate (18,3 milioni di euro).
Conseguentemente il risultato operativo registra un valore negativo di 79,2 milioni di euro, comunque in miglioramento del 33,6% circa rispetto allo stesso dato del 2008 (-119,2 milioni di euro).
Il saldo della gestione finanziaria è positivo per 12,4 milioni di euro (-1,5 milioni di euro nel 2008). Sul miglioramento rispetto all'esercizio precedente incide sostanzialmente la riduzione degli oneri finanziari (14,9 milioni di euro) per la diminuzione dei tassi d'interesse di riferimento e per la chiusura del finanziamento con Banca OPI, in parte compensata da un decremento nei proventi da partecipazioni (1,2 milioni di euro) e dei proventi da controllante (1,3 milioni di euro).
Le componenti straordinarie nette presentano un saldo positivo di 95 milioni di euro. Sul saldo incidono in particolare le sopravvenienze attive (129,2 milioni di euro), principalmente riconducibili a rilascio di fondi eccedenti, a rettifiche di stime effettuate negli anni precedenti e a indennizzi assicurativi, e gli altri proventi (8,2 milioni di euro), compensati parzialmente dalle sopravvenienze passive (39,8 milioni di euro) riferibili a maggiori oneri accertati a titolo di conguaglio per il rinnovo contrattuale di lavoro e a rettifiche di costi di esercizi precedenti.
La posizione finanziaria netta è pari a 916,5 milioni di euro. La variazione con il 2008 (+539,5 milioni di euro) è sinteticamente riconducibile alla posizione finanziaria netta a medio/lungo il cui aumento (607,2 milioni di euro) è legato, da un lato, all'aumento dei debiti verso la Capogruppo (239,9 milioni di euro) e verso le banche (450 milioni di euro), all'incremento degli anticipi relativi alle opere TAV (219,6 milioni di euro) e al decremento dei crediti verso il Ministero dell'Economia e delle Finanze (127,7 milioni di euro) e, dall'altro, all'aumento dei crediti verso TAV (430 milioni di euro) per la parte di contributi erogati. Tale aumento è parzialmente compensato dalla riduzione della posizione finanziaria netta a breve per 67,7 milioni di euro.

TAV SpA

	2009	2008
Principali indicatori		
Contributi in conto esercizio	4,0	0,0
Altri ricavi	23,0	54,2
Costi	710,8	1.421,8
Saldo della gestione finanziaria	(149,2)	(165,1)
Variazione dei lavori in corso su ordinazione	851,8	1.541,8
Risultato netto di esercizio	0,0	0.0
Flusso di cassa da attività di esercizio	562,1	1.693,3
Investimenti tecnici	0,0	0,1
	31.12.2009	**31.12.2008**
Capitale investito netto	6.165,7	8.237,8
Posizione finanziaria netta	4.368,3	5.153,6
Consistenza di personale finale	46	59

valori in milioni di euro

TAV SpA ha per scopo la progettazione e costruzione delle linee e infrastrutture ferroviarie per il sistema Alta Velocità/Alta Capacità, il cui sfruttamento economico compete alla controllante RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA in qualità di Gestore dell'Infrastruttura ferroviaria nazionale.

Andamento della gestione

Per quanto attiene alle informazioni relative alle scissioni TAV-RFI, si rinvia al commento del paragrafo "Principali eventi dell'anno" riferito al Gruppo.

Le principali variazioni intervenute nell'esercizio hanno riguardato gli altri ricavi, i costi, la variazione dei lavori in corso su ordinazione e il saldo della gestione finanziaria.

Il decremento della voce costi, altri ricavi, così come la variazione dei lavori in corso su ordinazione, è da ricollegarsi alla minore attività svolta nel periodo dalla società relativamente alle opere per la realizzazione del sistema Alta Velocità/Alta Capacità a seguito dell'ormai sostanziale completamento delle linee.

In particolare la voce variazione dei lavori in corso su ordinazione è relativa all'incremento del valore delle rimanenze che, tenuto conto di quanto stabilito nella Convenzione del 9 dicembre 2003 con la controllante RFI SpA, è commisurato ai costi e oneri sostenuti, inclusi quelli di struttura e quelli finanziari, riferibili alla realizzazione delle opere, al netto dei proventi. Non essendosi registrate partite non imputabili alla realizzazione dell'opera, la voce riflette tutti i costi e oneri sostenuti nell'esercizio, al netto dei proventi. Il decremento rispetto all'anno precedente (-690 milioni di euro) è da ricollegarsi alla già citata minore attività svolta dalla società relativamente alle opere in corso di esecuzione per la realizzazione del sistema Alta Velocità/Alta Capacità che ha comportato minori costi e, di conseguenza, minori capitalizzazioni. Si precisa che in tale voce sono inclusi gli oneri relativi alla difesa nei contenziosi in essere con i *General Contractor*.

A tale riguardo, stante l'estrema complessità e gli elevati ammontari coinvolti, d'intesa con la Controllante, per il contenzioso sono stati selezionati quali professionisti di fiducia - in linea con l'impostazione seguita al riguardo anche a livello di Gruppo - legali dotati di particolare competenza ed esperienza nelle fattispecie specifiche. Gli oneri maturati relativi a tale attività di difesa, con corrispettivi - ancorché significativi - ridotti rispetto ai minimi

tariffari, sono stati inseriti nel bilancio 2009 unitamente alle spese derivanti dal funzionamento dei Collegi Arbitrali.
Nel corso del 2009 è stata inoltre effettuata una attività di *audit* per l'analisi e verifica della contabilità di commessa e dell'entità delle spese e dei costi incorsi negli anni passati da uno dei *General Contractor* affidatario di appalti nell'ambito delle opere di realizzazione della rete Alta Velocità/Alta Capacità.
Il saldo della gestione finanziaria, negativo per 149,2 milioni di euro, migliora rispetto all'esercizio precedente per 15,9 milioni di euro. La variazione è da imputare ai minori interessi passivi registrati verso il mercato per i finanziamenti in essere a seguito del rimborso di alcune quote capitale e ai minori interessi passivi verso la Controllante a seguito del trasferimento a RFI SpA, in conseguenza della scissione del ramo d'azienda " tratta Alta Velocità/Alta Capacità Milano-Bologna lotti funzionali 1°,3° e ulteriore porzione del 2°" di parte dell'indebitamento finanziario relativo al contratto di mutuo con Cassa Depositi e Prestiti e al contratto di finanziamento con la BEI. Tale riduzione degli interessi passivi ha più che compensato la riduzione registrata negli interessi attivi maturati sul conto corrente di corrispondenza intrattenuto con la Capogruppo a seguito della riduzione della giacenza media.
Il flusso di cassa generato dall'attività di esercizio passa da un valore negativo di 1.693,3 milioni di euro a un saldo sempre negativo di 562,1 milioni di euro; tale miglioramento deriva sostanzialmente dalla riduzione della variazione dei lavori in corso su ordinazione precedentemente citata, e dalla variazione positiva nei crediti commerciali e diversi, dovuta essenzialmente all'incasso dei crediti Iva chiesti a rimborso (vantati nei confronti di Ferrovie dello Stato) e dalla liquidazione da parte di RFI SpA di alcuni crediti per riaddebito costi relativi a esercizi precedenti.
Il capitale investito netto si riduce rispetto all'esercizio precedente per circa 2.072 milioni di euro; ciò deriva sostanzialmente dalla riduzione del capitale circolante netto a seguito del trasferimento ad RFI SpA del valore delle rimanenze a seguito delle scissioni della tratta Milano-Bologna e delle tratte del cosiddetto Asse Orizzontale, nonché alla riduzione dei debiti commerciali dovuta alla minore attività della società.
L'indebitamento finanziario netto passa da un valore di 5.153,6 milioni di euro a un valore di 4.368,3 milioni di euro. La variazione è dovuta sostanzialmente all'effetto combinato, da un lato, del trasferimento ad RFI SpA di parte dell'indebitamento finanziario a seguito delle scissioni operate nel corso dell'esercizio 2009 e del rimborso di quote capitale in scadenza, come si accennava precedentemente e, dall'altro, dell'incremento dei debiti verso RFI SpA per gli anticipi ricevuti, dell'incremento dei debiti verso la Capogruppo per la linea di credito *intercompany* e dell'incremento delle disponibilità liquide sul conto corrente intersocietario. In particolare nel corso dell'esercizio sono stati rimborsati prestiti per 707,6 milioni di euro e, con l'operazione di scissione, sono stati trasferiti ad RFI SpA debiti per 500 milioni di euro, riducendo nel contempo debiti verso la Controllante per 371 milioni di euro. Il saldo positivo del conto corrente intersocietario intrattenuto con la Capogruppo si è infine incrementato di 23,8 milioni di euro.

TRENITALIA SpA

	2009	2009 (pro forma)	2008
Principali indicatori			
Ricavi operativi	5.617,0	5.637,8	5.772,4
Costi operativi al netto di capitalizzazioni/variazioni di rimanenze	4.637,0	4.655,7	4.853,8
Margine operativo lordo	980,0	982,1	918,6
Risultato netto di esercizio	19,6	19,7	(41,6)
Flusso di cassa da attività di esercizio	447,8	447,8	714,9
Investimenti tecnici	1.007,0	1.007,0	894,8
	31.12.2009	**31.12.2009**	**31.12.2008**
Capitale investito netto	8.107,2	8.107,2	6.980,5
Posizione finanziaria netta	6.297,6	6.297,6	5.811,6
Consistenza di personale finale	42.174	42.174	47.686

valori in milioni di euro

Trenitalia SpA ha per scopo l'esercizio del trasporto ferroviario di passeggeri e merci.

Premessa

A seguito dell'operazione di affitto del ramo d'azienda "Trasporto Regionale Lombardia" a TLN - Trenitalia Le Nord Srl, operativo dal 15 novembre 2009, i dati di conto economico della società non includono, per il periodo 15 novembre - 31 dicembre 2009 valori riferiti al ramo citato. Per cui, al fine di un confronto omogeneo con l'esercizio precedente, si rende necessario confrontare i dati 2008 con l'esercizio 2009 che include anche i ricavi e i costi del ramo TLN oggetto dell'affitto. I commenti alle variazioni sono pertanto effettuati sui valori 2009 pro-formati.

Andamento della gestione

L'esercizio 2009 chiude con un risultato positivo di 19,6 milioni di euro, in forte miglioramento rispetto all'esercizio 2008 chiuso con un risultato negativo di 41,6 milioni di euro.
Il margine operativo lordo passa da 918,6 milioni di euro del 2008 a 982,1 milioni di euro del 2009 mentre il risultato operativo, che registrava l'anno scorso una valore di 187 milioni di euro, si incrementa 30,3 milioni di euro.
I ricavi da mercato, pari a 3.102 milioni di euro, evidenziano una diminuzione percentuale del 2,3% (pari a 164,4 milioni di euro) collegata principalmente alla diminuzione del settore cargo (224 milioni di euro), di cui si è ampiamente parlato nei paragrafi precedenti, parzialmente compensata dall'incremento del fatturato del settore della media percorrenza (79 milioni di euro).
I ricavi derivanti da corrispettivi per i contratti di servizio pubblico (Regioni e Stato) evidenziano un incremento, rispetto all'esercizio precedente, di 59,2 milioni di euro.
I costi operativi, in conformità con il percorso di forte recupero di efficienza negli ultimi esercizi, registrano una ulteriore consistente riduzione rispetto al 2008 per 198 milioni di euro.
In particolare il costo del lavoro, rispetto al 2008, segna un miglioramento di 73,8 milioni di euro, riconducibile essenzialmente alla riduzione dell'organico a seguito del graduale processo di miglioramento dell'efficienza dei processi aziendali.
Gli altri costi si riducono di 135 milioni di euro, principalmente a seguito della diminuzione degli oneri legati alla produzione per circa 94 milioni di euro, di quelli legati alla vendita e distribuzione per 13 milioni di euro, nonché per costi minori per 16 milioni di euro (tra cui i più significativi sono relativi ai minori costi per servizi amministrativi e informatici per 5 milioni di euro).

Gli ammortamenti si incrementano, rispetto al 2008, di 73,7 milioni di euro.
L'andamento della gestione finanziaria rispetto al 2008 segna un miglioramento complessivo di 107,3 milioni di euro attribuibile prevalentemente alla dinamica del mercato dei tassi di interesse (il costo dell'indebitamento oneroso infatti è passato dal 4,8% del 2008 al 2,9% del 2009).

Le componenti straordinarie nette presentano una variazione negativa di 85,2 milioni di euro dovuta principalmente:

- per 71,9 milioni di euro dal venir meno della quota contabilizzata nel corso del 2008 di quanto reso disponibile dal D.L n. 81/2007 per la remunerazione degli obblighi di servizio pubblico fino al 2003;
- per 47,6 milioni di euro da minori penali nei confronti dei fornitori per tardive consegne di materiale rotabile.

Tali decrementi sono stati parzialmente riassorbiti dal riconoscimento da parte del Gestore dell'Infrastruttura di un conguaglio relativo agli anni 2000-2008 dei costi dell'energia elettrica per 73,9 milioni di euro.
Il capitale investito netto passa da 6.980,5 milioni di euro del 2008 a 8.107,2 milioni di euro nel 2009.
Tale variazione è dovuta principalmente all'incremento del capitale immobilizzato netto che registra un aumento di 789,8 milioni di euro dovuto, oltre agli investimenti dell'esercizio, al valore degli impianti trasferiti da RFI SpA per 621 milioni di euro, a seguito dell'operazione di scissione descritta nella sezione "Eventi significativi dell'anno".
La posizione finanziaria netta peggiora di 486 milioni di euro principalmente per effetto dello slittamento degli incassi dal Ministero dell'Economia e delle Finanze a valere sui Contratti di Servizio con lo Stato e le Regioni a Statuto Speciale per l'esercizio 2009, pari a 839 milioni di euro; tale ritardo è stato parzialmente compensato dell'incasso dei crediti Iva per 323 milioni di euro.

FS LOGISTICA SpA

	2009	2008	2008 (pro forma)
Principali indicatori			
Ricavi operativi	112,5	187,0	165,7
Costi operativi al netto di capitalizzazioni/variazioni di rimanenze	113,9	186,3	164,5
Margine operativo lordo	(1,4)	0,7	1,2
Saldo gestione finanziaria	2,2	1,7	2,1
Risultato netto di esercizio	(6,0)	1,0	2,4
Flusso di cassa da attività di esercizio	(20,1)	2,3	2,3
Investimenti tecnici	2,3	1,6	1,6
	31.12.2009	**31.12.2008**	**31.12.2008**
Capitale investito netto	378,5	458,0	458,0
Posizione finanziaria netta	56,3	11,7	11,7
Consistenza di personale finale	149	143	143

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 ed Italcontainer SpA).

Premessa

Nel corso dell'esercizio 2008 fu costituita, in JV al 50% con il gruppo Poste Italiane, la Italia Logistica SpA mediante conferimento, da parte di FS Logistica SpA., del ramo d'azienda costituito dalla *Business Unit* Omnia Logistica.
Pertanto, al fine di rendere significativo il confronto, i dati del 2009 vengono comparati con un 2008 proforma che scorpora dal conto economico di FS Logistica SpA i risultati della ex *Business Unit* Omnia Logistica.

Andamento della gestione

La società chiude l'esercizio 2009 con un risultato negativo di 6 milioni di euro contro un risultato positivo di 2,4 milioni di euro dell'esercizio precedente.
Il margine operativo lordo registra un peggioramento di 2,6 milioni di euro dovuto alla riduzione più che proporzionale dei ricavi operativi rispetto ai costi della medesima natura. La flessione dei ricavi è da ricondurre principalmente alla cessazione delle attività di trasporto e logistica per l'Emergenza Rifiuti in Campania, che da giugno 2008 è gestita direttamente da Trenitalia, oltre che da una forte contrazione della produzione industriale che ha colpito i traffici più remunerativi nei diversi settori in cui operano le *business units* della società.
Gli ammortamenti ammontano a 2,4 milioni di euro, in linea con l'esercizio precedente.
Il saldo della gestione finanziaria registra una leggera variazione positiva rispetto all'esercizio precedente per effetto di minori oneri, frutto principalmente della riduzione dei tassi di interesse e della ristrutturazione del debito nei confronti della Capogruppo.
Le componenti straordinarie nette, infine, presentano una diminuzione di 4,3 milioni di euro dovuta alla presenza, per l'esercizio 2008, della plusvalenza realizzata con già citato il conferimento della *Business Unit* Omnialogistica a Italia Logistica Srl.

La variazione del capitale investito netto, da 458 milioni di euro a 378,5 milioni di euro, è dovuta principalmente alla diminuzione del capitale circolante netto gestionale (89,8 milioni di euro) per effetto dell'operazione straordinaria di retroscissione verso RFI SpA di una parte (118 milioni di euro) del patrimonio immobiliare precedentemente conferito al fine di garantire, da parte di quest'ultima, un'ottimale ed efficiente operatività dell'infrastruttura ferroviaria.
Il capitale immobilizzato netto presenta un incremento di 14 milioni di euro, dovuto alla variazione positiva delle Partecipazioni (+22,2 milioni di euro), dato essenzialmente dalle acquisizioni del 100% della società Italcontainer SpA e del 53,28% della società Cemat SpA; tale miglioramento è stato parzialmente mitigato dalla diminuzione delle Immobilizzazioni tecniche, per effetto dell'operazione di retroscissione di una parte di patrimonio immobilizzato (8,2 milioni di euro).
La posizione finanziaria netta presenta un peggioramento di 44,5 milioni di euro, principalmente per effetto:

- dell'incremento dei debiti verso la Capogruppo FS per 37,6 milioni di euro, in seguito alla citata ristrutturazione delle linee di credito precedentemente concesse;
- all'estinzione del credito per finanziamento concesso alla Serfer SpA per 6,9 milioni di euro.

Infine si segnala che la società, ai sensi del D.Lgs. n. 38/2005, ha optato per l'adozione in forma volontaria dei principi contabili internazionali IAS/*IFRS* e di redigere, a partire dall'esercizio 2009, il Bilancio consolidato di gruppo applicando tali nuovi principi, allegandolo al Bilancio di esercizio di FS Logistica SpA in sede di deposito di quest'ultimo.

ITALFERR SpA

	2009	2008
Principali indicatori		
Ricavi operativi[1]	176,7	195,4
Costi operativi al netto di capitalizzazioni	152,8	155,8
Margine operativo lordo	23,9	39,6
Risultato netto di esercizio	11,3	19,1
Flusso di cassa da attività di esercizio	(16,6)	9,1
Investimenti tecnici	5,8	2,7
	31.12.2009	**31.12.2008**
Capitale investito netto	45,6	79,4
Posizione finanziaria netta	(99,2)	(138,7)
Rimanenze di lav. in corso su ordinazione e acconti	739,1	982,3
Consistenza di personale finale	1.362	1.432

valori in milioni di euro

[1] Compr

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.

Andamento della gestione

La società chiude l'esercizio 2009 con un risultato positivo di 11,3 milioni di euro, dopo ammortamenti per 4,6 milioni di euro e imposte per 10 milioni di euro, con una riduzione di 7,8 milioni di euro rispetto all'esercizio precedente. La variazione negativa è da attribuire alla diminuzione dei ricavi per prestazioni di servizi d'ingegneria (19,4 milioni di euro) e deriva principalmente dagli effetti della "rideterminazione" dei margini di commessa, che ha visto la sua massima applicazione nel corso del 2008, con impatto sui ricavi di 14,2 milioni di euro, mentre nell'esercizio in corso hanno avuto un impatto di soli 3,7 milioni di euro.
I costi operativi, al netto delle capitalizzazioni, presentano una riduzione di 3 milioni di euro derivante dalla riduzione degli altri costi operativi di 5,3 milioni di euro mentre il costo del lavoro aumenta di 2,3 milioni di euro.
Il margine operativo lordo si riduce di conseguenza di 15,7 milioni di euro rispetto al 2008.
Il risultato operativo, pari a 18,7 milioni di euro, presenta una variazione negativa rispetto all'esercizio precedente (8,9 milioni di euro) minore della riduzione registrata dal margine operativo lordo, per effetto di minori accantonamenti per rischi contrattuali rispetto all'esercizio precedente e delle sopravvenienze attive per rilascio fondi eccedenti.
La gestione finanziaria presenta un saldo positivo di 1,2 milioni di euro, in forte contrazione rispetto al 2008 (-6,5 milioni di euro) a causa della riduzione del tasso medio di remunerazione del conto corrente intersocietario, e le componenti straordinarie nette presentano un saldo positivo di 1,4 milioni di euro.
La posizione finanziaria netta risulta positiva per 99,2 milioni di euro ed è composta essenzialmente dal saldo del conto corrente intersocietario intrattenuto con la Capogruppo. La riduzione di 39,5 milioni di euro rispetto all'esercizio precedente dipende dall'assorbimento di liquidità dell'attività d'esercizio (16,6 milioni di euro), dell'attività d'investimento (5,8 milioni di euro) e dalla distribuzione di dividendi (17 milioni di euro).

FERSERVIZI SpA

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

valori in milioni di euro

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

Andamento della gestione

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

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

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

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

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

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

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

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

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

GRANDI STAZIONI SpA

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

valori in milioni di euro

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

Andamento della gestione

La società chiude l'esercizio 2009 con un utile netto di 37,4 milioni di euro, segnalando una variazione positiva di 22,4 milioni di euro rispetto all'esercizio 2008.
Il margine operativo lordo, che si attesta a 42,1 milioni di euro, presenta un miglioramento di 3,1 milioni di euro dovuto sostanzialmente all'aumento dei ricavi operativi per 3,3 milioni di euro e a costi della stessa natura rimasti invariati.
Con riferimento ai ricavi operativi, che ammontano a 183,8 milioni di euro, si registra un decremento del fatturato relativo ai ricavi derivanti dalla pubblicità (6,1 milioni di euro) e dalle locazioni (0,7 milioni di euro) rispetto al precedente esercizio, più che compensato dall'aumento dei ricavi per servizi ai clienti (4,4 milioni di euro) e dalla variazione dei lavori in corso su ordinazione (5,7 milioni di euro).
Dal lato dei costi operativi, che al netto delle capitalizzazioni/variazioni delle rimanenze ammontano a 141,7 milioni di euro, il costo del lavoro, pressoché invariato rispetto al 2008, si attesta a 15,1 milioni di euro. Gli altri costi ammontano complessivamente a 128,3 milioni di euro, con un decremento di 8 milioni di euro e la variazione delle rimanenze è positiva per 1,7 milioni di euro con un decremento di 8,4 milioni di euro rispetto al valore positivo del 2008.
Le imposte sul reddito ammontano a 20,1 milioni di euro, con un incremento di 11,6 milioni di euro rispetto al precedente esercizio.
La posizione finanziaria netta al 31 dicembre 2009 si attesta a 152,4 milioni di euro. L'aumento di 12,8 milioni di euro è dovuto essenzialmente all'aumento dei debiti verso la Banca Europea per gli Investimenti per il finanziamento acceso per far fronte ai lavori di riqualificazione interni alle stazioni.
Si segnala che il Consiglio di Amministrazione della società ha deliberato di redigere, a partire dall' esercizio 2009, il Bilancio consolidato di Gruppo e di adottare, nella predisposizione dello stesso, i principi contabili internazionali IAS/*IFRS*. Pertanto lo scorso 16 marzo 2010 il Consiglio di Amministrazione stesso, oltre ad approvare il bilancio di esercizio 2009 di Grandi Stazioni SpA, ha approvato all'unanimità anche i documenti appositamente preparati e presentati (schemi di Stato Patrimoniale e Conto Economico consolidati IAS/*IFRS* al 31 dicembre 2009 e 2008 più

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

CENTOSTAZIONI SpA

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

valori in milioni di euro

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

Andamento della gestione

La società chiude l'esercizio 2009 (primo esercizio di adozione dei principi contabili internazionali IAS/*IFRS*) con un utile netto di 7,6 milioni di euro contro i 6,2 milioni di euro del 2008. Si evidenzia come, sia a livello patrimoniale che economico, l'impatto della transizione agli IAS/*IFRS* abbia determinato effetti da considerare immateriali; pertanto il confronto con i dati 2008, basati sull'applicazione dei principi contabili nazionali, rimane a questi fini attendibile.
Il margine operativo lordo si attesta a 15,5 milioni di euro con un incremento di 2,8 milioni di euro rispetto al 2008.
Il ricavi operativi si incrementano di 2,1 milioni di euro (+3%) per la crescita dei corrispettivi in tutte le attività tipiche in parte compensata dalla riduzione dei ricavi per attività di ingegneria, per quella dei ricavi per penali e per recupero spese varie.
I costi operativi ammontano a 57,5 milioni di euro e si decrementano di 0,7 milioni di euro (-1,2%) in conseguenza della riduzione di tutti i costi operativi compensata dall'incremento del canone di retrocessione ad RFI SpA (1,5 milioni di euro).
Il risultato operativo, pari a 12,3 milioni di euro, sconta ammortamenti per 2 milioni di euro (sostanzialmente in linea con l'esercizio precedente) e svalutazioni e accantonamenti per 1,1 milioni di euro (+0,2 milioni di euro rispetto al 2008).
La gestione finanziaria presenta un saldo negativo di 0,5 milioni di euro (positivo di 0,2 milioni di euro nel 2008). Il peggioramento è dovuto sia ai maggiori oneri finanziari conseguenti al nuovo finanziamento sottoscritto per 14 milioni di euro nel corso dell'anno che ai minori proventi finanziari realizzati nell'esercizio.
La posizione finanziaria netta della società a fine esercizio risulta negativa per 18,7 milioni di euro con un incremento sostanziale (10,5 milioni di euro) rispetto alla fine dell'esercizio precedente dovuta alla sottoscrizione del citato mutuo decennale per 14 milioni di euro e all'incremento di disponibilità su banche e sul conto corrente intersocietario.

SITA SpA

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

valori in milioni di euro

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

Andamento della gestione

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

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

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

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

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

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

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

SOGIN Srl

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

valori in milioni di euro

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

Andamento della gestione

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

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

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

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

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

FERCREDIT SpA

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

valori in milioni di euro

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

Andamento della gestione

La società chiude l'esercizio 2009 con un utile di 6 milioni di euro (-25,7% rispetto al 2008).
Il margine d'interesse presenta un decremento di 3,5 milioni di euro (-25,74%) rispetto all'esercizio precedente conseguenza della vistosa riduzione dei tassi attivi e passivi del mercato finanziario che ha comportato una riduzione sia degli oneri sia dei proventi finanziari in presenza di impieghi sostanzialmente invariati rispetto al 2008.
Nel settore del *factoring* si è registrato un *turnover* di 1.803 milioni di euro, in lieve flessione rispetto all'esercizio precedente nel quale era pari a 1.865 milioni. Il settore risente, come già nel 2008, dei minori investimenti del Gruppo Ferrovie dello Stato, soprattutto per il completamento dei lavori relativi all'Alta Velocità/Alta Capacità.
Il settore del *leasing* e dei finanziamenti finalizzati, condizionato dai limiti operativi posti dalla Banca d'Italia, ha registrato nel 2009 nuove operazioni per 8 milioni di euro.
Con riferimento alle operazioni di credito al consumo si registra una modesta crescita degli impieghi complessivi sia per i numerosi contratti estinti anticipatamente per l'esodo del personale del Gruppo sia per l'effetto di un elevato numero di rinnovi di contratti già in essere.
Il margine d'intermediazione si decrementa di 3,9 milioni di euro per la riduzione delle commissioni nette.
Il costo del lavoro, pari a 2,7 milioni di euro, risulta diminuito rispetto al 2008, nonostante gli effetti del rinnovo contrattuale del settore del credito, soprattutto a causa della valutazione attuariale del Tfr ai sensi dello IAS 19 che, a causa dei nuovi scenari di crisi in termini di aspettative inflazionistiche e di tassi di interesse, ha determinato un onere a carico dell'esercizio inferiore a quello del 2008.
Il risultato operativo si attesta a 9,1 milioni di euro in riduzione del 26,5% rispetto al 2008.
Dal punto di vista patrimoniale le attività mostrano un incremento di 25,2 milioni di euro dovuto all'effetto combinato della riduzione del saldo del conto corrente intersocietario verso Ferrovie dello Stato SpA (-57,5 milioni di euro) e l'incremento dei crediti per operazioni di *factoring* (+80 milioni di euro) e operazioni di *leasing* (+2,3 milioni).
Per quanto riguarda le passività, i debiti finanziari sono passati da 353,1 milioni di euro a 416,9 milioni di euro e comprendono 23,7 milioni di euro relativi ai prestiti subordinati a lungo termine accordati a Fercredit SpA dalla Capogruppo, mentre i debiti verso la clientela (costituiti dagli importi dovuti a cessioni di credito pro-soluto ancora in essere al netto della quota già anticipata) sono passati da 54,7 milioni di euro a 16,9 milioni di euro.
Il patrimonio netto di vigilanza della società nel 2009 ammonta, come a fine 2008, a complessivi 97,0 milioni di euro.

FS SISTEMI URBANI Srl

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

valori in milioni di euro

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

Andamento della gestione

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

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

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

I costi operativi ammontano a 4,1 milioni di euro e includono il costo del lavoro (1 milione di euro), il costo dell'area venduta (0,7 milioni di euro), le capitalizzazioni (0,2 milioni di euro), i costi per servizi e altri costi (2,6 milioni di euro).

Il risultato operativo è positivo per 0,1 milioni di euro, al netto degli ammortamenti per 0,9 milioni di euro e della svalutazione dei crediti per 0,2 milioni di euro.

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

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

Gli effetti prodotti dal conferimento hanno riguardato:

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

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

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

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

Altre attività del Gruppo

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

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

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

Fatti di rilievo intervenuti dopo la chiusura dell'esercizio

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

Evoluzione prevedibile della gestione

Del Gruppo

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

dell'infrastruttura e ciò, nonostante siano stati revisionati da RFI SpA i corrispettivi richiesti, per tenere conto dei risultati raggiunti in attuazione del Piano d'Impresa 2007-2011 (risultati che, va evidenziato, hanno condotto la società stessa al grado di efficienza dei principali gestori infrastrutturali europei).
Peraltro, il livello di risorse previsto con la proposta di Contratto di Servizio contiene già elementi sfidanti per la società in termini di efficientamento del livello complessivo della struttura di costi; sfida che si sta contrassegnando, nei primi mesi del 2010, in una prosecuzione del percorso di analisi e valutazioni finalizzate a tesaurizzare tutti i benefici derivanti dalla revisione del modello organizzativo gestionale avviato nel corso del 2009, con particolare riguardo al tema dei nuovi modelli organizzativi della manutenzione.
Uguale attenzione organizzativa verrà posta al dimensionamento del servizio di Manovra, con l'individuazione di modelli gestionali più flessibili per allineare l'utilizzo delle risorse con la domanda di servizi espressa dalle Imprese Ferroviarie.
Sulle attività di circolazione è stato definito il modello organizzativo *standard* per tipologia di impianto in relazione all'attrezzaggio tecnologico, alle caratteristiche infrastrutturali e ai volumi di traffico, per finalizzare la razionalizzazione delle attività e la saturazione dei nastri lavorativi.
Sul versante dei volumi di produzione, continuerà nel corso del 2010 il *trend* di crescita della domanda di tracce sulla rete Alta Velocità/Alta Capacità (circa 12 milioni treno km vs. 6,9 del 2009): ciò in stretta relazione alla maggior capacità infrastrutturale seguita all'attivazione delle tratte Bologna-Firenze, Novara-Milano e Gricignano-Napoli.
Per quanto riguarda gli elementi di scenario presenti per il 2010 è da segnalare il percorso di completa attuazione della Direttiva del Presidente del Consiglio dei Ministri, d'intesa con il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti e con il Ministro dell'Economia e delle Finanze del 7 luglio 2009 (DPCM), dove viene evidenziato da un lato l'elenco degli impianti/scali merci facenti parte del patrimonio di RFI SpA funzionali alla operatività del trasporto merci sulla rete ferroviaria italiana, e dall'altro lato viene ipotizzato un percorso per gli altri impianti di proprietà di RFI SpA non funzionali all'operatività del Gestore: ciò anche al fine di ridurre gli oneri di manutenzione attualmente a carico dello Stato. Inoltre, nella stessa Direttiva viene richiesto ad RFI SpA di presentare al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti la proposta per la definizione dei canoni per l'accesso all'infrastruttura ferroviaria nazionale, di cui all'art. 17, comma 1, del D.Lgs. n. 188/2003 e la documentazione necessaria per la predisposizione del decreto di cui al citato articolo 17, comma 11: tali temi costituiranno filoni di lavoro rilevanti nell'anno, la cui finalizzazione rafforzerà ulteriormente il quadro complessivo entro cui si trova a operare il gestore d'Infrastruttura nazionale.
Per quanto attiene agli investimenti RFI SpA, in base agli obblighi assunti nei confronti dello Stato con il Contratto di Programma 2007-2011, provvede ad aggiornare annualmente il piano investimenti; per il 2009 tale aggiornamento non si è concluso nel corso dell'anno e il termine contrattuale è stato prorogato al fine di definire con il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti e con il Ministero dell'Economia e delle Finanze un insieme di aspetti rilevanti in tema di programmazione delle opere e connesse modalità di finanziamento. La conclusione di questo processo diviene essenziale per assicurare continuità contrattuale e finanziaria alla politica di investimenti in programma.
Sotto il profilo finanziario è da segnalare che con la Legge Finanziaria 2009, recependo quanto disposto all'art. 60 commi 1 e 10 del d.l. 112/2008 (convertito con Legge n. 133/2008), non è stata assegnata alcuna risorsa di competenza aggiuntiva (in tabella D - capitolo 7122) ed è stato operato un definanziamento pari a 3.561 milioni di euro delle risorse di cassa stanziate per il triennio 2009- 2011 nella tabella F della Finanziaria 2008.
Come accennato in altra parte di questa Relazione, con la Legge Finanziaria 2010 (Legge n. 191 recante "Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato") e la Legge di Bilancio n. 192 a essa collegata, si è prevista una nuova modalità di finanziamento a *"tranche"* per specifici progetti prioritari ricompresi nei corridoi europei TEN-T e inseriti nel programma delle infrastrutture strategiche, aventi costi e tempi di realizzazione superiori, rispettivamente, a 2 miliardi di euro e a 4 anni dall'approvazione del progetto definitivo (e non suddivisibili in lotti funzionali di importo inferiore a 1 miliardo di euro), individuati con decreti del Presidente del Consiglio dei Ministri, su proposta del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, di concerto con il Ministro dell'Economia e delle Finanze. L'anno in corso dovrà pertanto vedere la finalizzazione del processo di individuazione delle infrastrutture aventi queste caratteristiche.
Infine, con riferimento al progetto Alta Velocità/Alta Capacità che, in coerenza con quanto a suo tempo stabilito dalla Convenzione del 9 dicembre 2003 tra RFI SpA e TAV (e successive modifiche), ha registrato nel corso dell'ultimo esercizio il suo sostanziale completamento, quest'ultima società è giunta a completare il suo obiettivo istituzionale concernente l'attivazione delle linee Alta Velocità/Alta Capacità a essa affidate.

Alla luce di quanto sopra, in coerenza con gli indirizzi e le logiche di efficientamento economico e organizzativo di Piano, è da ritenersi ormai non più differibile l'integrazione delle strutture societarie di RFI SpA e TAV.
Tale integrazione, su indicazione dei Consigli di Amministrazione della Capogruppo e della Controllante, dovrà realizzarsi mediante una operazione di fusione per incorporazione di TAV in RFI SpA.
Pertanto le due società avvieranno in tempi rapidi, in accordo con Ferrovie dello Stato, la predisposizione del progetto di fusione nonché la identificazione della migliore soluzione organizzativa in RFI SpA per consentire il completamento delle attività che verrebbero acquisite per effetto dell'operazione citata ottimizzando al contempo l'utilizzo nell'ambito della stessa RFI SpA delle competenze e delle risorse di TAV.
Il progetto di fusione verrà presentato entro l'estate ai Consigli di Amministrazione di RFI SpA e TAV per le relative determinazioni al fine di completare l'operazione entro il 2010, con retrodatazione degli effetti contabili e fiscali a far data dal 1° gennaio 2010 ai sensi dell'art. 2501- ter del codice civile.

Di Ferrovie dello Stato SpA

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

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

Il bilancio della società, chiuso al 31 dicembre 2009, evidenzia un utile netto di 70.072.556 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 3.503.628 euro a Riserva legale;
- per il residuo importo, pari a 66.568.928 euro a utili a nuovo.

Roma, 16 aprile 2010

Il Consiglio di Amministrazione
L'Amministratore Delegato

PAGINA BIANCA

RELAZIONE DEL COLLEGIO DEI SINDACI

PAGINA BIANCA

FERROVIE DELLO STATO

Il Collegio Sindacale

RELAZIONE DEL COLLEGIO SINDACALE
DI FERROVIE DELLO STATO S.p.A
AL BILANCIO CONSOLIDATO 2009

Signori Azionisti,

il Consiglio di Amministrazione ha rimesso al Collegio Sindacale, unitamente al progetto di bilancio della Società capogruppo, il bilancio consolidato al 31.12.2009 redatto in conformità delle disposizioni contenute nel D.Lgs 9 aprile 1991, n. 127, nonché la relazione sulla gestione.

Tale bilancio espone un utile di € 44.113.168 (€ 26.912.469 di pertinenza del Gruppo e € 17.200.699 di terzi) che trova riscontro nello stato patrimoniale del Gruppo, il cui patrimonio netto ammonta a € 36.244.865.165. Il suesposto risultato, in linea con gli obiettivi definiti nel Piano d'Impresa 2007-2011, evidenzia un miglioramento rispetto all'esercizio 2008 (che si era chiuso con un utile di € 15.530.828) di oltre 28 milioni di euro.

Detto miglioramento è stato determinato da una politica di recupero di efficienza nell'utilizzo dei fattori produttivi e della conseguente riduzione dei costi e dall'incremento di fatturato nel traffico viaggiatori, rinveniente soprattutto dal cosiddetto "servizio a mercato "grazie al positivo andamento dei ricavi della media e lunga percorrenza (+ 262 milioni di euro) laddove si contrappongono una forte contrazione dei ricavi prodotti dal traffico merci nazionale ed internazionale per circa 294 milioni di euro, dovuto alla crisi economica generale e la diminuzione di risorse pubbliche per i servizi di infrastruttura (-192 milioni di euro) relative alla rete convenzionale.

Da segnalare inoltre i maggiori ricavi da Contratti di Servizio Pubblico, grazie anche alle maggiori disponibilità finanziarie messe a disposizione dalle Regioni stesse per assicurare la copertura dei maggiori oneri derivanti dai rinnovi dei contratti di servizio "a catalogo" (171 milioni di euro).

La riduzione dei costi operativi (256 milioni di euro) ed in particolare del costo del lavoro (-76 milioni di euro), i minori acquisti di materie prime per effetto di una generale contrazione degli impieghi di materiali per investimenti, la riduzione del prezzo del gasolio per autotrazione (-77 milioni di euro) e la contrazione dei costi correlati al traffico merci (-41 milioni di euro), hanno permesso al margine operativo lordo di attestarsi ad un valore positivo di 966 milioni di euro.

La gestione 2009 ha fatto registrare ricavi complessivi (valore della produzione) pari a 9.625 milioni di euro (-591 milioni di euro rispetto all'esercizio 2008) e costi complessivi (costi della produzione) pari a 9.388 (- 625 milioni di euro rispetto al precedente esercizio).

Va soggiunto inoltre che gli aumenti registrati dagli ammortamenti (+136 milioni), sono stati in parte neutralizzati dal miglioramento del saldo della gestione finanziaria (-121 milioni di euro) dovuto alla dinamica positiva dei tassi di interesse relativi agli oneri per i finanziamenti accesi per sostenere gli investimenti pari a 5.250 milioni di euro, in diminuzione rispetto a quelli consuntivati nel 2008, pari a 6.096 milioni di euro.

Nell'esercizio 2009 si è registrato un miglioramento della situazione finanziaria generale di Gruppo, con particolare riferimento ai debiti consolidati diminuiti a 20.3 milioni di euro.

Il Gruppo ha fatto ricorso a contratti derivati finalizzati alla copertura dei rischi di oscillazione dei tassi di interesse dei prestiti obbligazionari e dei debiti verso il sistema bancario e finanziario, per un capitale originario di 8.797 milioni di euro, con un aumento di 4.990 milioni di euro rispetto all'esercizio precedente, che presentano un *fair value* negativo pari a 302 milioni di euro; tali operazioni hanno determinato nell'esercizio 2009, proventi finanziari per 1 milione di euro ed oneri finanziari per 37,3 milioni di euro, di cui la quota pari a 18,6 milioni di euro di pertinenza di RFI è stata capitalizzata.

La posizione finanziaria netta è passata da 9.210 a 9.703 milioni di euro, mentre i mezzi propri sono aumentati da 36.210 a 36.245 milioni di euro, con un lieve peggioramento del rapporto debt/equity da 0,25 a. 0, 27.

Il Collegio evidenzia il permanere di una debolezza finanziaria del Gruppo che nell'esercizio concluso non ha perfezionato, complice la difficile situazione congiunturale che ha caratterizzato i mercati finanziari internazionali, operazioni di finanza consolidata necessaria a riequilibrare, da un lato, il fabbisogno a breve e dall'altro a costituire le provviste necessarie per garantire in futuro il puntuale adempimento dei debiti, in particolare nei confronti di Eurofima, a scadenza dal 2013 in poi.

I fatti più rilevanti che hanno caratterizzato la gestione del Gruppo Ferrovie dello Stato nell'esercizio 2009 sono i seguenti:

- dal 1° gennaio ha avuto effetto la scissione parziale della TAV SpA in favore della RFI SpA della tratta ferroviaria AV/AC Milano – Bologna, lotti funzionali 1°, 3° e ulteriore porzione del lotto 2°. La scissione ha comportato la riduzione del capitale della Società scissa TAV per l'importo di 673.779.638 euro e della riserva costituita da versamenti in conto futuro aumento di capitale di 130.385.929 euro. Il 22 dicembre 2009 sono stati stipulati tre atti di scissione parziale della TAV SpA, mediante assegnazione di parte del suo patrimonio in favore della RFI SpA; in particolare: 1) l'atto di scissione parziale con assegnazione di parte del patrimonio costituito da atti, progetti, accordi e rapporti giuridici connessi alla realizzazione delle tratte ferroviarie AV/AC Milano-Verona, Verona-Padova e Milano-Genova, terzo valico dei Giovi, costituenti il cosiddetto "Asse Orizzontale", che ha avuto effetto dal 30 dicembre 2009; 2) - l'atto di scissione parziale con assegnazione degli immobili della tratta Milano-Bologna 1° e 3° Lotto Funzionale e oneri economici accessori, che ha avuto effetto a far data dal 31 dicembre 2009; 3) l'atto di scissione parziale con assegnazione della tratta Bologna -Firenze, tratta Torino Milano, sub tratta Novara - Milano, tratta Roma - Napoli 2° Lotto funzionale (decorrenza 1.1.2010);

- con legge del 28 gennaio 2009, n. 2, è stato convertito in legge, con modificazioni, il decreto legge n. 185, del 29 novembre 2008, "Misure urgenti per il sostegno a famiglie, lavoro, occupazione e impresa e per ridisegnare in funzione anti-crisi il quadro strategico nazionale", diretto - tra l'altro - ad istituire un fondo per gli investimenti del Gruppo Ferrovie dello Stato SpA, con una dotazione di 960 milioni di euro per l'anno 2009, ed autorizzare la spesa di 480 milioni di euro per ciascuno degli anni 2009, 2010 e 2011, per la stipula dei nuovi Contratti di Servizio dello Stato e delle Regioni a statuto ordinario con Trenitalia SpA;
- il 30 gennaio il Consiglio di amministrazione di RFI ha deliberato un aumento del capitale sociale pari a euro 250.000.000 seguìto, in data 2 febbraio 2009, da un ulteriore aumento di capitale di pari importo. In entrambe le circostanze il socio unico Ferrovie dello Stato S.p.A ha sottoscritto e versato l'intero aumento di capitale sociale;
- il 4 agosto Trenitalia SpA ha partecipato pariteticamente, con una quota del 50%, alla costituzione della società Trenitalia Le Nord Srl (TLN Srl) per la gestione unitaria del trasporto ferroviario regionale in Lombardia. L'altro socio è LeNord (Gruppo Ferrovie Nord Milano). Il 30 ottobre 2009, l'Assemblea dei soci di Trenitalia Le Nord Srl ha deliberato l'aumento di capitale per complessivi 6 milioni di euro. Il 15 novembre 2009 è divenuta operativa TLN – Trenitalia Le Nord Srl a valle della stipula dei contratti di affitto dei due rami di azienda, quello di Trenitalia, riconducibile alla "Direzione Regionale Lombardia" e quello di LeNord;
- il 26 ottobre è stato stipulato l'atto di conferimento tra Ferrovie dello Stato SpA e la controllata FS Sistemi Urbani Srl. Con tale atto Ferrovie dello Stato ha sottoscritto interamente l'aumento di capitale per l'ammontare complessivo di 148.673.659 euro conferendo nella FS Sistemi Urbani beni immobili per un valore netto di pari importo;
- il 10 novembre il CdA di RFI ha approvato il Progetto di scissione parziale in favore di FS Telco Srl mediante assegnazione del ramo d'azienda consistente nelle funzioni operative, gestionali e di mantenimento in efficienza della rete di telefonia fissa "automatica" e della rete radiomobile GSM-R. La proprietà della

fibra ottica rimarrà in capo a RFI;

- in data 10 dicembre ha avuto effetto l'atto di scissione parziale di FS Logistica SpA mediante assegnazione di parte del suo patrimonio in favore della RFI SpA, avente come oggetto alcuni beni che erano già stati trasferiti da RFI a FS Logistica, con l'atto di scissione del 21 dicembre 2007, ed in particolare le porzioni di impianti dello Scalo di Torino Orbassano e dello Scalo di Maddaloni Marcianise;
- il 31 dicembre ha avuto effetto l'atto di scissione parziale di RFI SpA in favore della Trenitalia SpA, mediante l'assegnazione a quest'ultima di impianti di manutenzione dei rotabili e di porzioni di aree, di titolarità della prima, complementari rispetto ad impianti già nella titolarità giuridica o nella disponibilità di Trenitalia con assegnazione di patrimonio di 621 milioni di euro. Attraverso tale operazione il Collegio prende atto della avvenuta ricapitalizzazione, costituita unicamente da conferimenti di immobilizzazioni affatto ininfluenti sulle disponibilità liquide della società Trenitalia. Alla luce dell'equilibrio economico raggiunto e dei flussi finanziari assicurati dai corrispettivi derivanti dal rinnovo per i contratti di servizio pubblico (Regioni e Stato) nei termini suindicati, unitamente ai benefici dei servizi a mercato grazie al progetto AV/AC, in parte temperato dalla delicata situazione del settore cargo, la società Trenitalia dovrà opportunamente rielaborare un nuovo Piano Industriale, con l'esplicitazione di precisi obiettivi economico/finanziari/patrimoniali. In tale contesto, tenuto conto anche della imminente definitiva apertura del mercato a concorrenti nel settore AV, particolare attenzione dovrà essere concentrata sull'impostazione e definizione dei più avanzati parametri per standard qualitativi minimi da assicurare a ciascun servizio offerto in tema di pulizie, puntualità, affollamento;
- completamento del percorso di miglioramento del servizio del trasporto Regionale con investimenti per acquisto ed ammodernamento del materiale rotabile; sottoscrizione dei nuovi contratti con le Regioni che contengono caratteristiche innovative, oltre che sulla durata (6+6 anni), anche sulla definizione dei corrispettivi "a catalogo", dove i prezzi delle prestazioni sono definiti per singolo servizio offerto;

- sottoscrizione dell'accordo programmatico fra FS e le Organizzazioni sindacali di categoria per il rilancio competitivo del Gruppo Ferrovie dello Stato, comprendente, tra gli altri, l'accordo per innovare e rendere operativo il Fondo bilaterale per il sostegno al reddito, la cui gestione affidata all'INPS, ha lo scopo– per le aziende del Gruppo che sono sprovviste degli ammortizzatori sociali tradizionali – di dare attuazione agli interventi previsti dall'art. 59, comma 6, della legge n. 449 del 1997.

Il Collegio sindacale ha svolto le attività di vigilanza previste dalla legge e ha preso atto della complessiva architettura del sistema di controllo interno adottato nel Gruppo valutandone l'adeguatezza, in particolare:

- in linea con il Modello di Governance adottato dal Gruppo Ferrovie dello Stato, ai fini della legge 262/2005, è proseguita l'attività del Dirigente Preposto di Capogruppo circa la definizione degli ambiti delle società, processi e procedure sottoposti ad analisi ai fini dell'Attestazione sul bilancio consolidato e linee guida sugli standard procedurali e di testing. In relazione all'esercizio 2009, è stato ampliato il perimetro portando a 13 il numero delle società in ambito e includendo, rispetto allo scorso esercizio, le società Ferservizi, FS Sistemi Urbani e FS Logistica; si segnala in proposito che in relazione al processo di formazione del bilancio consolidato del Gruppo, permangono alcune carenze non ancora totalmente risolte, con riferimento alle Società SITA e SOGIN;
- è continuata la realizzazione del progetto "Risk Management" nella Capogruppo FS e nelle controllate Trenitalia, Ferservizi, Italferr, Grandi Stazioni, Fercredit, Sita, Sogin e RFI concernente l'individuazione e gestione dei rischi aziendali per conseguire una migliore Governance;
- presso le Società del Gruppo FS è stato aggiornato il Modello organizzativo e di gestione (MOG) di cui al D.Lgs n°231/2001 da parte dei rispettivi "Organismi di vigilanza";
- con particolare attenzione il Collegio sindacale seguirà gli sviluppi delle inchieste in corso, specie riguardo il disastro di Viareggio, in considerazione sia delle eventuali azioni di responsabilità eventualmente scaturenti sia per essere di

continuo stimolo affinchè gli standard di sicurezza nel Gruppo siano sempre al massimo livello di efficienza;

- è proseguita in tutto il Gruppo l'attività di internal auditing che si esplica mediante un piano annuale di interventi coordinati dalla Direzione Audit della Capogruppo, con margini di flessibilità sufficienti a fronteggiare eventuali specifici imprevisti.

Ai sensi dell'art. 2409 bis e seguenti del c.c., la revisione legale dei conti del Gruppo è stata svolta dalla Società di revisione PricewaterhouseCoopers S.p.A.. In proposito il Collegio Sindacale fa presente che – in base alle disposizioni contenute nell'art. 41 del D.Lgs. n. 127/1991, così come modificate dall'art. 38 del dlgs n° 39 /2010 - la revisione legale del bilancio consolidato è demandata alla predetta società di revisione, che ha rilasciato apposita relazione di conformità, con richiamo di informativa.

Nella nota integrativa è illustrata l'area di consolidamento e sono indicati i criteri adottati nel processo di consolidamento nonché i criteri di valutazione.

Il Collegio informa che l'importo totale dei corrispettivi conseguiti dalla società di revisione, inclusi eventuali corrispettivi di competenza corrisposti alla stessa nell'esercizio per altri servizi di verifica, di consulenza fiscale e per servizi diversi dalla revisione legale, è pari a 3.244 mila euro, di cui 1.532 mila euro per revisione legale e 1.712 mila euro per altri servizi (tra i quali 260 mila euro corrisposti ad altra entità appartenente alla rete di cui la società di revisione fa parte).

Con l'approvazione del bilancio di esercizio di Ferrovie dello Stato spa chiuso al 31 dicembre 2009, viene a scadenza l'incarico di revisore legale dei conti di Gruppo affidato alla Società di revisione Pricewaterhouse spa.

Come noto, la disciplina di riferimento è stata modificata ai sensi dell'art.13 comma 1 del citato dlgs n°39 del 27 gennaio 2010 e per il rinnovo degli incarichi di revisione il conferimento spetta all'Assemblea su "proposta motivata "del Collegio sindacale.

Il Collegio sindacale ha constatato quanto segue:

- l'area di consolidamento è stata determinata in conformità della normativa contenuta nel D.Lgs. n. 127/1991 e dalle disposizioni di legge, integrate dai principi contabili nazionali e, in mancanza, dai principi contabili internazionali (IAS/IFRS);
- le partecipazioni di controllo diretto ed indiretto sono valutate con il metodo dell'integrazione globale, con l'applicazione dei criteri enunciati nella nota integrativa;
- le partecipazioni nelle società collegate di cui Ferrovie dello Stato S.p.A detiene, direttamente o indirettamente, una quota di capitale compresa tra il 20% (10% se quotate in borsa) ed il 50% sono valutate con il metodo del patrimonio netto (tranne la Cisalpino AG e Italia Logistica s.r.l, consolidate con il metodo proporzionale);
- le partecipazioni nelle società in liquidazione, escluse dall'area di consolidamento, sono iscritte al valore di carico riveniente dall'ultimo consolidamento, rettificato per tenere conto delle eventuali minusvalenze emergenti dai relativi bilanci intermedi di liquidazione con le modalità indicate nella nota integrativa.

Il Collegio prende atto che:

- le risultanze di bilancio riferite al 2009 sono messe a raffronto con quelle del precedente esercizio;
- i criteri utilizzati per la valutazione delle varie poste del bilancio consolidato, indicati nella nota integrativa, sono determinati, senza alcuna deroga, secondo le disposizioni del codice civile e del D.Lgs. n.127/91; essi sono conformi a quelli applicati per la redazione del bilancio consolidato del precedente esercizio e di quello di esercizio della Capogruppo, salvo quanto precisato nella nota integrativa;
- nella nota integrativa sono state riportate le informazioni relative alle operazioni realizzate dalle Società con Parti ad esse Correlate, qualora le stesse siano "rilevanti" e "concluse a condizioni non di mercato";
- l'Amministratore delegato e il Dirigente preposto alla redazione dei documenti contabili societari hanno rilasciato l'attestazione prevista dall'art. 16 dello

Statuto sociale relativa al bilancio del gruppo Ferrovie dello Stato, in uno con una apposita relazione rassegnata dal medesimo Dirigente Preposto in ordine all'attività svolta;

- per la redazione del bilancio consolidato sono stati utilizzati i dati del bilancio della Capogruppo al 31.12.2009 e quelli delle imprese rientranti nell'area di consolidamento già approvati dalle rispettive Assemblee o dai Consigli di Amministrazione.

Roma, 23 aprile 2010

IL COLLEGIO SINDACALE

dr. Pompeo Cosimo Pepe (Presidente)

dr. Vittorio Nola (Sindaco effettivo)

prof. Alessandro Zavaglia (Sindaco effettivo)

PRICEWATERHOUSECOOPERS

PricewaterhouseCoopers SpA

RELAZIONE DELLA SOCIETA' DI REVISIONE AI SENSI DELL'ARTICOLO 2409 - TER DEL CODICE CIVILE (ORA ARTICOLO 14 DEL DLGS 27 GENNAIO 2010, N° 39)

All'Azionista delle
Ferrovie dello Stato SpA

1 Abbiamo svolto la revisione contabile del bilancio consolidato del Gruppo Ferrovie dello Stato chiuso al 31 dicembre 2009. La responsabilità della redazione del bilancio in conformità alle norme che ne disciplinano i criteri di redazione compete agli amministratori delle Ferrovie dello Stato SpA. E' nostra la responsabilità del giudizio professionale espresso sul bilancio e basato sulla revisione contabile.

2 Il nostro esame è stato condotto secondo i principi di revisione emanati dal Consiglio Nazionale dei Dottori Commercialisti e degli Esperti Contabili e raccomandati dalla CONSOB. In conformità ai predetti principi, la revisione è stata pianificata e svolta al fine di acquisire ogni elemento necessario per accertare se il bilancio consolidato sia viziato da errori significativi e se risulti, nel suo complesso, attendibile. Il procedimento di revisione comprende l'esame, sulla base di verifiche a campione, degli elementi probativi a supporto dei saldi e delle informazioni contenuti nel bilancio, nonché la valutazione dell'adeguatezza e della correttezza dei criteri contabili utilizzati e della ragionevolezza delle stime effettuate dagli amministratori. Riteniamo che il lavoro svolto fornisca una ragionevole base per l'espressione del nostro giudizio professionale.

La revisione contabile del bilancio consolidato chiuso al 31 dicembre 2009 è stata svolta in conformità alla normativa vigente nel corso di tale esercizio.

Per il giudizio relativo al bilancio consolidato dell'esercizio precedente, i cui dati sono presentati ai fini comparativi secondo quanto richiesto dalla legge, si fa riferimento alla relazione da noi emessa in data 11 maggio 2009.

3 A nostro giudizio, il bilancio consolidato del Gruppo Ferrovie dello Stato al 31 dicembre 2009 è conforme alle norme che ne disciplinano i criteri di redazione; esso pertanto è redatto con chiarezza e rappresenta in modo veritiero e corretto la situazione patrimoniale e finanziaria e il risultato economico del Gruppo per l'esercizio chiuso a tale data.

4 Portiamo alla Vostra attenzione i seguenti aspetti:

4.1 Gli amministratori descrivono nella loro relazione che i risultati conseguiti confermano il percorso di allineamento con gli obiettivi strategici e gestionali definiti nel Piano di Impresa 2007-2011. Nel sottolineare la persistenza di alcune difficoltà riferite al quadro complessivo delle norme che regolano gli stanziamenti ed i meccanismi contrattuali di trasferimento delle risorse al Gruppo, gli amministratori hanno evidenziato:

- per Trenitalia SpA, l'attenzione posta sulla finalizzazione del piano di ristrutturazione del settore Cargo con l'obiettivo di portare tutti i settori di business della società in condizione di generare risultati positivi. Hanno inoltre indicato che le operazioni di ricapitalizzazione definite nel mese di settembre 2009 consentiranno un progressivo riequilibrio della struttura patrimoniale agevolando la realizzazione del piano di investimenti ed il miglioramento qualitativo e quantitativo dell'offerta di trasporto;

- per Rete Ferroviaria Italiana SpA, la necessità di una costante attenzione da parte delle autorità competenti in merito ai temi del trasporto ferroviario con particolare riguardo i) alla sottoscrizione del nuovo Contratto di Programma - Lato Servizi ii) all'aggiornamento annuale del Contratto di Programma - Lato Investimenti, essenziale per assicurare continuità contrattuale e finanziaria alla politica di investimenti della Società iii) all'adeguamento del canone di accesso all'infrastruttura nel rispetto dell'equilibrio economico sancito dal DLgs 188/2003 nonché iv) alle nuove modalità di finanziamento introdotte dalla Legge Finanziaria 2010 per specifici progetti prioritari.

4.2 Come indicato dagli amministratori nella nota integrativa, il bilancio consolidato al 31 dicembre 2009 riflette gli effetti discendenti dalla perizia di valutazione ex articolo 2343 del Codice Civile effettuata nel 2002 nell'ambito del conferimento della controllata Rete Ferroviaria Italiana SpA dal Ministero dell'Economia e delle Finanze a Ferrovie dello Stato SpA; in particolare, tra l'altro, nel passivo al 31 dicembre 2009 sono iscritti: i) il Fondo di ristrutturazione ex lege 448/98 (comprensivo della relativa integrazione effettuata in sede peritale) per 22,5 miliardi di Euro (23 miliardi di Euro al 31 dicembre 2008), il cui utilizzo a fronte degli ammortamenti e delle minusvalenze della

rete Convenzionale è destinato a consentire, nell'ottica di quanto previsto dal DLgs 188 dell'8 luglio 2003, che i conti del gestore dell'infrastruttura ferroviaria presentino un tendenziale equilibrio tra i ricavi tipici ed i costi relativi alla gestione dell'infrastruttura, al netto appunto degli ammortamenti e ii) il Fondo oneri manutenzione ordinaria per 2,3 miliardi di Euro (2,3 miliardi di Euro al 31 dicembre 2008) destinato, nell'attuale contesto regolamentare di riferimento, a fronteggiare sia oneri manutentivi che connessi all'avvio del Sistema dell'Alta Velocità / Alta Capacità non altrimenti ristorati da contributi in conto esercizio.

Gli amministratori hanno indicato i) di avere utilizzato complessivamente il Fondo di ristrutturazione, come consentito dal DLgs 188/2003, per ammortamenti e minusvalenze per circa 0,5 miliardi di Euro (0,5 miliardi di Euro al 31 dicembre 2008), e ii) che la consistenza di questo Fondo al 31 dicembre 2009 (22,5 miliardi di Euro) è sufficiente a neutralizzare il costo prospettico degli ammortamenti anche in un'ottica di lungo periodo.

4.3 Come indicato nel paragrafo Altre Informazioni della Relazione sulla gestione, sono in corso alcune indagini e procedimenti giudiziari a fronte dei quali gli amministratori, in mancanza di elementi che possano indurre a ritenere che il Gruppo sia esposto a significative passività, non hanno ritenuto di effettuare alcuno stanziamento in bilancio.

5 La responsabilità della redazione della relazione sulla gestione, in conformità a quanto previsto dalle norme di legge, compete agli amministratori delle Ferrovie dello Stato SpA. E' di nostra competenza l'espressione del giudizio sulla coerenza della relazione sulla gestione con il bilancio, come richiesto dalla legge. A tal fine, abbiamo svolto le procedure indicate dal principio di revisione n° 001 emanato dal Consiglio Nazionale dei Dottori Commercialisti e degli Esperti Contabili e raccomandato dalla CONSOB. A nostro giudizio la relazione sulla gestione è coerente con il bilancio consolidato del Gruppo Ferrovie dello Stato al 31 dicembre 2009.

Roma, 20 aprile 2010

PricewaterhouseCoopers SpA

Luciano Festa
(Revisore contabile)

FERROVIE DELLO STATO

Il Collegio Sindacale

RELAZIONE DEL COLLEGIO SINDACALE
DI FERROVIE DELLO STATO S.p.A.
AL BILANCIO DELL'ESERCIZIO 2009

Signori Azionisti,

il bilancio dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2009, che il Consiglio di amministrazione sottopone alla Vostra attenzione espone un utile di 70.072.556 di euro che il Consiglio stesso propone di riportare a nuovo, previa destinazione del 5% alla riserva legale.

Tale positivo risultato è stato determinato da una prudente politica di gestione e coordinamento volta ad ottimizzare e razionalizzare i processi produttivi.

Il conto economico dell'esercizio 2009 si riassume nei seguenti dati fondamentali, espressi in milioni di euro:

Valore della produzione	171
Costi della produzione	(194)
Differenza tra valore e costi della produzione	**(23)**
Saldo gestione finanziaria	41
Componenti straordinarie nette	56
Risultato ante imposte	**74**
Imposte sul reddito	(4)
Risultato dell'esercizio	**70**

Lo stato patrimoniale al 31 dicembre 2009 evidenzia i seguenti elementi fondamentali, espressi in milioni di euro:

Immobilizzazioni	42.677
Attivo circolante	4.607
Ratei e risconti attivi	11
Totale attivo	**47.295**
Patrimonio netto	36.050
Fondi per rischi ed oneri	815
Trattamento di fine rapporto	22
Debiti	10.397
Ratei e risconti passivi	11
Totale passivo	**47.295**

Il risultato di esercizio corrisponde con quello esposto nello stato patrimoniale che evidenzia un patrimonio netto di 36.050 milioni di euro.

Nella relazione sulla gestione, redatta ai sensi dell'art. 2428 cod.civ., gli Amministratori hanno ampiamente riferito in merito all'attività svolta dalla Società nel corso dell'esercizio.

I fatti dell'esercizio 2009 che, ad avviso del Collegio, meritano di essere menzionati sono i seguenti:

- Ferrovie dello Stato SpA ha utilizzato le ultime due tranches, per un importo complessivo di 250 milioni di euro, del contratto di prestito stipulato nel 2008 per un importo massimo di 800 milioni di euro con la Riunione Temporanea di Concorrenti composta da Cassa Depositi e Prestiti e Dexia Crediop (550 milioni di euro al 31 dicembre 2008). Le somme rivenienti da tale finanziamento sono state utilizzate dalla Capogruppo 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. Al 31 dicembre 2009 il prestito risulta interamente rimborsato;

- è stato stipulato l'atto di conferimento tra Ferrovie dello Stato SpA e la controllata FS Sistemi Urbani Srl. Con tale atto Ferrovie dello Stato ha sottoscritto interamente l'aumento di capitale per l'ammontare complessivo di 148.673.659 euro conferendo nella FS Sistemi Urbani beni immobili per un valore netto di pari importo. La liberazione dell'aumento di capitale è stata di 143.117.733 euro in quanto alla data di sottoscrizione dell'atto il residuo aumento di 5.555.926 euro, riferito all'ex stazione Leopolda di Firenze, risultava sottoposto alla condizione sospensiva dell'esercizio della prelazione da parte del Ministero dei Beni Culturali;
- è stato firmato l'accordo programmatico fra FS e le Organizzazioni sindacali di categoria per il rilancio competitivo del Gruppo Ferrovie dello Stato, comprendente, tra l' altro, l'accordo per innovare e rendere operativo il Fondo bilaterale per il sostegno al reddito. Il nuovo accordo è stato recepito dal Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti con DM n. 510 del 23 giugno 2009. Il Fondo bilaterale, la cui gestione è affidata all'INPS, ha lo scopo– per le aziende del Gruppo che sono sprovviste degli ammortizzatori sociali tradizionali – di dare attuazione agli interventi previsti dall'art. 59, comma 6, della legge n. 449 del 1997, diretti a favorire la riorganizzazione ed il risanamento del Gruppo stesso in considerazione del processo di ristrutturazione e sviluppo del sistema di trasporto ferroviario;
- il debito finanziario lordo nei confronti del mercato (obbligazioni, banche e altri finanziatori) assomma a 6.593 milioni di euro, con un decremento di 673 milioni di euro rispetto al precedente esercizio.

  Per quanto riguarda l'operazione in derivati in essere al 31 dicembre 2009, collegata alla cartolarizzazione dei crediti fiscali del 2003, si fa presente che la stessa è limitatamente attiva alla sola imposta patrimoniale e presenta un *fair value* a fine esercizio pari a 0.

Per quanto di competenza, il Collegio sindacale fa presente che:

- ha svolto la propria attività nel rispetto delle disposizioni contenute nel codice civile, ispirandosi, altresì, alle norme di comportamento del Collegio sindacale

raccomandate dai Consigli Nazionali dei Dottori Commercialisti e degli Esperti contabili;

- ha partecipato alle adunanze dell'Assemblea dei Soci e a n. 10 sedute del Consiglio di amministrazione, che si sono svolte nel rispetto delle norme statutarie e legislative che ne disciplinano il funzionamento;
- l'Amministratore delegato ha riferito, ai sensi dell'art. 2381, quinto comma, c.c., sul generale andamento della gestione e sulla sua prevedibile evoluzione, nonché sulle operazioni di maggior rilievo, per le loro dimensioni o caratteristiche , effettuate dalla Società e dalla sue controllate;
- le delibere adottate dall'Assemblea e dal Consiglio di amministrazione sono conformi alla legge ed allo statuto sociale e non sono in contrasto con i principi di corretta amministrazione;
- si è regolarmente riunito nel rispetto dei termini previsto dall'art. 2404 c.c.;
- ha avuto periodici incontri con la Società di revisione PricewaterhouseCoopers S.p.A incaricata della revisione legale dei conti tra i quali, da ultimo, quello dedicato ai bilanci di esercizio e consolidato, acquisendo notizie concernenti l'attività svolta sia da Ferrovie dello Stato S.p.A sia da altre Società del Gruppo, anche in relazione all'assenza di fatti censurabili o di altri fatti di rilievo;
- ha vigilato sull'assetto organizzativo riscontrando che esso è, nelle sue linee generali, adeguato allo scopo ed oggetto sociale ed al suo ruolo di Capogruppo;
- ha vigilato sull'assetto amministrativo – contabile della Società che è idoneo a rappresentare correttamente i fatti di gestione; tale valutazione è confortata dalla documentazione esaminata, dalle informazioni assunte e dalla verifiche effettuate dalla società di revisione; in particolare si segnala che è continuato il processo di evoluzione del modello contabile e di transizione ai principi contabili internazionali (IAS/IFRS) in riferimento a quelle entità societarie destinate alla competizione sul mercato;
- ha incontrato l'Organismo di Vigilanza, istituito ai sensi del Decreto Legislativo 231/2001; ha preso atto che nel corso del 2009 l'Organismo di Vigilanza ha curato l'aggiornamento del documento rappresentativo del Modello Organizzativo e di Gestione della Società ai sensi del D.lgs n. 231/2001 e successive modificazioni, individuando le integrazioni necessarie all'evoluzione normativa ed alle modifiche intervenute nella struttura organizzativa;

- ha incontrato il responsabile della Direzione Audit per acquisire informazioni sulle attività di competenza, procedendo altresì all'esame delle relazioni periodiche predisposte al riguardo;
- ha vigilato sull'adeguatezza del Sistema di controllo Interno;
- ha vigilato sull'impostazione generale data al bilancio di esercizio, sulla conformità alla legge per quel che riguarda la sua formazione e struttura e a tale riguardo non si hanno osservazioni particolari da riferire;
- gli Amministratori nella loro Relazione hanno illustrato in maniera adeguata gli eventi significativi in ambito societario, regolatorio e giudiziario nonché i fatti di rilievo successivi alla chiusura dell'esercizio e la prevedibile evoluzione della gestione;
- nella redazione del bilancio gli Amministratori non hanno fatto ricorso alla deroga prevista dall'art. 2423, quarto comma, c.c.;
- non sono pervenute denunce ex art. 2408 c.c..

Per quanto attiene al bilancio di esercizio, essendo affidata la revisione legale dei conti ad una società di revisione, il Collegio ha verificato la sua impostazione e struttura, riscontrandone la conformità alle norme di legge e la rispondenza ai fatti ed alle informazioni di cui ha avuto conoscenza nell'espletamento dei propri compiti.

Ha inoltre verificato l'osservanza delle norme di legge riguardanti la predisposizione della relazione sulla gestione e la completezza della stessa.

L'Amministratore delegato e il Dirigente preposto alla redazione dei documenti contabili societari hanno rilasciato l'attestazione prevista dall'art. 16 dello Statuto sociale relativamente al bilancio d'esercizio, in uno con una apposita relazione rassegnata dal medesimo Dirigente preposto in ordine all'attività svolta.

La Società di revisione PricewaterhouseCoopers S.p.A ha rilasciato, con apposita relazione, giudizio favorevole all'approvazione del bilancio, con richiamo di informativa (art. 2409 c.c. comma 2, lettera d).

Il Collegio informa di aver adempiuto a quanto previsto dall'art. 13 comma 1 del d lgs. 27.1.2010 n°39.

Signori Azionisti,

alla luce di quanto precede e tenuto presente il giudizio espresso nella propria relazione dalla Società di revisione PricewaterhouseCoopers S.p.A, il Collegio, ai sensi dell'art. 2429 c.c., esprime parere favorevole all'approvazione del bilancio dell' esercizio 2009, nonché all'accoglimento della proposta formulata dagli Amministratori in ordine alla destinazione dell'utile.

Il Collegio, infine, invita l'Assemblea a provvedere alla nomina del nuovo Collegio sindacale venuto a scadere quello in carica, con l'approvazione del bilancio in parola.

Roma, 23 aprile 2010

IL COLLEGIO SINDACALE

dr. Pompeo Cosimo Pepe (Presidente)

dr. Vittorio Nola (Sindaco effettivo)

prof. Alessandro Lavaglia (Sindaco effettivo)

PRICEWATERHOUSECOOPERS

PricewaterhouseCoopers SpA

RELAZIONE DELLA SOCIETA' DI REVISIONE AI SENSI DELL'ARTICOLO 2409 - TER DEL CODICE CIVILE (ORA ARTICOLO 14 DEL DLGS 27 GENNAIO 2010, N° 39)

All'Azionista delle
Ferrovie dello Stato SpA

1 Abbiamo svolto la revisione contabile del bilancio d'esercizio delle Ferrovie dello Stato SpA chiuso al 31 dicembre 2009. La responsabilità della redazione del bilancio in conformità alle norme che ne disciplinano i criteri di redazione compete agli amministratori delle Ferrovie dello Stato SpA. E' nostra la responsabilità del giudizio professionale espresso sul bilancio e basato sulla revisione contabile.

2 Il nostro esame è stato condotto secondo i principi di revisione emanati dal Consiglio Nazionale dei Dottori Commercialisti e degli Esperti Contabili e raccomandati dalla CONSOB. In conformità ai predetti principi, la revisione è stata pianificata e svolta al fine di acquisire ogni elemento necessario per accertare se il bilancio d'esercizio sia viziato da errori significativi e se risulti, nel suo complesso, attendibile. Il procedimento di revisione comprende l'esame, sulla base di verifiche a campione, degli elementi probativi a supporto dei saldi e delle informazioni contenuti nel bilancio, nonché la valutazione dell'adeguatezza e della correttezza dei criteri contabili utilizzati e della ragionevolezza delle stime effettuate dagli amministratori. Riteniamo che il lavoro svolto fornisca una ragionevole base per l'espressione del nostro giudizio professionale.

La revisione contabile sul bilancio d'esercizio al 31 dicembre 2009 è stata svolta in conformità alla normativa vigente nel corso di tale esercizio.

Per il giudizio relativo al bilancio dell'esercizio precedente, i cui dati sono presentati ai fini comparativi secondo quanto richiesto dalla legge, si fa riferimento alla relazione da noi emessa in data 11 maggio 2009.

3 A nostro giudizio, il bilancio d'esercizio delle Ferrovie dello Stato SpA al 31 dicembre 2009 è conforme alle norme che ne disciplinano i criteri di redazione; esso pertanto è redatto con chiarezza e rappresenta in modo veritiero e corretto la situazione patrimoniale e finanziaria e il risultato economico della società per l'esercizio chiuso a tale data.

4 Gli amministratori descrivono nella loro relazione che i risultati conseguiti confermano il percorso di allineamento con gli obiettivi strategici e gestionali definiti nel Piano di Impresa 2007-2011. Nel sottolineare la

persistenza di alcune difficoltà riferite al quadro complessivo delle norme che regolano gli stanziamenti ed i meccanismi contrattuali di trasferimento delle risorse al Gruppo, gli amministratori hanno evidenziato:

- per Trenitalia SpA, l'attenzione posta sulla finalizzazione del piano di ristrutturazione del settore Cargo con l'obiettivo di portare tutti i settori di business della società in condizione di generare risultati positivi. Hanno inoltre indicato che le operazioni di ricapitalizzazione definite nel mese di settembre 2009 consentiranno un progressivo riequilibrio della struttura patrimoniale agevolando la realizzazione del piano di investimenti ed il miglioramento qualitativo e quantitativo dell'offerta di trasporto;

- per Rete Ferroviaria Italiana SpA, la necessità di una costante attenzione da parte delle autorità competenti in merito ai temi del trasporto ferroviario con particolare riguardo i) alla sottoscrizione del nuovo Contratto di Programma - Lato Servizi ii) all'aggiornamento annuale del Contratto di Programma - Lato Investimenti, essenziale per assicurare continuità contrattuale e finanziaria alla politica di investimenti della Società iii) all'adeguamento del canone di accesso all'infrastruttura nel rispetto dell'equilibrio economico sancito dal DLgs 188/2003 nonché iv) alle nuove modalità di finanziamento introdotte dalla Legge Finanziaria 2010 per specifici progetti prioritari.

5 La responsabilità della redazione della relazione sulla gestione, in conformità a quanto previsto dalle norme di legge, compete agli amministratori delle Ferrovie dello Stato SpA. E' di nostra competenza l'espressione del giudizio sulla coerenza della relazione sulla gestione con il bilancio, come richiesto dalla legge. A tal fine, abbiamo svolto le procedure indicate dal principio di revisione n° 001 emanato dal Consiglio Nazionale dei Dottori Commercialisti e degli Esperti Contabili e raccomandato dalla CONSOB. A nostro giudizio la relazione sulla gestione è coerente con il bilancio d'esercizio delle Ferrovie dello Stato SpA al 31 dicembre 2009.

Roma, 20 aprile 2010

PricewaterhouseCoopers SpA

Luciano Festa
(Revisore contabile)

BILANCIO CONSUNTIVO

Prospetti contabili

Stato patrimoniale attivo

		31.12.2009	31.12.2008	Variazioni
A) CREDITI VERSO SOCI PER VERSAMENTI ANCORA DOVUTI		**112.000**	**112.000**	-
B) IMMOBILIZZAZIONI				
I. IMMOBILIZZAZIONI IMMATERIALI				
1) Costi di impianto e di ampliamento		2.610.210	552.025	2.058.185
2) Costi di ricerca, di sviluppo e di pubblicità		32.411.469	35.196.851	(2.785.382)
3) Diritti di brevetto industriale e diritti di utilizzazione delle opere dell'ingegno		1.773.883	571.100	1.202.783
4) Concessioni, licenze, marchi e diritti simili		326.287.155	313.501.473	12.785.682
5) Avviamento		1.817.422	2.337.459	(520.037)
6) Immobilizzazioni in corso e acconti		842.051.239	881.081.173	(39.029.934)
7) Altre		106.058.465	109.121.705	(3.063.240)
8) Differenza di consolidamento		1.556.413	3.112.827	(1.556.414)
Totale I		1.314.566.256	1.345.474.613	(30.908.357)
II. IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI				
1) Terreni, fabbricati e infrastruttura ferroviaria e portuale		55.406.105.514	53.975.148.878	1.430.956.636
2) Materiale rotabile, navi traghetto, impianti e macchinario		7.511.786.648	6.842.750.122	669.036.526
3) Attrezzature industriali e commerciali		245.213.202	250.642.824	(5.429.622)
4) Altri beni		180.674.939	188.979.063	(8.304.124)
5) Immobilizzazioni in corso e acconti		8.781.300.333	11.789.595.467	(3.008.295.134)
Totale II		72.125.080.636	73.047.116.354	(922.035.718)
III. IMMOBILIZZAZIONI FINANZIARIE				
1) Partecipazioni in:				
a) Imprese controllate		2.387.392	95.373	2.292.019
b) Imprese collegate		205.103.268	203.477.573	1.625.695
d) Altre imprese		188.635.580	189.792.304	(1.156.724)
	totale 1)	396.126.240	393.365.250	2.760.990
2) Crediti:				
b) verso collegate				
- esigibili entro l'esercizio successivo		375.000	0	375.000
- esigibili oltre l'esercizio successivo				-
		375.000	0	375.000
d) verso altri				
- esigibili entro l'esercizio successivo		132.200.811	127.064.521	5.136.290
- esigibili oltre l'esercizio successivo		1.827.052.617	1.955.207.448	(128.154.831)
		1.959.253.428	2.082.271.969	(123.018.541)
	totale 2)	1.959.628.428	2.082.271.969	(122.643.541)
3) Altri titoli		0	0	0
Totale III		2.355.754.668	2.475.637.219	(119.882.551)
Totale B) IMMOBILIZZAZIONI		**75.795.401.560**	**76.868.228.186**	**(1.072.826.626)**

(segue)	31.12.2009	31.12.2008	Variazioni
C) ATTIVO CIRCOLANTE			
I. RIMANENZE			
1) Materie prime, sussidiarie e di consumo	877.910.372	800.459.953	77.450.419
2) Prodotti in corso di lavorazione e semilavorati	0	0	0
3) Lavori in corso su ordinazione	46.544.062	73.893.306	(27.349.244)
4) Prodotti finiti e merci	57.085	65.335	(8.250)
5) Acconti	2.654.187	2.952.727	(298.540)
6) Cespiti radiati da alienare	9.768.348	5.413.709	4.354.639
7) Immobili e terreni *trading*	898.511.438	856.965.326	41.546.112
Totale I	1.835.445.492	1.739.750.356	95.695.136
II. CREDITI			
1) Verso clienti			
- esigibili entro l'esercizio successivo	2.590.124.818	1.645.770.999	944.353.819
- esigibili oltre l'esercizio successivo	156.802.644	221.058.490	(64.255.846)
	2.746.927.462	1.866.829.489	880.097.973
2) Verso imprese controllate			
- esigibili entro l'esercizio successivo	8.793.034	11.380.606	(2.587.572)
- esigibili oltre l'esercizio successivo	0	0	0
	8.793.034	11.380.606	(2.587.572)
3) Verso imprese collegate			
- esigibili entro l'esercizio successivo	11.975.568	14.936.498	(2.960.930)
- esigibili oltre l'esercizio successivo	7.083.274	8.440.393	(1.357.119)
	19.058.842	23.376.891	(4.318.049)
4 bis) Crediti tributari			
- esigibili entro l'esercizio successivo	829.607.742	1.956.542.301	(1.126.934.559)
- esigibili oltre l'esercizio successivo	1.734.416.357	1.108.877.456	625.538.901
	2.564.024.099	3.065.419.757	(501.395.658)
4 ter) Imposte anticipate			
- esigibili entro l'esercizio successivo	5.724.225	4.183.035	1.541.190
- esigibili oltre l'esercizio successivo	21.670.732	25.727.702	(4.056.970)
	27.394.957	29.910.737	(2.515.780)
5) Verso altri			
- esigibili entro l'esercizio successivo	2.304.475.810	1.986.081.247	318.394.563
- esigibili oltre l'esercizio successivo	43.594.356	57.919.874	(14.325.518)
	2.348.070.166	2.044.001.121	304.069.045
Totale II	7.714.268.560	7.040.918.601	673.349.959
III. ATTIVITÁ FINANZIARIE CHE NON COSTITUISCONO IMMOBIIZAZIONI			
1) Partecipazioni in imprese controllate	0	11.723	(11.723)
2) Partecipazioni in imprese collegate	32.241.013	31.959.431	281.582
4) Altre partecipazioni	0	0	0
6) Altri titoli	16.038.311	20.892.464	(4.854.153)
Totale III	48.279.324	52.863.618	(4.584.294)
IV. DISPONIBILITÁ LIQUIDE			
1) Depositi bancari e postali	351.077.394	680.854.357	(329.776.963)
2) Assegni	402.530	265.715	136.815
3) Denaro e valori in cassa	28.174.050	50.723.362	(22.549.312)
4) Conti correnti di Tesoreria	728.305.184	1.271.095.205	(542.790.021)
Totale IV	1.107.959.158	2.002.938.639	(894.979.481)
Totale C) ATTIVO CIRCOLANTE	**10.705.952.534**	**10.836.471.214**	**(130.518.680)**
D) RATEI E RISCONTI			
I. DISAGGI SUI PRESTITI	0	0	0
II. ALTRI RATEI E RISCONTI	33.241.666	28.366.615	4.875.051
Totale D) RATEI E RISCONTI	**33.241.666**	**28.366.615**	**4.875.051**
TOTALE ATTIVO (A+B+C+D)	**86.534.707.760**	**87.733.178.015**	**(1.198.470.255)**

importi in euro

Stato patrimoniale passivo

	31.12.2009	31.12.2008	Variazioni
A) PATRIMONIO NETTO			
I. CAPITALE	38.790.425.485	38.790.425.485	0
II. RISERVA DA SOVRAPREZZO DELLE AZIONI	0	0	0
III. RISERVE DI RIVALUTAZIONE			
1. Riserva ex art. 15 D.L. 185/2008	177.084.324	177.084.324	0
IV. RISERVA LEGALE	10.988.202	10.423.539	564.663
V. RISERVE STATUTARIE			
VI. RISERVA PER AZIONI PROPRIE IN PORTAFOGLIO			
VII. ALTRE RISERVE			
1. Contributi della U.E., di Enti pubblici e di terzi per incrementi patrimoniali	2.796.604	2.796.604	0
2. Versamenti in conto futuri aumenti di capitale	0	0	0
3. Riserva straordinaria	27.896.982	27.896.982	0
4. Avanzo da scissione	254.599.169	254.599.169	0
5. Altre riserve			
- Riserva di consolidamento	2.238.829	2.240.004	(1.175)
- Riserva da differenze di traduzione	5.394.375	5.261.167	133.208
Totale VII	292.925.959	292.793.926	132.033
VIII. UTILI (PERDITE) PORTATI A NUOVO	(3.180.291.089)	(3.186.785.979)	6.494.890
IX. UTILE (PERDITA) DELL'ESERCIZIO	26.912.469	7.678.428	19.234.041
Patrimonio netto di Gruppo	36.118.045.350	36.091.619.723	26.425.627
Capitale e riserve di terzi	109.619.116	110.604.244	(985.128)
Utile (Perdita) di terzi	17.200.699	7.852.400	9.348.299
Totale A) PATRIMONIO NETTO	**36.244.865.165**	**36.210.076.367**	**34.788.798**
B) FONDI PER RISCHI E ONERI			
1. Per trattamento di quiescenza e obblighi simili	0	0	0
2. Per imposte, anche differite	61.884.070	70.929.857	(9.045.787)
3. Fondo ristrutturazione industriale	17.750.775	228.126.179	(210.375.404)
4. Fondo ristrutturazione *ex lege* 448/98 e relativo fondo integrativo	22.537.196.067	22.977.537.866	(440.341.799)
5. Fondo ristrutturazione settore Cargo	0	0	0
6. Fondo manutenzione ordinaria	2.323.000.000	2.323.000.000	0
7. Altri	2.220.110.167	2.024.160.486	195.949.681
Totale B) FONDI PER RISCHI E ONERI	**27.159.941.079**	**27.623.754.388**	**(463.813.309)**
C) TRATTAMENTO DI FINE RAPPORTO DI LAVORO SUBORDINATO	**2.593.130.723**	**2.856.245.809**	**(263.115.086)**
D) DEBITI			
1) Obbligazioni			
- esigibili entro l'esercizio successivo	0	0	0
- esigibili oltre l'esercizio successivo	3.292.400.000	3.292.400.000	0
	3.292.400.000	3.292.400.000	0

(segue)	31.12.2009	31.12.2008	Variazioni
4) Debiti verso banche			
- esigibili entro l'esercizio successivo	592.117.879	355.206.563	236.911.316
- esigibili oltre l'esercizio successivo	6.585.529.094	6.672.431.203	(86.902.109)
	7.177.646.973	7.027.637.766	150.009.207
5) Debiti verso altri finanziatori			
- esigibili entro l'esercizio successivo	216.860.298	711.417.539	(494.557.241)
- esigibili oltre l'esercizio successivo	2.129.102.981	2.283.310.601	(154.207.620)
	2.345.963.279	2.994.728.140	(648.764.861)
6) Acconti			
- esigibili entro l'esercizio successivo	2.572.126.291	2.103.970.825	468.155.466
- esigibili oltre l'esercizio successivo	133.720	158.810	(25.090)
	2.572.260.011	2.104.129.635	468.130.376
7) Debiti verso fornitori			
- esigibili entro l'esercizio successivo	3.184.899.674	3.409.699.443	(224.799.769)
- esigibili oltre l'esercizio successivo	42.123.507	22.623.456	19.500.051
	3.227.023.181	3.432.322.899	(205.299.718)
9) Debiti verso imprese controllate			
- esigibili entro l'esercizio successivo	3.556.238	181.995	3.374.243
- esigibili oltre l'esercizio successivo	0	0	0
	3.556.238	181.995	3.374.243
10) Debiti verso imprese collegate			
- esigibili entro l'esercizio successivo	122.148.373	100.218.343	21.930.030
- esigibili oltre l'esercizio successivo	0	0	0
	122.148.373	100.218.343	21.930.030
12) Debiti tributari			
- esigibili entro l'esercizio successivo	160.407.834	168.512.458	(8.104.624)
- esigibili oltre l'esercizio successivo	186.218	444.066	(257.848)
	160.594.052	168.956.524	(8.362.472)
13) Debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale			
- esigibili entro l'esercizio successivo	303.703.798	344.090.273	(40.386.475)
- esigibili oltre l'esercizio successivo	86.987.649	93.214.532	(6.226.883)
	390.691.447	437.304.805	(46.613.358)
14) Altri debiti			
- esigibili entro l'esercizio successivo	935.272.670	1.156.606.738	(221.334.068)
- esigibili oltre l'esercizio successivo	45.221.786	96.109.960	(50.888.174)
	980.494.456	1.252.716.698	(272.222.242)
Totale D) DEBITI	**20.272.778.010**	**20.810.596.805**	**(537.818.795)**
E) RATEI E RISCONTI			
I. AGGI SUI PRESTITI	0	0	0
II. ALTRI RATEI E RISCONTI	263.992.783	232.504.646	31.488.137
Totale E) RATEI E RISCONTI	**263.992.783**	**232.504.646**	**31.488.137**
TOTALE PASSIVO (A+B+C+D+E)	**86.534.707.760**	**87.733.178.015**	**(1.198.470.255)**

importi in euro

Conti d'ordine

	31.12.2009	31.12.2008	Variazioni
1. RISCHI			
1.1 Fidejussioni	2.602.729.779	1.307.920.788	1.294.808.991
1.2 Avalli	0	0	0
1.3 Altre garanzie personali	0	0	0
1.4 Altre garanzie reali	3.293.609.600	3.293.609.600	0
1.5 Altri rischi	420.195	319.686	100.509
totale 1)	5.896.759.574	4.601.850.074	1.294.909.500
2. IMPEGNI			
2.1 Beni in *leasing*	0	0	0
2.2 Altri impegni	2.728.343.437	2.330.505.580	397.837.857
totale 2)	2.728.343.437	2.330.505.580	397.837.857
3. BENI DI TERZI IN CONSEGNA			
3.1 Altri beni di terzi	45.532.633	45.533.147	(514)
totale 3)	45.532.633	45.533.147	(514)
4. ALTRI CONTI D'ORDINE			
4.1 Fonti di finanziamento previste nel contratto di programma e contributi diversi per investimenti da realizzare	26.612.270.000	31.790.415.000	(5.178.145.000)
4.1.1 Somme da ricevere dallo Stato	21.366.388.000	27.293.367.000	(5.926.979.000)
4.1.2 Somme residue a fine esercizio per finanziamenti ricevuti e non ancora spesi	5.245.882.000	4.497.048.000	748.834.000
4.2 Somme da erogare per il finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria	0	250.000.000	(250.000.000)
4.4 Fondo di solidarietà	26.502.424	24.812.465	1.689.959
4.5 Altri	2.325.453	3.149.300	(823.847)
totale 4)	26.641.097.877	32.068.376.765	(5.427.278.888)
TOTALE CONTI D'ORDINE	**35.311.733.521**	**39.046.265.566**	**(3.734.532.045)**

importi in euro

Conto economico

	31.12.2009	31.12.2008	Variazioni
A) VALORE DELLA PRODUZIONE			
1) Ricavi delle vendite e delle prestazioni			
a) prodotti del traffico viaggiatori			
- clientela ordinaria	2.784.724.661	2.732.210.928	52.513.733
- contratti di servizio pubblico con Enti pubblici territoriali	1.883.535.547	1.712.231.343	171.304.204
b) prodotti del traffico merci	772.453.467	1.065.975.521	(293.522.054)
c) contratto di servizio pubblico con lo Stato	502.290.737	598.691.974	(96.401.237)
d) altri ricavi delle vendite e delle prestazioni	291.447.451	285.243.912	6.203.539
totale 1)	6.234.451.863	6.394.353.678	(159.901.815)
2) Variazioni delle rimanenze di prodotti in corso di lavorazione, semilavorati e finiti	(40.401.858)	(39.667.589)	(734.269)
3) Variazione dei lavori in corso su Ordinazione	4.867.399	9.802.659	(4.935.260)
4) Incrementi di immobilizzazioni per lavori interni	1.106.287.948	1.212.529.366	(106.241.418)
5) Altri ricavi e proventi			
a) contributi in conto esercizio	849.274.389	1.040.629.036	(191.354.647)
- Contratto di Programma	119.217.153	123.443.549	(4.226.396)
- altri			
b) utilizzo Fondo ristrutturazione *ex lege* 448/98 e relativo fondo integrativo	438.494.625	448.197.268	(9.702.643)
c) altri ricavi e proventi	913.115.166	1.027.041.371	(113.926.205)
totale 5)	2.320.101.333	2.639.311.224	(319.209.891)
Totale A) VALORE DELLA PRODUZIONE	**9.625.306.685**	**10.216.329.338**	**(591.022.653)**
B) COSTI DELLA PRODUZIONE			
6) Per materie prime, sussidiarie, di consumo e di merci	1.196.528.296	1.428.309.896	(231.781.600)
7) Per servizi	2.088.630.437	2.188.176.438	(99.546.001)
8) Per godimento di beni di terzi	126.018.013	150.970.962	(24.952.949)
9) Per il personale			
a) salari e stipendi	3.279.770.572	3.390.235.253	(110.464.681)
b) oneri sociali	901.043.773	836.916.681	64.127.092
c) trattamento di fine rapporto	276.438.415	309.618.247	(33.179.832)
e) altri costi	18.111.096	13.868.418	4.242.678
totale 9)	4.475.363.856	4.550.638.599	(75.274.743)

(segue)	2009	2008	Variazioni
10) Ammortamenti e svalutazioni			
a) ammortamento delle immobilizzazioni immateriali	80.064.464	78.215.544	1.848.920
b) ammortamento delle immobilizzazioni materiali	1.262.519.762	1.142.272.784	120.246.978
c) altre svalutazioni delle immobilizzazioni	2.549.104	436.855	2.112.249
d) svalutazione dei crediti compresi nell'attivo circolante e delle disponibilità liquide	48.360.889	58.824.636	(10.463.747)
totale 10)	1.393.494.219	1.279.749.819	113.744.400
11) Variazioni delle rimanenze di materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	(81.355.349)	(13.658.734)	(67.696.615)
12) Accantonamenti per rischi	86.425.407	286.119.819	(199.694.412)
13) Altri accantonamenti	982.793	2.794.467	(1.811.674)
14) Oneri diversi di gestione	102.758.131	142.035.108	(39.276.977)
Totale B) COSTI DELLA PRODUZIONE	**9.388.845.803**	**10.015.136.374**	**(626.290.571)**
Differenza tra valore e costi della produzione (A-B)	236.460.882	201.192.964	35.267.918
C) PROVENTI E ONERI FINANZIARI			
15) Proventi da partecipazioni			
- in imprese controllate e collegate	11.988.277	1.041.325	10.946.952
- in altre imprese	4.697.757	4.348.999	348.758
totale 15)	16.686.034	5.390.324	11.295.710
16) Altri proventi finanziari			
a) da crediti iscritti nelle immobilizzazioni:			
- da imprese controllate e collegate	0	0	0
- da altri	33.740	412.640	(378.900)
totale a)	33.740	412.640	(378.900)
c) da titoli iscritti all'attivo circolante che non costituiscono partecipazioni	321.791	227.199	94.592
d) proventi diversi dai precedenti:			
- da imprese controllate e collegate	871.580	1.118.242	(246.662)
- da altri	76.971.379	129.103.519	(52.132.140)
totale d)	77.842.959	130.221.761	(52.378.802)
totale 16)	78.198.490	130.861.600	(52.663.110)
17) Interessi e altri oneri finanziari			
- verso imprese controllate e collegate	122.796	765.405	(642.609)
- verso altri			
- su debiti obbligazionari	76.063.894	146.783.076	(70.719.182)
- su debiti verso Istituti finanziari	187.578.089	299.852.147	(112.274.058)
- oneri finanziari diversi	61.334.680	37.019.959	24.314.721
totale 17)	325.099.459	484.420.587	(159.321.128)
17 bis) Utili e (perdite) su cambi	(1.409.398)	(15.473.185)	14.063.787
Totale C) PROVENTI E ONERI FINANZIARI	**(231.624.333)**	**(363.641.848)**	**132.017.515**

(segue)	2009	2008	Variazioni
D) RETTIFICHE DI VALORE DI ATTIVITÀ FINANZIARIE			
18) Rivalutazioni			
a) di partecipazioni	288.611	4.389.223	(4.100.612)
19) Svalutazioni			
a) di partecipazioni	3.274.768	2.782.394	492.374
Totale D) RETTIFICHE DI VALORE DI ATTIVITÀ FINANZIARIE	**(2.986.157)**	**1.606.829**	**(4.592.986)**
E) PROVENTI E ONERI STRAORDINARI			
20) Proventi straordinari			
a) plusvalenze da alienazioni	25.354.024	15.672.429	9.681.595
c) contributi per ristrutturazione industriale (esodi anticipati)	0	2.808.295	(2.808.295)
d) altri proventi	306.322.215	410.043.367	(103.721.152)
totale 20)	331.676.239	428.524.091	(96.847.852)
21) Oneri straordinari			
a) minusvalenze da alienazioni	1.885.190	12.164.888	(10.279.698)
b) imposte relative a esercizi precedenti	7.443.188	7.385.704	57.484
c) costi per esodi anticipati	19.000.000	18.590.795	409.205
e) altri oneri	123.041.862	60.471.503	62.570.359
totale 21)	151.370.240	98.612.890	52.757.350
Totale E) PROVENTI E ONERI STRAORDINARI	**180.305.999**	**329.911.201**	**(149.605.202)**
Risultato prima delle imposte (A-B+/-C+/-D+/-E)	**182.156.391**	**169.069.146**	**13.087.245**
22) imposte sul reddito dell'esercizio correnti, differite e anticipate			
a) imposte correnti	136.560.369	152.126.433	(15.566.064)
b) imposte differite e anticipate	1.482.854	1.411.885	70.969
totale 22)	138.043.223	153.538.318	(15.495.095)
Utile (perdita) dell'esercizio	**44.113.168**	**15.530.828**	**28.582.340**
(UTILE) PERDITA DI PERTINENZA DI TERZI	(17.200.699)	(7.852.400)	(9.348.299)
UTILE (PERDITA) DI PERTINENZA DEL GRUPPO	**26.912.469**	**7.678.428**	**19.234.041**

importi in euro

PAGINA BIANCA

Nota integrativa al bilancio consolidato al 31 dicembre 2009

Sezione 1
Contenuto e forma del bilancio consolidato

Il bilancio consolidato chiuso al 31 dicembre 2009 è costituito da Stato Patrimoniale, Conto Economico e Nota Integrativa; in allegato a quest'ultima è riportato il Rendiconto Finanziario.
Come noto, il bilancio consolidato permette di esaminare la situazione patrimoniale, economica e finanziaria di tutte le imprese che, sottoposte a un regime di controllo diretto e indiretto da parte della Capogruppo, rientrano nella cosiddetta area di consolidamento. A tal fine, oltre agli schemi in precedenza indicati, si riporta il prospetto di raccordo tra patrimonio netto e risultato della Controllante e patrimonio netto e risultato di esercizio consolidato.
Per quanto riguarda ulteriori dati sui fatti di rilievo avvenuti nel corso dell'esercizio e dopo la chiusura dello stesso e per le indagini giudiziarie in corso, si fa rinvio a quanto indicato nella Relazione sulla Gestione.
I prospetti contabili sono espressi in unità di euro, mentre gli importi inclusi nella nota integrativa sono espressi in migliaia di euro, ove non altrimenti indicato.
Si informa che la società PricewaterhouseCoopers SpA esercita le attività una volta definite di controllo contabile ex art. 2409 bis del codice civile e ora, a seguito dell'entrata in vigore del D. Lgs. n. 39/2010, definite di revisione legale del bilancio.
Il bilancio consolidato è redatto sulla base dei bilanci al 31 dicembre 2009 della Capogruppo e delle imprese rientranti nell'area di consolidamento, indicate nell'allegato 1, già approvati dalle rispettive assemblee degli azionisti, o, se non ancora approvati, predisposti dai rispettivi Consigli di Amministrazione, opportunamente riclassificati, ove necessario, per uniformarli ai criteri di valutazione e di esposizione adottati dalla Controllante.

Area di consolidamento

Il bilancio consolidato del Gruppo include i bilanci della Ferrovie dello Stato SpA e delle società nelle quali la Capogruppo detiene, direttamente o indirettamente, la maggioranza del capitale sociale, ovvero esercita un'influenza dominante nell'assemblea ordinaria delle stesse.
Le imprese incluse nell'area di consolidamento sono consolidate con il metodo integrale e proporzionale, come dettagliatamente descritto nel seguito.

Variazioni area di consolidamento

Si segnala che nell'esercizio 2009 sono entrate a far parte dell'area di consolidamento le seguenti società:
- TX Logistik Danimarca, costituita lo scorso anno dalla TX Logistik AG, e divenuta operativa nel corso del 2009;
- Grandi Stazioni Ingegneria Srl, società controllata al 100% da Grandi Stazioni, divenuta operativa nel corso del secondo semestre 2009;
- Trenitalia Le Nord Srl, società costituita in quote paritetiche da Trenitalia SpA con LeNord SpA (Gruppo Ferrovie Nord Milano).

Sono invece uscite dall'area di consolidamento le società:
- Servizi Ferroviari Portuali - Ferport Srl, posta in liquidazione nel mese di maggio 2009;
- Nord Est Terminal - Net SpA, posta in liquidazione il 21 luglio 2009;
- Società Logistica Ferroviaria - S.L.F. Srl, posta in liquidazione a settembre 2009.

Metodi di consolidamento

Il consolidamento con il *metodo dell'integrazione globale* si può così sintetizzare:
- assunzione delle attività, delle passività, dei costi e dei ricavi delle imprese consolidate;
- eliminazione del valore di carico delle partecipazioni incluse nell'area di consolidamento a fronte del relativo patrimonio netto, all'atto del primo consolidamento. Le eventuali differenze sono imputate nel bilancio consolidato, ove possibile, agli elementi dell'attivo e del passivo. L'eventuale residuo, se negativo, viene iscritto nella voce del patrimonio netto denominata "Riserva di consolidamento" ovvero, quando esso sia dovuto a previsioni di risultati economici sfavorevoli, è iscritto in un'apposita voce denominata "Fondo di consolidamen-

to per rischi e oneri"; se positivo, viene iscritto nella voce denominata "Differenza di consolidamento" ovvero, qualora se ne presentino i presupposti, viene portato in diretta diminuzione della riserva di consolidamento fino a concorrenza della stessa. Il valore della "Differenza di consolidamento" viene ammortizzato in un periodo di cinque esercizi, ovvero, se ne ricorrono le condizioni, in un periodo di durata superiore espressamente motivato in nota integrativa;

- elisione dei debiti e dei crediti intercorrenti fra le imprese incluse nell'area di consolidamento;
- elisione delle partite di costo e di ricavo intercorse fra le imprese consolidate;
- eliminazione degli utili e delle perdite derivanti da operazioni tra imprese consolidate che non si siano realizzati attraverso successivi scambi con terze parti, relative a cessioni di beni che permangono come rimanenze o immobilizzazioni presso l'impresa acquirente;
- rilevazione degli effetti fiscali delle operazioni di consolidamento.

Il consolidamento con il *metodo proporzionale* prevede l'assunzione, linea per linea, di quota parte delle attività, passività, ricavi e costi della società partecipata con controllo congiunto. L'eliminazione del valore di carico della partecipazione avviene a fronte della sola quota di patrimonio netto di pertinenza del gruppo e non origina, pertanto, la quota di patrimonio netto dei terzi. Le eventuali differenze di consolidamento subiscono un trattamento analogo a quanto riportato per il metodo integrale.

Gli utili e le perdite infragruppo sono eliminati proporzionalmente, così come le altre rettifiche di consolidamento. L'elenco di queste società è riportato nell'allegato 2.

Le società collegate sulle quali la Capogruppo esercita, direttamente o indirettamente, un'influenza significativa o detiene una quota di capitale sociale tra il 20% (10% per le società con azioni quotate in borsa) e il 50% sono valutate con il metodo del patrimonio netto. L'elenco di queste società è riportato nell'allegato 3.

Riguardo le società valutate con il *metodo del patrimonio netto*, l'eventuale maggior valore di carico rispetto alla corrispondente frazione del patrimonio netto della partecipata, manifestatosi al momento della prima applicazione di tale metodo, rimane iscritto nella voce "Partecipazioni" e viene ammortizzato in relazione alla natura del bene cui tale differenza si riferisce. Con specifico riferimento alla differenza attribuibile ad avviamento, essa viene ammortizzata in un periodo di cinque esercizi, ovvero, se ne ricorrono le condizioni, in un periodo di durata superiore espressamente indicato in nota integrativa.

Le partecipazioni assoggettate a liquidazione, ed escluse dall'area di consolidamento, sono iscritte al valore di carico riveniente dall'ultimo consolidamento, rettificato per tenere conto delle eventuali minusvalenze emergenti dai relativi bilanci intermedi di liquidazione.

Moneta di conto

Il bilancio consolidato è redatto in euro.

Bilanci in valuta

I bilanci espressi in moneta diversa da quella di conto sono convertiti con il metodo del cambio corrente.
In base a tale criterio le voci di bilancio sono state convertite come segue:

- Attività e passività: ai cambi alla fine dell'anno;
- Costi e ricavi: ai cambi medi dell'anno;
- Patrimonio netto: ai cambi storici di formazione.

Le differenze di conversione così originatesi sono portate in aumento o in diminuzione del patrimonio netto mediante accredito o addebito alla voce denominata "Riserva da differenze di traduzione".

Criteri di valutazione

I criteri di valutazione sono determinati in conformità con le disposizioni del codice civile e del D.Lgs.127/91, senza operare alcuna deroga, e sono conformi a quelli applicati per la redazione del bilancio consolidato del precedente esercizio.
Tali criteri sono quelli utilizzati nel bilancio di esercizio della Capogruppo e nel seguito esposti, a eccezione di quanto riportato nel seguito.

Partecipazioni

Le partecipazioni in imprese controllate non consolidate e collegate sono valutate secondo quanto illustrato nell'ambito dei "Metodi di consolidamento".

Beni in locazione finanziaria

I beni in locazione finanziaria sono iscritti secondo il cosiddetto "metodo finanziario", previsto dal principio contabile internazionale IAS n. 17, recepito dal principio contabile emanato dai Consigli Nazionali dei Dottori Commercialisti e dei Ragionieri, modificato dall'OIC (Documento n. 17).

Sezione 2
Criteri di redazione del bilancio consolidato e criteri di valutazione di Gruppo

a) Criteri di redazione

Il bilancio consolidato è stato redatto in ottemperanza alle disposizioni di legge, integrate dai principi contabili nazionali e, in mancanza, dai principi contabili internazionali (IAS/*IFRS*).
Le riclassifiche operate al 31 dicembre 2008 in alcune voci, volte a meglio rappresentare la situazione patrimoniale, finanziaria ed economica del Gruppo, sono state effettuate anche sui corrispondenti valori dell'esercizio precedente, ai sensi del comma 5 art. 2423 ter del codice civile. Nei commenti alle singole voci di bilancio, contenuti nella successiva Sezione 3, è puntualmente indicato il valore delle singole riclassifiche effettuate sui saldi 2008.
In aderenza al disposto dell'art. 32 del D.Lgs. n. 127/91 la struttura e il contenuto dello Stato Patrimoniale e del Conto Economico consolidati sono quelli prescritti per il bilancio d'esercizio delle imprese incluse nel consolidamento. Alla presenza di una diversa disciplina, il bilancio delle società controllate è riclassificato, per fornire una visione più chiara della situazione economica, patrimoniale e finanziaria del Gruppo.

Operazioni con parti correlate

In ottemperanza a quanto richiesto dall'art. 38, comma 1 lett. o-quinquies), la Nota Integrativa deve indicare, tra l'altro, le informazioni relative alle operazioni realizzate dalle Società con Parti a esse Correlate, qualora le stesse siano "rilevanti" e "concluse a condizioni no di mercato". Al fine di consentire una corretta e completa informativa su tale tema, è stata emanata una "Procedura Amministrativo Contabile" da parte del Dirigente Preposto con la quale sono state date delle Linee Guida in materia alle Società consolidate.
Con tale procedura, da un lato, sono state fornite indicazioni generali sui criteri di rilevanza e su cosa si debba intendere per "normali condizioni di mercato", e dall'altro, in considerazione della numerosità dei soggetti coinvolti, sono stati disciplinati i flussi informativi verso le competenti strutture delegate alla redazione dei documenti contabili, finalizzati al reperimento delle informazioni richieste per legge.
In particolare, anche in applicazione, laddove possibile, dei criteri forniti dall'art. 2621 del c.c. in materia di "false comunicazioni sociali", sono state considerate, senz'altro, quantitativamente rilevanti le operazioni poste in essere con Parti Correlate che impegnano la Società per un importo di valore uguale o superiore a euro 500.000 e , in ogni caso, di importo non inferiore al 1% del patrimonio netto della Società tratto dal più recente stato patrimoniale pubblicato e qualitativamente rilevanti tutte le operazioni poste in essere con i cd. "Dirigenti Strategici", così come definiti dallo IAS 24. In sede di applicazione della procedura, ogni singola Società ha valutato l'esigenza di ampliare i criteri forniti dalle Linee Guida.
Per la definizione di "normali condizioni di mercato" si è fatto riferimento a quanto indicato nella Relazione Illustrativa al D. Lgs. 173/2008 che ha introdotto il citato punto 22-bis.

b) Criteri di valutazione di Gruppo

Immobilizzazioni immateriali

Sono iscritte al costo di acquisto o produzione interna comprensiva degli oneri accessori imputabili e sono esposte al netto delle quote di ammortamento, calcolate in misura costante in funzione della residua possibilità di utilizzazione del bene.
Le immobilizzazioni immateriali che, alla data di chiusura dell'esercizio, siano durevolmente di valore inferiore a quello di iscrizione in bilancio sono iscritte a tale minor valore.
Qualora vengano meno le cause che hanno generato le svalutazioni, i valori delle immobilizzazioni sono ripristinati nei limiti delle svalutazioni effettuate e tenendo conto degli ammortamenti maturati. Il ripristino di valore non è effettuato per l'avviamento e per i costi pluriennali.
Le rivalutazioni sono effettuate in ottemperanza alle leggi speciali, generali o di settore.
I costi di impianto e di ampliamento, di ricerca, sviluppo e pubblicità, se di accertata utilità pluriennale, sono capitalizzati previo consenso del Collegio Sindacale.
L'avviamento, se acquisito a titolo oneroso, è iscritto, se si prevede la possibilità di recupero attraverso redditi futuri generati dalla stessa azienda (o ramo d'azienda), con il consenso del Collegio Sindacale e nei limiti del solo costo sostenuto.

I costi e le spese pluriennali vengono ammortizzati in cinque anni, a meno di quelli sostenuti da RFI SpA, che vengono ammortizzati con il criterio più avanti esposto in specifico paragrafo; gli oneri accessori sostenuti per l'emissione di prestiti obbligazionari sono ammortizzati nel periodo di durata del prestito.

Immobilizzazioni materiali

Le immobilizzazioni materiali sono iscritte al costo di acquisto o di costruzione interna comprensivo degli oneri accessori imputabili, al netto degli ammortamenti.
Le immobilizzazioni materiali che, alla data di chiusura dell'esercizio, risultino durevolmente di valore inferiore a quello di iscrizione in bilancio sono iscritte a tale minor valore. Qualora vengano meno le cause che hanno generato le svalutazioni, i valori delle immobilizzazioni sono ripristinati nei limiti delle svalutazioni effettuate e tenendo conto degli ammortamenti maturati.
Si segnala che, nel corso dell'esercizio 2009, Trenitalia SpA, per una migliore rappresentazione del valore degli immobili, ha proceduto allo scorporo del valore dei terreni insito in quello dei fabbricati.
Si ricorda, inoltre, che, lo scorso esercizio, la stessa Trenitalia SpA, ha provveduto a rideterminare la vita utile dei rotabili, suddividendo il parco rotabili in "*cluster*" omogenei sotto il profilo della tecnologia, e per ogni"*cluster*" sono state individuate quattro classi di "componenti" per le quali è stato definito il processo di ammortamento relativo. Per ogni dettaglio si fa rinvio a quanto evidenziato nel Bilancio Consolidato chiuso al 31 dicembre 2008.
Le rivalutazioni sono effettuate in ottemperanza alle leggi speciali, generali, o di settore. In particolare, nel corso del 2008 è stata effettuata la rivalutazione di alcuni fabbricati ai sensi dell'art. 15, commi 16 e 23 del Decreto Legge 185/2008 (D.L. cosiddetto "Anti-Crisi), convertito in Legge n. 2 del 28 gennaio 2009, sulla base dei plusvalori indicati in perizia. Il saldo attivo di tale rivalutazione è stato accantonato in una Riserva di Rivalutazione specifica, così come disposto al comma 18 del sopra menzionato Decreto Legge, al netto del valore del Fondo imposte differite prudenzialmente costituito.
Gli ammortamenti sono calcolati in modo sistematico e costante sulla base delle aliquote ritenute rappresentative della vita utile economico-tecnica stimata dei cespiti, a eccezione di quanto di seguito esposto. Nell'anno di acquisizione o di costruzione è applicata un'aliquota ridotta rispetto all'aliquota ordinaria in funzione dell'effettivo utilizzo, salvo per gli immobili (terreni, fabbricati e infrastruttura ferroviaria e portuale) ai quali si applica sempre l'aliquota ordinaria.
Le spese di manutenzione delle immobilizzazioni materiali sono imputate al conto economico quando sostenute, salvo quelle aventi natura incrementativa, che sono capitalizzate.
Le immobilizzazioni materiali non più utilizzate, destinate all'alienazione, cessione o distruzione sono riclassificate all'attivo circolante alla voce rimanenze, e iscritte al minore tra il valore netto contabile e il presumibile valore netto di realizzo.

Criteri di determinazione degli ammortamenti delle immobilizzazioni immateriali e materiali da parte di RFI SpA

Come già illustrato nel bilancio consolidato 2006, cui si fa rimando per tutti gli approfondimenti necessari, RFI SpA ha modificato il criterio di determinazione degli ammortamenti delle immobilizzazioni immateriali e materiali, passando dal criterio a quote costanti a quello a quote variabili.
Quest'ultimo criterio di ammortamento è basato su quanto disposto dall'art. 1 comma 87 della Legge Finanziaria 2006 che recita:*"Il costo complessivo degli investimenti finalizzati alla realizzazione della infrastruttura ferroviaria, comprensivo dei costi accessori e degli altri oneri e spese direttamente riferibili alla stessa nonché, per il periodo di durata dell'investimento e secondo il medesimo profilo di ammortamento dei costi diretti, degli oneri connessi al finanziamento dell'infrastruttura medesima, è ammortizzato con il metodo "a quote variabili in base ai volumi di produzione", sulla base del rapporto tra le quantità prodotte nell'esercizio e le quantità di produzione totale prevista durante il periodo di concessione. Nell'ipotesi di preesercizio, l'ammortamento inizia dall'esercizio successivo a quello di termine del preesercizio. Ai fini fiscali, le quote di ammortamento sono determinate con il decreto del Ministero dell'economia e delle finanze in coerenza con le quote di ammortamento di cui al comma 86".*

Nell'applicazione di tale metodo l'art. 1, comma 87, della Legge n. 266/2005, prevede che oggetto di ammortamento non è il costo dei singoli cespiti costituenti l'infrastruttura ferroviaria, bensì *"il costo complessivo degli investimenti finalizzati alla realizzazione dell'infrastruttura"* medesima.
Di conseguenza, il costo ammortizzabile degli investimenti è dato dalla somma di tutti i costi sostenuti e non ancora ammortizzati e di quelli da sostenere coerentemente con la capacità di produzione degli investimenti stessi lungo la durata della Concessione, escludendo dalla base ammortizzabile il previsto valore residuo dell'infrastruttura ferroviaria al termine della Concessione per tener conto della relativa non gratuita devolvibilità.
Le immobilizzazioni immateriali e materiali che compongono l'Infrastruttura ferroviaria sono state articolate in 7 direttrici separando la Rete AV/AC e la Rete convenzionale, a sua volta suddivisa fra rete fondamentale e rete complementare, come da Decreto del Ministero dei Trasporti del 18 agosto 2006 (G.U. n°227 del 29 settembre 2006) recante "Aggiornamento del canone di utilizzo dell'Infrastruttura Ferroviaria nazionale" secondo la seguente ripartizione:

- Rete Alta Velocità/Alta Capacità (AV/AC) ;
- Rete convenzionale - rete fondamentale Trasversale padana e transiti internazionali;
- Rete convenzionale - rete fondamentale Tirrenica Nord e affluenze;
- Rete convenzionale - rete fondamentale Dorsale e affluenze;
- Rete convenzionale - rete fondamentale Tirrenica Sud;
- Rete convenzionale - rete fondamentale Adriatica e trasversali appenniniche;
- Rete convenzionale - rete complementare, considerata come un'unica direttrice comprendente tutte le porzioni della rete che non fanno parte della rete fondamentale.

La Rete Alta Velocità/Alta Capacità potrà a sua volta essere articolata in ulteriori direttrici e le direttrici della Rete convenzionale potranno subire modifiche in conseguenza degli aggiornamenti del decreto del Pedaggio.
L'adozione del metodo di ammortamento introdotto dalla norma *"«a quote variabili in base ai volumi di produzione», sulla base del rapporto tra le quantità prodotte nell'esercizio e le quantità di produzione totale previste durante il periodo di concessione"* richiede l'identificazione dell'unità di prodotto che è stata individuata nel "treno km", sia per la Rete Alta Velocità/Alta Capacità sia per la Rete convenzionale: il treno km è definito come la percorrenza complessiva dei treni su un'infrastruttura ferroviaria espressi in milioni/anno.
Per ogni direttrice RFI SpA utilizza quale indicatore della quantità prodotta nell'esercizio, cui il Bilancio è riferito, il numero dei treni km effettivamente venduti nell'anno e risultanti da specifici sistemi di rilevamento della Società; RFI SpA effettua quindi la previsione dei treni km che saranno venduti a partire dall'anno successivo a quello cui il Bilancio d'esercizio è riferito fino all'ultimo anno di vita della Concessione, su base di stima fino a un massimo di dieci anni successivi e con un profilo costante, rispetto ai livelli del decimo anno, dall'undicesimo anno fino all'ultimo anno di vita della Concessione.
Annualmente, in occasione della redazione del Bilancio d'esercizio, RFI SpA provvede ad aggiornare la previsione del costo complessivo dell'investimento e i corrispondenti volumi complessivi di produzione, dall'anno di riferimento fino al termine della Concessione, imputabili a ciascuna direttrice, tenendo anche conto dei nuovi investimenti entrati in esercizio nel corso dell'anno cui il Bilancio d'esercizio è riferito, al netto dei relativi contributi pubblici in conto impianti ottenuti e degli ammortamenti effettuati, oltre che di eventuali cessioni o dismissioni.

Per l'esercizio 2009 il volume di treni km è indicato nella tabella che segue:

Direttrici	Volume treni km anno 2009 - Consuntivi	Volume treni km dal 2009 al 2060
Alta Velocità/Alta Capacità	6,90	1.610
Trasversale padana e transiti internazionali	51,7	2.993
Tirrenica Nord e affluenze	38,5	2.182
Dorsale e affluenze	85,9	5.489
Tirrenica Sud	15,4	825
Adriatica e trasversali appenniniche	27,7	1.555
Rete Complementare	96,1	5.087
Totale	**322**	**19.741**

valori in milioni di euro

Per ogni direttrice la percentuale di utilizzo nell'esercizio, ai sensi dell'articolo 1 comma 87, è determinata dal rapporto tra i treni km effettivamente venduti nell'esercizio e i treni km previsti dall'anno successivo di redazione dello stesso Bilancio di esercizio fino al termine della Concessione, sommati a quelli effettivamente venduti nell'anno e pari per l'esercizio 2009 ai seguenti valori:

Direttrice	Indicatore di produzione %
Rete Alta Velocità/Alta Capacità	0,43%
Rete convenzionale - rete fondamentale	
Trasversale padana e transiti internazionali	1,73%
Tirrenica Nord e affluenze	1,76%
Dorsale e affluenze	1,57%
Tirrenico Sud	1,87%
Adriatica e trasversali appenniniche	1,78%
Rete convenzionale - rete complementare	
Rete complementare	1,89%

I volumi di produzione stimati per la Rete Alta Velocità/Alta Capacità, dal 2008 e fino al termine della Concessione sono, coerentemente, quelli riguardanti l'intero Asse Torino-Milano-Napoli, secondo una curva previsionale, contenuta del *Dossier* di Valutazione aggiornato approvato a luglio 2008 dal Consiglio di Amministrazione della società, che tiene conto del fatto che nei primi anni di utilizzo di tale Rete Alta Velocità/Alta Capacità (2007-2012) non è operativo l'intero sistema. Tale curva previsionale, in coerenza con quanto già descritto per le direttrici della Rete convenzionale, è stata stimata nei primi dieci anni a partire dal presente esercizio, e mantenuta costante ai livelli stimati nel decimo anno dall'undicesimo anno fino al termine della Concessione.

Il costo complessivo degli investimenti da ammortizzare, riguardante la Rete Alta Velocità/Alta Capacità, è dato dai costi sostenuti fino a tutto l'esercizio 2009, di quelli da sostenere relativamente ai costi di realizzazione delle opere, alle spese incrementative, ai rinnovi e agli oneri connessi ai finanziamenti contratti e da contrarre per la

realizzazione degli investimenti stessi lungo la durata della Concessione al netto dei contributi conto impianti ricevuti e attesi. Per la previsione delle spese incrementative e dei rinnovi lungo la vita della Concessione è stata utilizzata la valutazione a tale titolo effettuata e inserita all'interno del *dossier* di valutazione sopra citato.
Ai fini fiscali le quote di ammortamento annue del costo complessivo degli investimenti finalizzati alla realizzazione della infrastruttura ferroviaria sono determinate con Decreto del Ministro dell'Economia e delle Finanze, in coerenza con le quote di ammortamento annuo come determinate, in conformità a quanto previsto, ai fini civilistici, dall'art. 1, comma 87, della Legge 23 dicembre 2005, n. 266, secondo i criteri sopra indicati, integrati da quanto previsto dall'articolo 1, comma 86, della stessa Legge n. 266/2005 nella parte in cui stabilisce che i contributi in conto impianti da parte dello Stato si considerano fiscalmente irrilevanti e, quindi, non riducono il valore fiscale del bene.
Il Decreto del Ministro dell'Economia e delle Finanze è stato emanato in data 23 luglio 2007 ed è stato pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 233 del 6 ottobre 2007.
L'art. 1 del Decreto, nel fornire valenza fiscale agli ammortamenti civilistici determinati e iscritti nei relativi Bilanci della società, stabilisce altresì che i finanziamenti effettuati dallo Stato a titolo di contributi in conto impianti si considerano fiscalmente irrilevanti e, quindi, non riducono il valore fiscale del bene finanziato, consentendo così alla società di integrare fiscalmente, mediante apposite variazioni extracontabili, le quote di ammortamento annue stanziate a conto economico, per la parte di esse riferibile ai contributi in conto impianti.

Alla luce di quanto sopra esposto, le aliquote di ammortamento utilizzate per le altre immobilizzazioni materiali sono le seguenti:

Fabbricati	
Fabbricati civili strumentali	1%-2%
Fabbricati industriali	1%-2%
Fabbricati civili non strumentali	1,5%
Parcheggi	1,5%
Materiale rotabile e navi traghetto	
Componenti da ripristinare	20%
Componenti a usura	20%
Obsolescenza/*Restyling*/Sicurezza Trainante	8%
Obsolescenza/*Restyling*/Sicurezza Trainato	10%
Vita intera accelerato ante 2000	4,3%
Vita intera nuovi ingressi dal 2000	3,3%
Manutenzione di secondo livello capitalizzata	20%
Manutenzione incrementativa (grandi interventi *revamping*) ante 2008	5,5%
Impianti industriali	
Macchinari e tecnologie d'officina	5%
Impianti fissi magazzini industriali serbatoi	4%
Magazzini industriali	2%
Attrezzatura industriale	
Mezzi circolanti su strada	7,5%
Macchinari e attrezzatura	10%
Mezzi di carico	10%
Impianti di comunicazione	20%-25%
Altri beni	
Autoveicoli	20%-25%
Mobili e arredi	12%
Macchine d'ufficio ordinarie	12%
Macchine d'ufficio elettroniche	20%
Telefoni cellulari	20%
Impianti specifici mense e ferrotel	12%
Attrezzature mense e ferrotel	25%
Impianti generici mense e ferrotel	8%
Attrezzatura varia e minuta	12%
Apparecchiatura sanitaria	12,5%

Immobilizzazioni finanziarie

Partecipazioni non consolidate

Sono valutate al costo di acquisizione o sottoscrizione comprensivo degli oneri accessori imputabili e rettificato, ove necessario, per perdite durevoli di valore. Le perdite di valore eccedenti i corrispondenti valori di carico sono iscritte tra i fondi per rischi e oneri.
Qualora vengano meno i presupposti delle svalutazioni, è ripristinato il valore della partecipazione fino a concorrenza, al massimo, del costo originario.
Le partecipazioni per le quali siano in atto scelte strategiche di cessione, sono trasferite all'attivo circolante al minore tra il valore iscritto in bilancio e il presunto valore di realizzo.

Titoli e azioni proprie

Valgono i criteri illustrati per le partecipazioni.

Rimanenze

Sono iscritte, generalmente, al minore tra il costo di acquisto o produzione e il presunto valore di realizzazione. In particolare si precisa che:

- gli immobili di *trading*, detenuti interamente dalla Capogruppo e costituiti da immobili destinati alla vendita, rivenienti dal patrimonio immobiliare di RFI SpA, sono iscritti al minore fra il costo di acquisizione (corrispondente ai valori risultanti dal bilancio di scissione) e il valore di mercato determinato con perizia di soggetto terzo;
- le giacenze di magazzino, detenute per la quasi totalità dalle controllate RFI SpA e Trenitalia SpA e costituite per la parte preponderante da materiali per l'infrastruttura e da pezzi di ricambio per la manutenzione di materiale rotabile, sono valutate al costo medio ponderato o, se minore, al relativo valore di mercato. Esse sono rappresentate nell'attivo al netto del fondo svalutazione per tenere conto dell'obsolescenza tecnica, dei programmi di utilizzo nei processi manutentivi e dei possibili danneggiamenti;
- i lavori in corso su ordinazione sono valutati con il criterio della percentuale di completamento, calcolata con il metodo dei costi sostenuti;
- i cespiti radiati da alienare sono iscritti al minore tra il valore netto residuo da ammortizzare e il presumibile valore di realizzo.

Crediti e debiti

I crediti di qualsiasi natura sono iscritti al valore nominale, ricondotto al presumibile valore di realizzo attraverso apposito fondo svalutazione crediti, portato a diretta diminuzione degli stessi. I debiti sono esposti al loro valore nominale.

Attività finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni

Sono iscritte al minore tra il costo di acquisto, comprensivo degli oneri accessori, e il valore di realizzazione desumibile dall'andamento di mercato. Tale minor valore non è mantenuto nei successivi bilanci se ne sono venuti meno i motivi.
Per i titoli, il costo di acquisto è determinato secondo il metodo del costo medio ponderato.

Disponibilità liquide

Sono iscritte al valore nominale.

Ratei e risconti attivi e passivi

Sono iscritte in tali voci quote di costi e proventi, comuni a due o più esercizi, per realizzare il principio della competenza temporale.

Contributi in conto impianti

I contributi in conto impianti ricevuti dallo Stato, da altri Enti pubblici, dalla Unione Europea e da altri vengono portati direttamente a riduzione delle immobilizzazioni quale riduzione del costo sostenuto per le stesse. Essi vengono iscritti in base al principio della competenza espressa dal momento in cui matura con ragionevole certezza il diritto di erogazione.

Fondi per rischi e oneri

I fondi per rischi e oneri sono costituiti a fronte di oneri e perdite realisticamente prevedibili dei quali, alla fine dell'esercizio, sono indeterminati l'ammontare o la data di sopravvenienza.
Il fondo per imposte accoglie gli stanziamenti appostati a fronte di oneri fiscali di prevedibile sostenimento futuro.
Il fondo per imposte differite accoglie le imposte differite determinate in base alle differenze temporanee tra il risultato civilistico e il reddito imponibile della società.

Fondo per ristrutturazione industriale

Il Fondo Ristrutturazione Industriale è stato costituito da Trenitalia SpA a fronte degli oneri originati dal processo di riorganizzazione della società, in conformità al piano industriale societario. In coerenza con la classificazione dei relativi oneri, gli utilizzi sono esposti tra i proventi straordinari.

Fondo per ristrutturazione *ex lege* 23 dicembre 1998, n. 448 e relativo fondo integrativo

Trattasi del fondo, iscritto nel bilancio della controllata RFI SpA, costituito in applicazione del comma 5 dell'art. 43 della Legge n. 448/98, utilizzato fino al 31 dicembre 2001 previa autorizzazione del Ministero dell'Economia e delle Finanze, a copertura degli ammortamenti dell'infrastruttura convenzionale e di altri oneri di ristrutturazione.
Il relativo fondo integrativo è stato costituito in sede di recepimento, nel bilancio al 31 dicembre 2002, delle valutazioni peritali del patrimonio economico di RFI SpA, nell'ambito del suo conferimento dal Ministero dell'Economia e delle Finanze a Ferrovie dello Stato SpA ed è stato utilizzato negli esercizi 2002, 2003, 2004 e 2005 per far fronte agli oneri derivanti dagli ammortamenti, dalle svalutazioni e dalle minusvalenze dei cespiti relativi alla Rete convenzionale.
Tali valutazioni rispecchiano il quadro normativo di riferimento in cui RFI SpA opera e sono legate:

- ad analisi di economicità aziendale da valutarsi ai sensi dell'art. 5 comma 3 del DPR 277/98 sostituito dall'art.15 del DLgs. 8 luglio 2003, n.188 che dispone che *"i conti del gestore dell'infrastruttura ferroviaria devono presentare un tendenziale equilibrio tra i ricavi derivanti dalla riscossione dei canoni [...], e i corrispettivi per la fornitura dei servizi [...], le eccedenze provenienti da altre attività commerciali e i contributi definiti nel contratto di programma [...] da un lato, e i costi relativi alla gestione dell'infrastruttura al netto degli ammortamenti, dall'altro";*
- all'attuale definizione tariffaria concepita *ex lege* come non integralmente remunerativa dei correlati costi di gestione dell'infrastruttura (pareggio contabile al netto degli ammortamenti).

In coerenza con tali valutazioni, in mancanza di prospettive di recuperabilità attraverso l'uso del valore delle immobilizzazioni materiali e immateriali, tali fondi sono destinati e sufficienti anche, in un'ottica di lungo periodo, a copertura degli ammortamenti e delle svalutazioni delle immobilizzazioni materiali e immateriali stesse, incluse le minusvalenze nette derivanti dalla loro dismissione o cessione prima del termine della loro vita utile.

Fondo oneri per manutenzione ordinaria

Il fondo oneri per manutenzione ordinaria è stato costituito da RFI SpA anch'esso in sede di recepimento, nel bilancio al 31 dicembre 2002, delle risultanze delle valutazioni peritali.
In aderenza a esse, il fondo è destinato a neutralizzare, attraverso il suo utilizzo, gli oneri di manutenzione della infrastruttura ove a fronte di essi non venissero erogati dallo Stato contributi in conto esercizio; mentre, per la parte relativa agli interessi intercalari, era destinato a far fronte alla copertura degli interessi (cosiddetti intercalari) da erogare a TAV SpA nel periodo di costruzione dell'Alta Velocità/Alta Capacità.

In proposito, si ricorda che:

- per l'esercizio 2003, la Legge 27 dicembre 2002, n. 289 (Legge Finanziaria 2003) ha previsto che non venissero erogati contributi in conto esercizio;
- con Decreto Legge 11 luglio 2004, n. 168 riguardante "Interventi urgenti per il contenimento della spesa pubblica" (convertito in data 29 luglio 2004) all'art. 1, comma 6, è stata disposta la riduzione dell'autorizzazione di spesa per 75 milioni di euro relativa al cap. 1541 "somme da corrispondere all'impresa Ferrovie dello Stato SpA o a società dalla stessa controllate, in relazione agli obblighi di esercizio dell'Infrastruttura nonché all'obbligo di servizio pubblico via nave tra terminali ferroviari" (tab. 1);
- con Legge 30 dicembre 2004, n. 311 (Legge Finanziaria 2005), l'art. 1, comma 299, è stata disposta un'ulteriore riduzione di 90 milioni relativamente al cap. 1541 per l'esercizio 2005;
- l'evoluzione del quadro normativo concernente le modalità di finanziamento del sistema Alta Velocità/Alta Capacità non può far escludere che in futuro potranno essere sostenuti altri oneri comunque connessi all'avvio delle linee Alta Velocità/Alta Capacità (quali a esempio gli oneri manutentivi) e pertanto non si può escludere l'utilizzo del fondo, anche a tale titolo.

Altri fondi

Accolgono stanziamenti ritenuti congrui a fronteggiare altri oneri e rischi di natura residuale, come specificato nella descrizione della voce.

Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato

Il fondo trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato esprime il debito maturato, a tale titolo, nei confronti del personale, calcolato in conformità alle disposizioni di legge e ai vigenti contratti di lavoro.
A partire dal 1° gennaio 2007, alle aziende che hanno una consistenza media di almeno 50 dipendenti, si applica il nuovo regime del Tfr, che prevede che il Tfr maturando, in relazione alle scelte operate dal personale, debba essere versato all'INPS o ai Fondi Complementari. Pertanto il Tfr viene incrementato solo per la quota relativa alla rivalutazione dell'esercizio.
Il Fondo indennità di buonuscita riflette il debito maturato nei confronti del personale della Capogruppo e delle controllate Trenitalia SpA, RFI SpA, Ferservizi SpA e Italferr SpA per l'indennità di buonuscita per il periodo di servizio da esso prestato a tutto il 31 dicembre 1995, anno di passaggio al regime del Tfr; è calcolato secondo le disposizioni all'epoca vigenti ed è rivalutato ogni anno conformemente ai commi 4 e 5 dell'art. 2120 del codice civile.

Partite in moneta estera

Immobilizzazioni immateriali e materiali, partecipazioni e titoli dell'attivo immobilizzato e circolante

Sono iscritti al tasso di cambio al momento del loro acquisto, o a quello inferiore alla data di chiusura dell'esercizio, se la riduzione è ritenuta durevole. Quando la riduzione conseguente alla svalutazione effettuata a seguito della diminuzione del tasso di cambio non è più ritenuta durevole, viene ripristinata l'iscrizione originaria nei limiti del costo storico (tenendo conto, per le immobilizzazioni materiali e immateriali, degli ammortamenti non calcolati a seguito della svalutazione).

Crediti e debiti

Sono iscritti al tasso di cambio a pronti alla data di chiusura dell'esercizio. Gli utili e le perdite realizzati in conseguenza di incassi o pagamenti avvenuti prima della data di chiusura dell'esercizio, ovvero derivanti dalla valutazione di crediti e debiti che verranno incassati o pagati dopo la chiusura dello stesso, sono iscritti nel conto economico separatamente.

Disponibilità liquide

Sono convertite al cambio di chiusura.

Conti d'ordine

Le garanzie prestate sono iscritte per un importo corrispondente all'ammontare del debito garantito.
Gli impegni assunti sono iscritti in base ai contratti in essere alla fine dell'esercizio, non rientranti nel normale ciclo operativo e per la parte non ancora eseguita.
I beni di terzi presso l'impresa sono iscritti al valore nominale, in caso di titoli a reddito fisso non quotati; al valore corrente di mercato, in caso di beni, azioni o titoli a reddito fisso quotati; al valore desumibile dalla documentazione esistente negli altri casi.
Tra i conti d'ordine è altresì indicato il valore nozionale del capitale di riferimento dei contratti derivati a carattere speculativo.

Ricavi, costi e contributi in conto esercizio

Sono esposti in bilancio secondo i principi della prudenza e della competenza. I ricavi, i proventi, i costi e gli oneri sono iscritti al netto di eventuali resi, sconti, abbuoni e premi nonché delle imposte direttamente connesse alla vendita dei beni e alla prestazione dei servizi. In particolare i ricavi del traffico merci sono al netto degli abbuoni concessi sotto forma di "ristorni commerciali".
I contributi in conto esercizio sono rilevati per competenza nell'esercizio in cui è sorto con certezza il diritto a percepirli, indipendentemente dalla data di incasso.
Fra gli "Oneri straordinari" sono inclusi, fra gli altri, gli oneri sostenuti dalle controllate Trenitalia SpA, RFI SpA e Ferservizi SpA in applicazione dei piani di ristrutturazione industriale previsti dai relativi piani di impresa; a essi si contrappongono proventi straordinari derivanti dall'utilizzo del Fondo per ristrutturazione industriale, del Fondo di Ristrutturazione *ex lege* 23 dicembre 1998, n.448, e del Fondo oneri per esodi incentivati.
Gli ulteriori utilizzi del Fondo di Ristrutturazione *ex lege* 23 dicembre 1998, n. 448, sono rilevati nel conto economico quali componenti positivi di reddito e classificati a seconda della natura degli oneri di ristrutturazione che, anch'essi rilevati nel conto economico, si intendono coprire mediante l'impiego del fondo stesso.

Imposte sul reddito

Le imposte sul reddito sono contabilizzate per competenza sulla base di una realistica previsione degli oneri d'imposta da assolvere in applicazione della vigente normativa fiscale.
Sono rilevate le imposte differite dovute su differenze temporanee tassabili, nonché, ove esistano i necessari requisiti di certezza, i futuri benefici d'imposta derivanti sia da differenze temporanee deducibili sia da perdite fiscali riportabili a nuovo.

Sezione 3
Analisi delle voci di bilancio e delle relative variazioni

Stato patrimoniale: attivo

Crediti verso soci per versamenti ancora dovuti

I crediti verso soci per versamenti ancora dovuti ammontano a 112mila e si riferiscono alla partecipata Italcertifer ScpA.

Immobilizzazioni

Investimenti

Gli investimenti dell'esercizio 2009 ammontano a 5.249.815mila euro, così determinati:

- incremento immobilizzazioni immateriali per 115.246mila euro;
- incremento immobilizzazioni materiali per 5.031.314mila euro, al lordo dei contributi in conto impianti per 3.789.649mila euro;
- decremento per gli acconti versati nel periodo per 57mila euro;
- incremento per gli anticipi recuperati nel periodo per 103.312mila euro.

Immobilizzazioni immateriali

La posta ammonta a 1.314.566mila euro, con una variazione in diminuzione di 30.908mila euro rispetto al 31 dicembre 2008.
Nelle pagine che seguono sono riportate, rispettivamente, le analisi delle variazioni del "Costo originario" (Tabella 1), del "Fondo ammortamenti e svalutazioni" (Tabella 2) e dei "Valori netti" (Tabella 3).
Al fine di una migliore esposizione dei dati, si è provveduto a effettuare l'allocazione nelle immobilizzazioni immateriali di alcune partite precedentemente ricomprese tra le immobilizzazioni materiali per un valore di costo storico pari a 12.394mila euro e di contributi in conto impianti, ricevuti dal Ministero dell'Economia e delle Finanze, pari a 74.340mila euro.
La voce "Costi di ricerca, sviluppo e pubblicità" comprende progetti e studi di utilità pluriennale, riconducibili essenzialmente alle società RFI SpA (29.493mila euro, al lordo dei contributi conto impianti per 2.288mila euro) e Trenitalia SpA (7.316mila euro, al lordo dei contributi conto impianti per 2.529mila euro).
La voce "Concessioni, licenze, marchi e diritti simili" accoglie principalmente i costi sostenuti dalla Capogruppo per la realizzazione del *software* relativo al sistema informativo di Gruppo (26.233mila euro), da RFI SpA (228.679mila euro, al lordo dei contributi conto impianti per 27.605mila euro) per l'implemetazione dei sistemi informativi già in uso e da Trenitalia SpA (93.304mila euro, al lordo dei contributi conto impianti per 428mila euro) per le attività connesse alla realizzazione di progetti informatici a supporto delle aree vendita, informazione e distribuzione e allo sviluppo di sistemi finalizzati al miglioramento dell'efficienza dei processi produttivi.
Gli incrementi del costo storico della voce "Immobilizzazioni in corso" sono imputabili essenzialmente a costi sostenuti a fronte di progetti, studi e *software* in corso di realizzazione da parte della Capogruppo (14.182mila euro), di RFI SpA (48.010mila euro) e di Trenitalia SpA (39.498mila euro).

Tabella 1

IMMOBILIZZAZIONI IMMATERIALI	COSTO ORIGINARIO				
	Valori al 31.12.2008	Incrementi	Decrementi	Riclassifiche e altre variazioni	Valori al 31.12.2009
Costi di impianto e di ampliamento					
- Spese di costituzione e aumento di capitale	2.781		(35)	0	2.746
- Spese di ampliamento	713	1.500	(54)	1.303	3.462
	3.494	1.500	(89)	1.303	6.208
Costi di ricerca, di sviluppo e di pubblicità					
- Spese di ricerca e sviluppo	127.901	469		270	128.640
- contributi in conto impianti	(4.817)	0			(4.817)
- Spese di pubblicità	1.129			0	1.129
	124.213	469	0	270	124.952
Diritto di brevetto industriale e diritti di utilizzazione delle opere dell'ingegno	9.810	1.786	(124)	0	11.472
Concessioni, licenze, marchi e diritti simili					
- costo storico	730.992	2.361	(6)	82.189	815.536
- contributi in conto impianti	(17.877)			(10.156)	(28.033)
	713.115	2.361	(6)	72.033	787.503
Avviamento	6.476	0		0	6.476
Immobilizzazioni in corso e acconti					
- Immobilizzazioni in corso					
- costo storico	924.554	107.727	(150)	(82.004)	950.127
- contributi in conto impianti	(43.503)			(64.577)	(108.080)
- Acconti	30	6		(32)	4
	881.081	107.733	(150)	(146.613)	842.051
Altre					
- costo storico	279.059	1.397	(327)	6.172	286.301
- contributi in conto impianti	(28.859)			1.456	(27.403)
	250.200	1.397	(327)	7.628	258.898
Differenza di consolidamento	55.328				55.328
TOTALE	**2.043.717**	**115.246**	**(696)**	**(65.379)**	**2.092.888**

valori in migliaia di euro

Tabella 2

IMMOBILIZZAZIONI IMMATERIALI	AMMORTAMENTI E SVALUTAZIONI				
	Valori al 31.12.2008	Incrementi	Decrementi	Riclassifiche e altre variazioni	Valori al 31.12.2009
Costi di impianto e di ampliamento					
- Spese di costituzione e aumento di capitale					
- ammortamenti	2.402	128	(39)	0	2.491
- svalutazioni	0				0
- Spese di ampliamento					
- ammortamenti	540	620	(53)	0	1.107
- svalutazioni					
	2.942	748	(92)	0	3.598
Costi di ricerca, di sviluppo e di pubblicità					
- Spese di ricerca e sviluppo					
- ammortamenti	88.086	3.508		14	91.608
- svalutazioni					
- Spese di pubblicità					
- ammortamenti	929	3			932
- svalutazioni					
	89.015	3.511	0	14	92.540
Diritto di brevetto industriale e diritti di utilizzazione delle opere dell'ingegno					
- ammortamenti	9.238	564	(104)	0	9.698
- svalutazioni	0				0
	9.238	564	(104)	0	9.698
Concessioni, licenze, marchi e diritti simili					
- ammortamenti	399.614	61.780	(177)	(1)	461.216
- svalutazioni					
	399.614	61.780	(177)	(1)	461.216
Avviamento					
- ammortamenti	4.139	520			4.659
- svalutazioni					
	4.139	520			4.659
Immobilizzazioni in corso e acconti					
- svalutazioni	0				0
Altre					
- ammortamenti	141.079	11.386	(279)	654	152.840
- svalutazioni	0				0
	141.079	11.386	(279)	654	152.840
Differenza di consolidamento					
- ammortamenti	52.215	1.556			53.771
TOTALE	**698.242**	**80.065**	**(652)**	**667**	**778.322**

valori in migliaia di euro

Tabella 3

IMMOBILIZZAZIONI IMMATERIALI	VALORI NETTI					
	31.12.2008			31.12.2009		
	Costo originario	Fondo ammortamenti e svalut.ni	Valori netti	Costo originario	Fondo ammortamenti e svalut.ni	Valori netti
Costi di impianto e di ampliamento						
- Spese di costituzione e aumento di capitale	2.781	2.402	379	2.746	2.491	255
- Spese di ampliamento	713	540	173	3.462	1.107	2.355
	3.494	2.942	552	6.208	3.598	2.610
Costi di ricerca, di sviluppo e di pubblicità						
- Spese di ricerca e sviluppo	123.084	88.086	34.998	123.823	91.608	32.215
- Spese di pubblicità	1.129	929	200	1.129	932	197
	124.213	89.015	35.198	124.952	92.540	32.412
Diritto di brevetto industriale e diritti di utilizzazione delle opere dell'ingegno	9.810	9.238	572	11.472	9.698	1.774
Concessioni, licenze, marchi e diritti simili	713.115	399.614	313.501	787.503	461.216	326.287
Avviamento	6.476	4.139	2.337	6.476	4.659	1.817
Immobilizzazioni in corso e acconti						
- Immobilizzazioni in corso	881.051	0	881.051	842.047	0	842.047
- Acconti	30		30	4		4
	881.081	0	881.081	842.051		842.051
Altre	250.200	141.079	109.121	258.898	152.840	106.058
Differenza da consolidamento	55.328	52.215	3.113	55.328	53.771	1.557
TOTALE	**2.043.717**	**698.242**	**1.345.475**	**2.092.888**	**778.322**	**1.314.566**

valori in migliaia di euro

Immobilizzazioni materiali

La posta ammonta a 72.125.081mila euro, con una variazione in diminuzione di 922.035mila euro rispetto al 31 dicembre 2008.

Nelle pagine che seguono sono riportate, rispettivamente, le analisi delle variazioni del "Costo originario" (Tabella 1), del "Fondo ammortamenti e svalutazioni" (Tabella 2) e dei "Valori netti" (Tabella 3).

Come già indicato, al fine di una migliore esposizione dei dati si è provveduto a riclassificare nelle immobilizzazioni immateriali alcune partite, precedentemente ricomprese tra le immobilizzazioni materiali, per un valore di costo storico pari a 12.394mila euro e di contributi in conto impianti, ricevuti dal Ministero dell'Economia e delle Finanze, pari a 74.340mila euro.

L'incremento del costo storico della voce "Terreni, fabbricati e infrastruttura ferroviaria e portuale" è riferibile principalmente a RFI SpA (62.864mila euro), per la capitalizzazione degli oneri finanziari per i prestiti *ex lege* 78/94 (46.140mila euro) e per i prestiti con la Cassa Depositi e Prestiti (15.334mila euro) e con la BEI (1.390milaeuro).

L'incremento dei contributi in conto impianti iscritto alla voce "Terreni, fabbricati e infrastruttura ferroviaria e portuale" è imputabile interamente a RFI SpA per contributi ricevuti dal Ministero dell'Economia e delle Finanze (99.545mila euro).

Si segnala che, come già descritto nella Sezione 2 "Criteri di redazione del bilancio consolidato e criteri di valutazione di Gruppo", per una migliore rappresentazione del valore degli immobili nel 2009 Trenitalia SpA ha proceduto a

scorporare dalla voce "Fabbricati" il valore dei terreni sui quali insistono. Tale riesame ha comportato un beneficio a conto economico di circa 2.150mila euro.

L'incremento del costo storico della voce "Immobilizzazioni in corso" è riconducibile principalmente a:

- RFI SpA e TAV SpA per i costi di ristrutturazione e realizzazione di opere ferroviarie e per la realizzazione di opere in corso per il progetto Alta Velocità/Alta Capacità (3.924.807mila euro, al lordo dei contributi conto impianti ricevuti dal Ministero dell'Economia e delle Finanze per 3.652.366mila euro). Tale incremento comprende la capitalizzazione degli oneri finanziari per i prestiti con la Cassa Depositi e Prestiti (39.449mila euro), con la BEI (21.459mila euro) e con il Raggruppamento temporaneo di concorrenti (5.559mila euro);
- Trenitalia SpA per costi relativi soprattutto a commesse di acquisto del materiale rotabile, alla ristrutturazione di rotabili già in esercizio, alla manutenzione e agli investimenti sostenuti per dotare i rotabili di nuove tecnologie (914.558mila euro, al lordo dei contributi conto impianti ricevuti da Enti pubblici territoriali per 35.872mila euro);
- Grandi Stazioni SpA (51.032mila euro) e Grandi Stazioni Ceska Republika Sro (10.413mila euro) per i costi sostenuti per la progettazione delle opere di valorizzazione e riqualificazione dei complessi di stazione.

Nella colonna "Variazioni da scissione" sono evidenziati gli effetti delle operazioni di scissione/conferimento già ampiamente illustrati nella Relazione sulla Gestione, e in particolare:

- il trasferimento dalla voce "Immobilizzazioni in corso" alla voce "Terreni, fabbricati e infrastruttura ferroviaria e portuale" di un importo di euro 2.070.118mila euro, di cui 5.156.711mila euro di costo storico e 2.890.696mila euro di contributi, a seguito della scissione parziale da parte di TAV SpA a favore di RFI SpA della "tratta Milano-Bologna lotti funzionali 1°, 3°, e oneri economici accessori, e ulteriore porzione del 2° Lotto";
- il trasferimento dalla voce "Terreni, fabbricati e infrastruttura ferroviaria e portuale" alla voce "Materiale rotabile, navi traghetto, impianti e macchinario" di un importo di 72.752mila euro, a seguito della scissione parziale da parte di RFI SpA a favore di Trenitalia SpA di n. 11 impianti di manutenzione dei rotabili e di n. 20 porzioni di aree complementari;
- il trasferimento dalla voce "Terreni, fabbricati e infrastruttura ferroviaria e portuale" alla voce "Immobili e terreni di *trading*" delle Rimanenze di un importo di 123.145mila euro, a seguito del conferimento da parte della Capogruppo a favore di FS Sistemi Urbani Srl.

La colonna "Riclassifiche e altre variazioni", oltre ai trasferimenti effettuati dalla voce "Immobilizzazioni in corso e acconti" alle singole voci dei cespiti, comprende anche:

- i cespiti radiati in attesa di alienazione riclassificati tra le rimanenze (9.648mila euro);
- il valore dei contributi, ricevuti da RFI SpA da parte dal Ministero dell'Economia e delle Finanze (598.861mila euro, di cui 74.340mila euro successivamente riclassificati nelle immobilizzazioni immateriali), dall'Unione Europea (53.734mila euro) e dagli Enti pubblici territoriali (66.757mila euro), riclassificati a questa voce dalla voce Acconti del passivo;
- la riclassifica di FS Sistemi Urbani Srl (9.125mila euro), dalla voce "Terreni, fabbricati e infrastruttura ferroviaria e portuale" alla voce Rimanenze-Immobili di *trading*, del compendio Spina 1, destinato alla vendita;
- la riclassifica della Capogruppo (9.690mila euro) dalla voce Rimanenze-Immobili di *trading* alla voce "Terreni, fabbricati e infrastruttura ferroviaria e portuale" di alcuni fabbricati non più destinati alla vendita;
- la riclassifica nelle Immobilizzazioni materiali di beni compresi nella voce Rimanenze-Lavori in corso su ordinazione (33.976mila euro).

Tabella 1

IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI	COSTO ORIGINARIO					
	Valori al 31.12.2008	Incrementi	Decrementi	Riclassifiche e altre variazioni	Variazioni da scissione	Valori al 31.12.2009
Terreni, fabbricati e infrastruttura ferroviaria e portuale						
- costo storico	85.775.476	75.090	(270.803)	1.208.713	4.960.814	91.749.290
- rivalutazioni	197.601					197.601
- contributi in conto impianti	(9.486.127)	(99.545)	26	(1.092.036)	(2.890.696)	(13.568.378)
	76.486.950	(24.455)	(270.777)	116.677	2.070.118	78.378.513
Materiale rotabile, navi traghetto, impianti e macchinario						
- costo storico	11.845.750	62.158	(36.669)	1.123.176	72.752	13.067.167
- rivalutazioni	0					0
- contributi in conto impianti	(443.450)	(1.537)	370	(33.830)		(478.447)
	11.402.300	60.621	(36.299)	1.089.346	72.752	12.588.720
Attrezzature industriali e commerciali						
- costo storico	681.199	6.640	(2.851)	34.664		719.652
- contributi in conto impianti	(20.530)			(27.329)		(47.859)
	660.669	6.640	(2.851)	7.335	0	671.793
Altri beni						
- costo storico	648.657	4.040	(2.246)	30.121		680.572
- contributi in conto impianti	(13.547)	(329)	7	(16.591)		(30.460)
	635.110	3.711	(2.239)	13.530	0	650.112
Immobilizzazioni in corso e acconti						
- Immobilizzazioni in corso						
- costo storico	28.675.421	4.883.335	(29.658)	(2.337.596)	(5.156.711)	26.034.791
- contributi in conto impianti	(17.249.968)	(3.688.238)	0	537.562	2.890.696	(17.509.948)
- Acconti	375.865	51	(1.990)	(103.197)	0	270.729
	11.801.318	1.195.148	(31.648)	(1.903.231)	(2.266.015)	8.795.572
TOTALE	**100.986.347**	**1.241.665**	**(343.814)**	**(676.343)**	**(123.145)**	**101.084.710**

valori in migliaia di euro

Tabella 2

IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI	FONDO AMMORTAMENTI E SVALUTAZIONI				
	Valori al 31.12.2008	Incrementi	Decrementi	Riclassifiche e altre variazioni	Valori al 31.12.2009
Terreni, fabbricati e infrastruttura ferroviaria e portuale					
- ammortamenti	22.332.651	516.998	(28.373)	82.243	22.903.519
- svalutazioni	179.150		(94.016)	(16.246)	68.888
	22.511.801	516.998	(122.389)	65.997	22.972.407
Materiale rotabile, navi traghetto, impianti e macchinario					
- ammortamenti	3.494.282	698.181	(24.642)	(9.695)	4.158.126
- svalutazioni	1.065.268		(4.422)	(142.039)	918.807
	4.559.550	698.181	(29.064)	(151.734)	5.076.933
Attrezzature industriali e commerciali					
- ammortamenti	409.952	17.508	(4.456)	3.495	426.499
- svalutazioni	74			7	81
	410.026	17.508	(4.456)	3.502	426.580
Altri beni					
- ammortamenti	441.158	29.833	(6.443)	931	465.479
- svalutazioni	4.973			(1.015)	3.958
	446.131	29.833	(6.443)	(84)	469.437
Immobilizzazioni in corso e acconti					
- Immobilizzazioni in corso					
- svalutazioni	418	2.549	0		2.967
- Acconti					
- svalutazioni	11.305				11.305
	11.723	2.549			14.272
TOTALE	**27.939.231**	**1.265.069**	**(162.352)**	**(82.319)**	**28.959.629**

valori in migliaia di euro

Tabella 3

IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI	VALORI NETTI					
	31.12.2008			31.12.2009		
	Costo originario	Fondo amm.nti e svalut.ni	Valori netti	Costo originario	Fondo amm.nti e svalut.ni	Valori netti
Terreni, fabbricati e infrastruttura ferroviaria e portuale	76.486.950	22.511.801	53.975.149	78.378.513	22.972.407	55.406.106
Materiale rotabile, navi traghetto, impianti e macchinario	11.402.300	4.559.550	6.842.750	12.551.072	5.039.285	7.511.787
Attrezzature industriali e commerciali	660.669	410.026	250.643	671.793	426.580	245.213
Altri beni	635.110	446.131	188.979	650.112	469.437	180.675
Immobilizzazioni in corso e acconti						
- Immobilizzazioni in corso	11.425.453	418	11.425.035	8.524.843	2.967	8.521.876
- Acconti	375.865	11.305	364.560	270.729	11.305	259.424
	11.801.318	11.723	11.789.595	8.795.572	14.272	8.781.300
TOTALE	**100.986.347**	**27.939.231**	**73.047.116**	**101.047.062**	**28.921.981**	**72.125.081**

valori in migliaia di euro

Al 31 dicembre 2009 le immobilizzazioni materiali non risultano gravate da ipoteche o privilegi, con l'esclusione degli alloggi di proprietà di RFI SpA da alienare ai sensi della Legge n.560/93, per i quali, sulla base di un piano di dismissione, in aderenza alla legge citata, è proseguita l'attività di vendita, avviata nel 1995, ai dipendenti aventi diritto, e con l'eccezione di una parte del materiale rotabile di Trenitalia SpA dato in pegno a eurofima, come indicato nei Conti d'ordine.

Con riferimento alle leggi di rivalutazione, nel seguito riportate, si presenta il dettaglio dei cespiti rettificati, al lordo dei relativi fondi ammortamenti.

Si rammenta che nello scorso esercizio Trenitalia SpA, a seguito dell'applicazione dell'art.15, commi da 16 a 23 del Decreto Legge "anti-crisi", D.L.29 novembre 2008, n.185, convertito dalla Legge 28 gennaio 2009, n.2, ha provveduto a rivalutare gli immobili (189.979mila euro), costituendo in contropartita una riserva di rivalutazione.

Si precisa che le altre rivalutazioni riguardano le società Sita SpA e FS Logistica SpA.

Tabella 4

	Al 31.12.2008					
Tipologia di bene	L. 2.12.1975 n. 576	L. 19.3.1983 n. 72	L. 30.12.1991 n. 413	Legge Volontaria 1990	L. 28.01.2009 n. 2	Totale Rivalutazioni al 31.12.2008
Fabbricati	116	584	728	6.194	189.979	197.601
Autobus di linea		13				13
Altri beni	38	137				175
TOTALE	154	734	728	6.194	189.979	197.789

valori in migliaia di euro

Variazioni 2009	Totale
Fabbricati	0
Autobus di linea	0
Gru/Elevatori	0

valori in migliaia di euro

	Al 31.12.2009					
Tipologia di bene	L. 2.12.1975 n. 576	L. 19.3.1983 n. 72	L. 30.12.1991 n. 413	Legge Volontaria 1990	L. 28.01.2009 n. 2	Totale Rivalutazioni al 31.12.2009
Fabbricati	116	584	728	6.194	189.979	197.601
Autobus di linea		13				13
Altri beni	38	137				175
TOTALE	154	734	728	6.194	189.979	197.789

valori in migliaia di euro

Al riguardo, vanno altresì menzionate le rivalutazioni operate da RFI SpA per adeguare il valore dei cespiti ai valori di perizia ai sensi dell'art. 55 della Legge n. 449/97, all'atto del conferimento di detta società alla Capogruppo, avvenuto, in base ad apposita perizia estimativa del valore economico di RFI SpA, in sede di bilancio 2002.

Immobilizzazioni finanziarie

La posta ammonta a 2.355.755mila euro, con una variazione in diminuzione di 119.883mila euro rispetto al 31 dicembre 2008.

Immobilizzazioni finanziarie: Partecipazioni

Le partecipazioni ammontano complessivamente a 396.126mila euro, con una variazione in aumento di 2.761mila euro rispetto al 31 dicembre 2008.

Immobilizzazioni finanziarie: Partecipazioni in imprese controllate

La voce ammonta a 2.387mila euro e accoglie i valori di carico delle partecipazioni in società controllate che al 31 dicembre 2009 risultano ancora non operative o poste in liquidazione e, pertanto, non consolidate. Nel corso dell'esercizio 2009 si è movimentata come segue:

PARTECIPAZIONI IN IMPRESE CONTROLLATE	Valori al 31.12.2008	MOVIMENTI DELL'ESERCIZIO			Valori al 31.12.2009
		Incrementi	Decrementi	Altre variazioni	
Costo originario					
SAP Srl in liquidazione	3.798				3.798
Nord Est Terminal - Net SpA		2.315			2.315
Servizi Ferroviari portuali - Ferport Genova Srl in liquidazione		363			363
Società Logistica Ferroviaria - S.L.F. Srl in liquidazione		64			64
TX Denmark SA	68		(68)		
Grandi Stazioni Ingegneria Srl	20		(20)		
Grandi Stazioni Pubblicità Srl in liquidazione	20		(20)		
VVO Srl in liquidazione	1				1
Metroscai Scarl in liquidazione	8				8
Totale (a)	3.914	2.743	(108)		6.549
Fondo svalutazione					
SAP Srl in liquidazione	3.798				3.798
Servizi Ferroviari portuali - Ferport Genova Srl in liquidazione		363			363
Grandi Stazioni Ingegneria Srl	6		(6)		
Grandi Stazioni Pubblicità Srl in liquidazione	15		(15)		
VVO Srl in liquidazione	1				1
Totale (b)	3.819	364	(21)		4.162

(segue)

PARTECIPAZIONI IN IMPRESE CONTROLLATE	Valori al 31.12.2008	MOVIMENTI DELL'ESERCIZIO			Valori al 31.12.2009
		Incrementi	Decrementi	Altre variazioni	
Valore netto					
SAP Srl in liquidazione					
Servizi Ferroviari portuali - Ferport Genova Srl in liquidazione					
Società Logistica Ferroviaria - S.L.F. Srl in liquidazione		64			64
TX Denmark SA	68		(68)		
Grandi Stazioni Ingegneria Srl	14		(14)		
Grandi Stazioni Pubblicità Srl in liquidazione	5		(5)		
VVO Srl in liquidazione					
Metroscai Scarl in liquidazione	8				8
TOTALE (a-b)	**95**	**2.379**	**(87)**		**2.387**

valori in migliaia di euro

La variazione in aumento riguarda il valore di carico delle società Nord Est Terminal - NET SpA (2.315mila euro) e Società Logistica Ferroviaria - S.L.F. Srl (64mila euro), poste in liquidazione nel corso del 2009.

La variazione in diminuzione è relativa:

- alla società Grandi Stazioni Ingegneria Srl, divenuta operativa nel corso del 2009;
- alla società Grandi Stazioni Pubblicità Srl in liquidazione, definitivamente liquidata nel corso del 2009.

Si segnala inoltre che la partecipata Servizi Ferroviari Portuali - Ferport Genova Srl, posta in liquidazione nel corso del presente esercizio e interamente svalutata, al 31 dicembre 2009 ha cumulato perdite eccedenti il valore del costo della partecipazione che sono state accantonate al fondo rischi partecipazioni per un valore pari a 175mila euro.

Immobilizzazioni finanziarie: Partecipazioni in imprese collegate

La voce "Partecipazioni in imprese collegate" ammonta a 205.103mila euro e si è movimentata come segue:

Partecipazioni in imprese collegate	31.12.2009	31.12.2008	Variazioni
Artesia Sas	288	237	51
ATI Rom	149	155	(6)
B.B.T. SE SpA	59.199	56.136	3.063
CIS - Cesar Information Service Scrl	27	27	0
Combimed SA	12	13	(1)
East Rail Srl	18	63	(45)
Eurogateway Srl	347	417	(70)
Ferrovie Nord Milano SpA	33.771	33.771	0
Friuli Terminal Gate SpA	0	130	(130)
Logistica SA	745	745	0
LTF - Lyon Turin Ferroviarie Sas	95.054	95.054	0
Network Terminal Siciliani SpA	0	39	(39)
Novatrans Srl	47	40	7
Padova Container Service Srl	688	632	56
Pol Rail Srl	1.670	1.996	(326)
Porta Sud SpA	194	13	181
Quadrante Europa Terminal Gate SpA	521	507	14
Sideuropa Srl	462	662	(200)
Sinter Inland Terminal SpA	678	678	0
Società Alpe Adria SpA	0	295	(295)
Terminal Tremestieri Srl	297	298	(1)
The Sixt Srl	2.290	2.278	12
TILO SA	916	873	43
T.I.MO. Srl (già P.I.MO. Srl)	107	75	32
Viaggi e Turismo Marozzi Srl	2.302	2.407	(105)
WISCO SpA	5.321	5.937	(616)
TOTALE	**205.103**	**203.478**	**1.625**

valori in migliaia di euro

Le variazioni intervenute nel corso dell'esercizio 2009 derivano, oltre che da incrementi e decrementi delle partecipazioni in base al metodo del patrimonio netto, dalle seguenti operazioni:

- incremento di 3.063mila euro, a seguito dell'aumento di 24.000mila euro in conto riserve della BBT Se SpA, compensato parzialmente dai contributi in conto impianti per 20.937mila euro ricevuti dal Ministero dell'Economia e delle Finanze relativi al cap. 7122 per gli investimenti finanziari, che sono stati contabilizzati a rettifica del valore della partecipazione stessa;
- riduzione del patrimonio netto, pro-quota, per effetto della distribuzione di dividendi da parte di Sideuropa Srl (400mila euro) e Pol Rail Srl (200mila euro);
- azzeramento del valore della partecipazione in Friuli Terminal Gate SpA, pari a 130mila euro, a seguito della cessione a terzi da parte di Cemat SpA dell'intera quota di partecipazione, avvenuta nel corso del mese di novembre 2009;

- azzeramento del valore della partecipazione nella Società Alpe Adria SpA (295mila euro), a seguito della riclassifica da parte di Trenitalia SpA all'attivo circolante in quanto destinata alla vendita;
- incremento del patrimonio netto della Porta Sud SpA (181mila euro), dovuto alla ricostituzione del capitale sociale, a gennaio 2009, a seguito del ripianamento perdite effettuato nell'esercizio 2008 (280mila euro), e alla successiva svalutazione per adeguamento al patrimonio netto della partecipata (99mila euro);
- azzeramento del valore della partecipazione in *Network* Terminal Siciliani SpA (39mila euro), a seguito dell'abbattimento del capitale sociale per ripianamento delle perdite cumulate al 31 dicembre 2008 e al 31 dicembre 2009. Tali perdite hanno determinato un deficit patrimoniale, accantonato pro quota al fondo rischi partecipazioni per un valore pari a 19mila euro.

Si precisa, inoltre, che la partecipazione in LTF - Lyon Turin Ferroviarie Sas ha avuto un incremento pari a 6.576mila euro, a seguito del versamento, da parte di RFI SpA, della quota parte del fabbisogno di competenza relativo alle sovvenzioni erogate per studi, ricognizioni e lavori preliminari della nuova linea ferroviaria tra Lione e Torino, interamente compensato dall'incremento dei contributi in conto impianti ricevuti dal Ministero dell'Economia e delle Finanze relativi al cap. 7122 per gli investimenti finanziari, che sono contabilizzati a rettifica del valore della partecipazione stessa.

Immobilizzazioni finanziarie: Partecipazioni in altre imprese

La voce "Partecipazioni in altre imprese" ammonta a 188.636mila euro e si è movimentata come segue:

Partecipazioni in altre imprese	31.12.2009	31.12.2008	Variazioni
Autolinee Chianti Valdarno Scarl	17	17	0
Autolinee Mugello Val di Sieve Scarl	16	16	0
BCC Bureau Central de Clearing	7	7	0
BoxXpress.de GmbH	43	43	0
Centro Merci Orte SpA	24	28	(4)
CEPIM Parma SpA	195	195	0
CIM SpA	329	329	0
Co.Tr.A.B	183	184	(1)
CO.TR.A.C.	275	0	275
CO.TR.A.P.	652	652	0
Concessionaria Consortile Autostazione di Bologna	0	72	(72)
Consorzio Acquario	100	0	100
Consorzio ETL	10	10	0
Consorzio Italiano Infrastrutture e Trasporti IRAQ	400	400	0
Consorzio Logistica pacchi ScpA	13	13	0
Consorzio Metromare dello Stretto	72	12	60
Consorzio Unico Campania	37	37	0
Etruria Mobilità Scarl	8	8	0
Eurofima SpA	133.325	133.325	0
Eurolink SpA	32	32	0
Ferrovie Nord Milano Autoservizi SpA	307	307	0
Firenze Parcheggi SpA	427	427	0
Fondazione Memorale Shoah di Milano	20	20	0
Gestione Servizi Interportuali Srl	77	75	2
Hit Rail B.V.	96	96	0
HUPAC SpA	111	111	0
HUPAC SA	520	520	0
Intercontainer Interfrigo ICF	0	1.506	(1.506)
Interporto A. Vespucci SpA	129	129	0
Interporto Bergamo Montello SIBEM SpA	35	39	(4)
Interporto Bologna SpA	204	204	0
Interporto di Marche	82	0	82
Interporto di Padova - Magazzini Generali SpA	316	316	0
Interporto Torino SpA	206	206	0
Isfort SpA	142	156	(14)
Kombi Dan AS	0	30	(30)
Novatrans SA	358	423	(65)
PiùBus Scarl	10	10	0
Quadrante Servizi Srl	33	33	0

(segue)

Partecipazioni in altre imprese	31.12.2009	31.12.2008	Variazioni
Ralpin AG	20	20	0
Retroporto di Alessandria SpA	25	0	25
S.I.A.	19	19	0
Stretto di Messina SpA	49.683	49.683	0
Tecnoalimenti ScpA	26	26	0
U.I.R.R. S.c.r.l.	19	19	0
Altre	33	37	(4)
TOTALE	**188.636**	**189.792**	**(1.156)**

valori in migliaia di euro

Le variazioni più significative riguardano:

- l'acquisizione da parte di Sita SpA della partecipazione minoritaria nella società CO.TR.A.C. per un valore pari a 275mila euro;
- l'aumento del fondo consortile del Consorzio Metromare dello Stretto sottoscritto da RFI SpA per 60mila euro;
- l'acquisto da parte di RFI SpA della partecipazione nella Società Interporto Marche per 82mila euro, che ha avuto come contropartita la vendita alla stessa società, quale socio di controllo, delle azioni della Cemim in liquidazione (già interamente svalutata);
- la costituzione del Consorzio Acquario, cui Trenitalia SpA partecipa per il 50%, avvenuta il 25 maggio del 2009 per un valore di 100mila euro;
- l'azzeramento del valore della partecipazione in Intercontainer Interfrigo ICF (per 1.506mila euro) da parte di Trenitalia SpA, a seguito di quanto emerso dal verbale dell'Assemblea Generale del 29 ottobre 2009 che prevedeva un risultato negativo tale da azzerarne il patrimonio netto e la conseguente proposta di messa in liquidazione della società;
- l'azzeramento del valore della partecipazione nella già Concessionaria Consortile, oggi Autostazione di Bologna SpA, a seguito della cessione dell'intero pacchetto azionario da parte di Sita SpA;
- la svalutazione operata da Cemat SpA per 65mila euro sul valore della partecipazione nella società Novatrans SA, per allineamento al patrimonio netto della stessa;
- la costituzione, in data 21 dicembre 2009, della società Retroporto di Alessandria SpA, di cui FS Logistica ha sottoscritto il 10% del capitale sociale per 25mila euro.

Immobilizzazioni finanziarie: Crediti

I crediti delle immobilizzazioni finanziarie ammontano complessivamente a 1.959.628mila euro, con una variazione in diminuzione di 122.643mila euro rispetto al 31 dicembre 2008.

Società	31.12.2009	31.12.2008	Variazioni
Quadrante Europa Terminal Gate SpA	375	0	375
TOTALE	375	0	375

valori in migliaia di euro

La voce si riferisce al versamento, da parte di RFI SpA, della prima e seconda *tranche* del finanziamento infruttifero concesso alla società Quadrante Europa Terminal Gate SpA.

Immobilizzazioni finanziarie: Crediti verso altri

La voce " Crediti verso altri" ammonta a 1.959.253mila euro ed è così dettagliata:

Descrizione	31.12.2009	31.12.2008	Variazioni
Mutui al personale	138	142	(4)
Crediti d'imposta su Tfr	438	448	(10)
Depositi cauzionali	4.555	4.434	121
Crediti verso società Euterpe	78.282	75.636	2.646
Crediti verso il Ministero dell'Economia e delle Finanze per contributi quindicennali da riscuotere	1.826.004	1.948.770	(122.766)
Crediti verso il Ministero dell'Economia e delle Finanze per contributi ex Legge n. 166/02	46.519	49.603	(3.084)
Crediti diversi	3.317	3.239	78
TOTALE	1.959.253	2.082.272	(123.019)

valori in migliaia di euro

Il decremento della voce è dovuto principalmente alla riduzione del credito verso il Ministero dell'Economia e delle Finanze, per 122.766mila euro, a seguito dell'erogazione della prima *tranche* della quota per l'anno 2009, relativa ai contributi quindicennali previsti dall'art. 1, comma 84 della Legge Finanziaria 2006, iscritti a fronte delle somme utilizzate a valere sul contratto di finanziamento definito nell'esercizio 2006 dalla Capogruppo con Cassa Depositi e Prestiti e autorizzato con Decreto del Ministero dell'Economia e delle Finanze n. 123000 del 7 dicembre 2006. La parte di tale credito esigibile oltre l'esercizio successivo ammonta a 1.698.246mila euro, quella entro i cinque anni a 565.142mila euro.

Nella voce "Crediti verso il Ministero dell'Economia e delle Finanze per contributi *ex lege* n. 166/2002" sono iscritti i crediti per incentivi al trasporto intermodale alle società del Gruppo operanti nel settore, riconosciuti con decreto da parte del Ministero dei Trasporti e finanziati in un'unica soluzione da Cassa Depositi e Prestiti, a favore della quale è stata data delega irrevocabile all'incasso delle somme erogate annualmente dal Ministero dell'Economia e delle Finanze a titolo di contributo.

Tali crediti al 31 dicembre 2009 sono composti da contributi stanziati per Cemat SpA (34.398mila euro), Italcontainer SpA (10.520mila euro) ed FS Logistica SpA (1.601mila euro).

L'importo di tale voce esigibile oltre l'esercizio successivo è pari a 43.303mila euro e quello entro i 5 anni ammonta a 16.733mila euro.
Il credito verso la società Euterpe Finance (78.282mila euro) è da porre in relazione all'operazione di cartolarizzazione dei crediti verso l'Erario perfezionatasi nel 2004.
Il credito rappresenta il *"Deferred purchase price"* (che verrà incassato alla scadenza dell'operazione) costituito dagli interessi maturati dal 1° gennaio 2003 al 27 maggio 2004 (data in cui Ferrovie ha incassato l'*Initial purchase price*) cui si sono aggiunti gli interessi maturati successivamente fino al 31 dicembre 2009 per l'operazione di "*Interest Rate Swap*" collegata alla operazione di cartolarizzazione. Per quanto riguarda le condizioni e le obbligazioni derivanti dal contratto le stesse risultano immutate rispetto a quelle dettagliate nei bilanci precedenti.
Si precisa che nell'esercizio 2009, a seguito del rimborso degli ulteriori interessi maturati sui crediti Iva 1996 e 1997 da parte dell'Erario, la società Euterpe Finance ha rimborsato alla Capogruppo la somma di 5.073mila euro, pari all'importo riscosso dall'Erario, mentre per la restante somma dovuta, pari a 63mila euro, si è provveduto a cancellare il credito, utilizzando il fondo rischi a tal fine costituito.

Attivo circolante

Rimanenze

Le rimanenze, al netto del fondo svalutazione, ammontano a 1.835.445mila euro con una variazione in aumento di 95.695mila euro rispetto al 31 dicembre 2008 e risultano così composte:

Descrizione	31.12.2009	31.12.2008	Variazioni
Materie prime, sussidiarie e di consumo	1.088.516	993.729	94.787
Fondo svalutazione	(210.605)	(193.269)	(17.336)
Valore netto	**877.910**	**800.460**	**77.450**
Lavori in corso su ordinazione	46.612	74.305	(27.693)
Fondo svalutazione	(68)	(412)	344
Valore netto	**46.544**	**73.893**	**(27.349)**
Prodotti finiti e merci	57	65	(8)
Acconti	2.654	2.953	(299)
Cespiti radiati da alienare	66.575	77.950	(11.375)
Fondo svalutazione	(56.807)	(72.536)	15.729
Valore netto	**9.768**	**5.414**	**4.354**
Immobili e terreni *trading*	898.511	856.965	41.546
TOTALE	**1.835.445**	**1.739.750**	**95.695**

valori in migliaia di euro

La variazione delle "Materie prime, sussidiarie e di consumo" pari a 77.450mila euro è attribuibile principalmente alle società Trenitalia SpA e RFI SpA.
La società RFI SpA ha registrato un incremento (43.013mila euro) riconducibile essenzialmente alle maggiori richieste da parte degli impianti di materiale destinato agli investimenti, di materiale d'armamento, di impianti elettrici e navigazione; nel dettaglio, il suddetto incremento è attribuibile alla fornitura di nuovi materiali dedicati alle linee Alta Velocità/Alta Capacità attivate nel corso del 2009, con conseguente creazione delle relative scorte di emergenza, e alla riduzione degli impieghi di materiali per investimenti, pianificati ma non utilizzati nel 2009 a causa della flessione del volume dei lavori effettivamente eseguiti.
Nel corso dell'esercizio, la riclassifica operata al fondo svalutazione delle giacenze di materie prime dal fondo adeguamento valore scorte iscritto nel passivo alla voce "Fondo per rischi e oneri" (3.818mila euro), è stata completamente utilizzata per materiali di scorta radiati.
La società Trenitalia SpA ha registrato un incremento (34.573mila euro) riconducibile ai maggiori acquisti di materiali di prima dotazione e di quelli impiegati nel processo di manutenzione (51.959mila euro), parzialmente compensato dall'accantonamento al fondo svalutazione (17.386mila euro) effettuato per adeguare il valore delle rimanenze al piano di dismissione dei rotabili e all'indice di rotazione delle scorte.
Il decremento della voce "Lavori in corso su ordinazione" è connesso principalmente all'effetto netto dovuto alla riclassifica operata alle Immobilizzazioni Materiali (33.976mila euro), e ai maggiori lavori svolti da Italferr SpA verso il mercato (6.670mila euro).

L'incremento del valore netto dei "Cespiti radiati da alienare" (4.354mila euro) è riconducibile essenzialmente al materiale rotabile radiato da alienare di Trenitalia SpA. Più nel dettaglio:

- alla riclassifica dalle immobilizzazioni materiali (9.648mila euro) del materiale rotabile escluso dal parco operativo perché destinato alla vendita;

- al decremento del fondo svalutazione del materiale rotabile da alienare, a seguito dell'utilizzo per i decrementi da dismissioni pari a 19.995mila euro, compensato da un incremento pari a 4.265mila euro, di cui 2.083mila euro esposti a conto economico nelle minusvalenze da alienazione beni del ciclo produttivo e 2.182mila euro riclassificati dal Fondo per rischi e oneri;
- alle dismissioni effettuate al 31 dicembre 2009 (21.023mila euro).

L'incremento della voce "Immobili e terreni *trading*" è riconducibile a fenomeni con effetto compensativo; nel dettaglio:

- decremento della Capogruppo, per le vendite conseguite nell'esercizio di alcuni immobili e terreni di *trading* (40.871mila euro) e per la già commentata riclassifica operata alla voce "Terreni, fabbricati e infrastruttura ferroviaria e portuale" di alcuni fabbricati non più destinati alla vendita (9.690mila euro);
- incremento di FS Sistemi Urbani Srl a seguito delle già commentate riclassifiche operate dalla voce "Terreni, fabbricati e infrastruttura ferroviaria e portuale" del compendio Spina 1, destinato alla vendita, (9.125mila euro) e dei beni conferiti dalla Capogruppo (123.145mila euro);
- decremento di Grandi Stazioni SpA per la vendita dell'immobile compartimentale di Venezia (40.631mila euro).

Crediti

La posta ammonta a 7.714.269mila euro con una variazione in aumento di 673.350mila euro rispetto al 31 dicembre 2008.

Crediti: Verso clienti

I crediti verso clienti, al netto del fondo svalutazione, ammontano a 2.746.927mila euro e sono così dettagliati:

Descrizione	31.12.2009	31.12.2008	Variazioni
Clienti ordinari	923.312	864.390	58.922
Amministrazioni dello Stato	193.371	206.511	(13.140)
Ferrovie Estere	40.905	65.633	(24.728)
Ferrovie in concessione	8.415	51.476	(43.061)
Agenzie e altre aziende di trasporto	16.187	21.952	(5.765)
Crediti da Contratto di Servizio:			
- Contratto di Servizio verso le Regioni	631.746	610.135	21.611
- Contratto di Servizio verso lo Stato	932.992	46.732	886.260
TOTALE	**2.746.927**	**1.866.829**	**880.098**

valori in migliaia di euro

L'importo della voce esigibile oltre i cinque anni ammonta a 15.416mila euro e si riferisce a Fercredit SpA (8.306mila euro), alla Capogruppo (4.621mila euro) e a RFI SpA (2.489mila euro).
La voce "Crediti verso clienti ordinari" si è incrementata principalmente per effetto dei maggiori crediti di Trenitalia SpA (34.407mila euro), di Fercredit SpA (31.036mila euro) e di Grandi Stazioni SpA (12.336mila euro), compensati dai minori crediti della Capogruppo (8.630mila euro), di Cemat SpA (6.864mila euro) e di Tevere TPL Scarl (3.514mila euro).
Il decremento della voce "Amministrazioni dello Stato" si riferisce essenzialmente a Trenitalia SpA (18.131mila euro) per lo sblocco dei pagamenti, e alla Capogruppo (4.729mila euro), compensati dai maggiori crediti vantati da RFI SpA (8.955mila euro), in gran parte verso il Comune di Torino (8.800mila euro).
Si specifica che la voce "Amministrazioni dello Stato" comprende i crediti vantati da FS Logistica SpA nei confronti del "Commissario di Governo Emergenza Rifiuti Regione Campania", relativi ai servizi resi dalla ex Ecolog SpA (oggi FS Logistica SpA) sulla base della convenzione originaria (15 febbraio 2001) e successivi rinnovi contrattuali (ottobre 2006, aprile 2007 e gennaio 2008), pari a circa 130.000mila euro, di cui 98.000mila euro inclusi tra i crediti nel bilancio chiuso al 31 dicembre 2009, essendo la restante parte a suo tempo ceduta alle banche; si specifica, inoltre, che per tali crediti, pur in un quadro di sostanziale recuperabilità del credito, continuano a sussistere criticità relativamente ai flussi di pagamento per i servizi resi. In particolare tale credito, oltre a riferirsi ai rapporti derivanti dai sopra menzionati contratti, include anche:

- 39.219mila euro residui di crediti maturati al settembre 2006 sul vecchio contratto in relazione ai quali è previsto un piano di rientro in rate mensili di 5.000mila euro; il pagamento della prima rata è avvenuto a gennaio 2008 e le restanti, previste a partire da giugno, sono ancora in attesa di liquidazione;
- 1.252mila euro di crediti maturati al dicembre 2005 ceduti all'istituto finanziario MPS e mai liquidati. Il credito è stato riacquistato nel 2008;
- 19.135mila euro di oneri finanziari e commissioni di *factoring* sostenute fino al 31 dicembre 2009 e riaddebitate al Commissario di Governo, così come previsto nelle Convenzioni che si sono succedute negli anni e confermato dal parere reso dall'Avvocatura dello Stato nel Maggio 2007 su richiesta dell'apposita Commissione istituita per la verifica dei crediti vantati dalla ex Ecolog SpA (oggi FS Logistica SpA).

Si segnala che con Decreto Legge nr. 90 del 23 maggio 2008 - convertito nella Legge n. 123 del 14 luglio 2008 - è stato nominato un Sottosegretario di Stato presso la Presidenza del Consiglio dei Ministri con funzioni di coordinamento della complessiva azione di gestione dei rifiuti nella Regione Campania. In attuazione alla predetta legge il Sottosegretario ha nominato, con proprio decreto, più capi missione che sono subentrati ai preesistenti commissari delegati e alle strutture delle gestioni commissariali. Nei confronti di tale nuova struttura - e in particolare verso la "Missione Amministrativo Finanziaria" - sono proseguite le azioni di sollecito per il pagamento dei crediti vantati da FS Logistica SpA - con il supporto delle competenti strutture del Gruppo. Infine si segnala che con Decreto Legge del 30 dicembre 2009 n. 195, convertito in legge, sono state definite ulteriori disposizioni per la cessazione dello stato emergenza in materia di rifiuti nella regione Campania. In particolare, è stata prevista l'istituzione nel 2010 di una "Unità stralcio" che avrà il compito di procedere all'accertamento della massa attiva e passiva derivante dalle attività compiute durante lo stato di emergenza rifiuti in Campania per predisporre i piani di estinzione delle passività e provvedere al pagamento dei debiti ivi iscritti. Si precisa che, alla luce di quanto previsto dal suddetto Decreto Legge e tenuto conto dei tempi attesi per l'attività di ricognizione del debito e successiva individuazione delle modalità di liquidazione dello stesso, il credito verso il Commissario di Governo relativo al 2008 è stato riclassificato tra i crediti verso clienti oltre l'esercizio. Considerato che i servizi verso il Commissario di Governo sono stati regolarmente prestati e riconosciuti, come anche evidenziato dalla corrispondenza intercorsa negli anni con la Struttura Commissariale, che gli interessi addebitati sono dovuti, e tenuto conto della natura del debitore, non si ravvisano elementi che possano indurre a considerare significativi rischi legati alle posizioni descritte, tali da richiedere stanziamenti aggiuntivi da appostare in bilancio.
Il decremento della voce "Ferrovie estere" si riferisce essenzialmente anch'esso a Trenitalia SpA (24.491mila euro) per l'effetto combinato della diminuzione dei ricavi da traffico internazionale e della migliore regolazione finanziaria delle partite in ambito BCC (*Bureau Central de Compensation*).
Il decremento della voce "Ferrovie in concessione" si riferisce a Trenitalia SpA (43.061mila euro) per effetto della regolarizzazione di fatturazioni relative ad anni precedenti.
La voce "Crediti da Contratto di Servizio verso le Regioni" si riferisce a Trenitalia SpA. (591.285mila euro), a Trenitalia Le Nord Srl (25.724mila euro), e a Sita SpA (14.737mila euro). La sua variazione in aumento deriva principalmente dai maggiori crediti di Trenitalia Le Nord Srl (25.724mila euro), entrata nell'area di consolidamento nell'esercizio di riferimento, e di Sita SpA (5.503mila euro), al netto dell'effetto compensativo, in Trenitalia SpA, dato dall'incasso dei crediti verso alcune Regioni, in particolare verso la Regione Lazio (119.344mila euro), ridotto a soli 9.616mila euro netti dall'incremento dei crediti verso altre Regioni.
La voce "Crediti da Contratto di Servizio verso lo Stato" si riferisce interamente a Trenitalia SpA (932.992mila euro) principalmente per i crediti verso il Ministero dell'Economia e delle Finanze per Contratti di Servizio Pubblico. La sua variazione in aumento (886.260mila euro) deriva dai maggiori crediti per Contratto di Servizio Pubblico relativi al 2009, compensati in parte dall'incasso dei crediti relativi agli esercizi precedenti (46.446mila euro).

Crediti: Verso imprese controllate

La voce ammonta a 8.793mila euro ed è così dettagliata per natura:

Natura	31.12.2009	31.12.2008	Variazioni
Commerciali	7.549	6.116	1.433
Finanziari	1.244	5.265	(4.021)
TOTALE	**8.793**	**11.381**	**(2.588)**

valori in migliaia di euro

Non vi sono crediti esigibili oltre i cinque anni.
La voce si riferisce essenzialmente ai crediti vantati verso le società controllate poste in liquidazione; in particolare la diminuzione è relativa al decremento del finanziamento concesso da Ferservizi SpA alla controllata Metroscai Scarl, società posta in liquidazione nel 2007, a seguito della chiusura dell'arbitrato (4.013mila euro).

Crediti: Verso imprese collegate

La voce ammonta a 19.059 mila euro ed è così dettagliata per natura:

Natura	31.12.2009	31.12.2008	Variazioni
Commerciali	17.809	22.127	(4.318)
Finanziari:			
- finanziamenti	1.250	1.250	0
TOTALE	19.059	23.377	(4.318)

valori in migliaia di euro

Non vi sono crediti esigibili oltre i cinque anni.
I crediti di importo più significativo riguardano rapporti di natura commerciale intrattenuti con le società Viaggi e Turismo Marozzi Srl (9.111mila euro), Società Alpe Adria SpA (2.380mila euro), Pol Rail Srl (2.320mila euro), Logistica SA (1.276mila euro), Ferrovie Nord Milano SpA (1.157mila euro) e L.T.F. Sas (1.069mila euro). I crediti finanziari sono relativi al finanziamento concesso da Trenitalia SpA alla società Logistica SA per esigenze finanziarie della sua partecipata Autostrada Ferroviaria Alpina Srl.

Crediti: Crediti tributari

I crediti tributari ammontano a 2.564.024mila euro e sono così dettagliati:

Descrizione	31.12.2009	31.12.2008	Variazioni
Iva	2.408.559	2.902.915	(494.356)
Irpeg/Ires	84.043	89.451	(5.408)
Irap	3.579	5.616	(2.037)
Altre	67.843	67.438	405
TOTALE	2.564.024	3.065.420	(501.396)

valori in migliaia di euro

Non vi sono crediti esigibili oltre i cinque anni.
I crediti per Iva più significativi riguardano la Capogruppo (2.352.468mila euro), Trenitalia SpA (19.133mila euro), Cisalpino AG (15.248mila euro), RFI SpA (9.259mila euro), TAV SpA (8.595mila euro) e Trenitalia Le Nord Srl (2.277mila euro).
Il decremento dei crediti per Iva si riferisce essenzialmente alla Capogruppo (499.186mila euro), per il rimborso dei crediti Iva relativi al 2005 e al 2006 comprensivi dei relativi interessi nonchè per il rimborso degli interessi maturati sui crediti Iva relativa a esercizi precedenti per un importo complessivo di 1.037.172mila euro, e per i maggiori crediti per l'Iva di pool (500.261mila euro) e per gli interessi maturati sui crediti chiesti a rimborso e non ancora incassati (36.621mila euro).
I crediti per Irpeg/Ires si riferiscono principalmente alla Capogruppo (80.880mila euro) e a RFI SpA. (1.422mila euro). Il loro decremento si riferisce essenzialmente a TAV SpA per il rimborso del credito Irpeg e Ilor comprensivo della quota interessi, relativi al 1994 (3.367 mila euro).
I crediti per Irap riguardano principalmente TAV SpA (1.222mila euro) e Fercredit SpA (738mila euro).
Si segnala, infine, come già indicato nei precedenti bilanci, che nella voce "Altre" sono iscritti crediti tributari per l'imposta di registro, comprensivi degli interessi legali maturati, versata nel 2000 da Trenitalia SpA all'atto di compravendita del ramo d'azienda e risultata solo successivamente non dovuta ai sensi della Legge n. 388/2000 - Finanziaria 2001 (63.408mila euro).

Crediti: Imposte anticipate

La voce ammonta a 27.395mila euro ed è così dettagliata:

Descrizione	Valori al 31.12.2008	Incrementi	Decrementi	Valori al 31.12.2009
Imposte anticipate	29.576	1.588	(4.065)	27.099
Imposte anticipate di consolidamento	335	66	(105)	296
TOTALE	29.911	1.654	(4.170)	27.395

valori in migliaia di euro

Non vi sono imposte anticipate esigibili oltre i cinque anni.
Per altre informazioni inerenti la fiscalità differita, si rinvia alla sezione sulle imposte sul reddito della presente nota integrativa.

Crediti: Verso altri

I crediti verso altri, al netto del fondo svalutazione, ammontano a 2.348.070mila euro e sono così dettagliati:

Descrizione	31.12.2009	31.12.2008	Variazioni
Personale	21.399	21.914	(515)
Ministero dell'Economia e delle Finanze	1.764.729	1.514.550	250.179
Contributi in conto impianti da Unione Europea, altri Ministeri e altri	47.992	72.832	(24.840)
Altre Amministrazioni dello Stato	100.066	115.882	(15.816)
Ferrovie, Agenzie e altre aziende di trasporto	7.207	7.700	(493)
Operazioni di compravendita con obbligo di retrocessione:			
- pronti contro termine	5.016	0	5.016
Debitori diversi	401.661	311.123	90.538
TOTALE	2.348.070	2.044.001	304.069

valori in migliaia di euro

L'importo della voce esigibile oltre i cinque anni ammonta a 26.966mila euro e si riferisce essenzialmente alle società Cemat SpA (20.022mila euro), Italcontainer SpA (4.924mila euro) e FS Logistica SpA (1.961mila euro).

I crediti verso il "Ministero dell'Economia e delle Finanze" si riferiscono interamente a RFI SpA, e sono di seguito analizzati:

Descrizione	Valori al 31.12.2008	Incrementi	Decrementi	Valori al 31.12.2009
Contributi in conto esercizio:				
- Somme dovute in forza del CdP	1.261.296	923.682	(1.183.523)	1.001.455
Contributi in conto impianti	253.166	4.573.183	(4.063.183)	763.166
Legge 87/94	88	20		108
TOTALE	**1.514.550**	**5.496.885**	**(5.246.706)**	**1.764.729**

valori in migliaia di euro

I crediti relativi alle "Somme dovute in forza del Contratto di Programma" riguardano gli anni 2000 (980.455mila euro) e 2009 (21.000mila euro). Le somme stanziate relative all'esercizio in corso sono pari a 923.682mila euro, in misura pari a quanto stabilito dalla Legge Finanziaria 2009 (862.820mila euro), ridotto delle quote rese indisponibili dalla Legge Finanziaria 2007 (art. 1 comma 758 - quota C) pari a 13.546mila euro, e comprensivi delle somme relative al 2008, pari a 74.408mila euro, stanziate dalla Legge Finanziaria 2007 ex comma 904 art.1 relative alla quota C. Nel corso dell'esercizio, RFI SpA ha inoltre incassato una parte dei crediti residui relativi al 2000 (224.110mila euro), e tutti i crediti residui relativi agli anni precedenti (più in particolare, 67mila euro relativi al 2001, 45.720mila euro relativi al 2007, 85.352mila euro relativi al 2008 comprensivi del residuo relativo alla quota C comma 904 art.1 della Legge Finanziaria 2007 pari a 74.408mila euro. RFI SpA ha infine incassato la gran parte dello stanziamento relativo al 2009 (828.274mila euro).

I crediti verso il Ministero dell'Economia e delle Finanze relativi a "Contributi in conto impianti" sono di seguito analizzati:

Descrizione	Valori al 31.12.2008	Stanziamenti	Incassi	Valori al 31.12.2009
Contributi in conto impianti:				
- Cap.7122 - Contributi C/Impianti destinati alla Capogruppo per la realizzazione di un programma di investimenti per lo sviluppo e ammodernamento delle infrastrutture ferroviarie	49.876	2.720.601	(2.720.601)	49.876
- Cap.7123 - Contributi C/Impianti destinati alla Capogruppo per la realizzazione di opere specifiche	177.467	2.582	(72.582)	107.467
- Cap.7124 - Contributi C/Impianti per AV/AC	0	1.390.000	(1.270.000)	120.000
- Cap.7242 - Sovvenzioni Straordinarie alla Capogruppo per l'attuazione di varie disposizioni legislative	25.823	0	0	25.823
- Cap.7120 - Fondo per investimenti del Gruppo Ferrovie	0	460.000	0	460.000
TOTALE	**253.166**	**4.573.183**	**(4.063.183)**	**763.166**

valori in migliaia di euro

I crediti ex Cap. 7122 si sono incrementati per effetto dello stanziamento previsto per l'anno 2009 dalla Legge Finanziaria 2009 (2.362.688mila euro) ridotto delle somme accantonate ai sensi dell'art. 4 del D.L. n. 180/2008 - quota B (2.087mila euro), e per effetto dello stanziamento della quota C di competenza 2008 comma 758 art.1 Legge Finanziaria 2007 (360.000mila euro); le somme incassate riguardano per 2.310.725mila euro i crediti relativi al 2009, per 49.876mila euro i crediti residui al 31 dicembre 2008, e per 360.000mila euro i crediti iscritti nel 2009 per la quota C di competenza del 2008.

I crediti ex Cap. 7123 si sono incrementati per effetto dello stanziamento previsto per l'anno 2009 pari a 2.582mila euro; le somme incassate riguardano una parte dei crediti residui al 31 dicembre 2007 (72.582mila euro). Permangono, quindi, ancora da incassare la residua parte dei crediti al 31 dicembre 2007 (76.786mila euro) e l'intero stanziamento relativo al 31 dicembre 2008 (28.099mila euro) e al 31 dicembre 2009 (2.582mila euro).
I crediti ex Cap.7124 si sono incrementati per effetto dello stanziamento previsto per l'anno 2009 pari a 1.600.000mila euro del contributo quindicennale previsto dalla Legge Finanziaria 2009, ridotto delle quote rese indisponibili dalla Legge Finanziaria 2007 - art.1 comma 758 - quota C (480.000mila euro), destinato alla prosecuzione degli interventi relativi al Sistema Alta Velocità/Alta Capacità della linea Torino-Milano-Napoli, e per effetto dello stanziamento della quota C di competenza 2008 comma 758 art.1 Legge Finanziaria 2007 (270.000mila euro). Le somme incassate nell'esercizio si riferiscono a quota parte dello stanziamento del contributo quindicennale per 1.000.000mila euro, e alla quota C di competenza del 2008 per 270.000mila.
I crediti ex Cap.7120 si sono incrementati per effetto dello stanziamento previsto per l'anno 2009 pari a 460.000mila euro, ancora da incassare, del contributo destinato al finanziamento degli investimenti per la realizzazione di infrastrutture ferroviarie, da finalizzare nell'ambito dell'aggiornamento 2009 del Contratto di Programma 2007/2001 - Parte Investimenti - tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e RFI SpA.
Tornando a commentare la tabella generale, i crediti per "Contributi in conto impianti da Unione Europea, altri Ministeri e altri" si riferiscono essenzialmente ad RFI SpA (47.871mila euro) e accolgono i contributi ricevuti a vario titolo dall'Unione Europea, da altri Ministeri e da altri Enti. Il decremento della voce di 24.840mila euro è per la gran parte riferito ai minori crediti verso la città di Torino (39.329mila euro) e verso la Regione Sicilia (12.034mila euro) e all'iscrizione di nuovi crediti verso il Comune di Torino, in relazione alla Convenzione per il quadruplicamento linea Porta Susa-Porta Dora (19.664mila euro), e verso altri Comuni per la soppressione di passaggi a livello (7.207mila euro).

I crediti verso "Altre Amministrazioni dello Stato" riguardano principalmente:

- i crediti per contributi *ex lege* n. 166/2002 riconosciuti a Cemat SpA (32.632mila euro), a Trenitalia SpA. (27.909mila euro), a Italcontainer SpA (9.139mila euro), a FS Logistica SpA (3.211mila euro) e a Terminali Italia Srl (1.620mila euro), dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti di concerto con il Ministero dell'Economia e delle Finanze su progetti per lo sviluppo del trasporto merci per ferrovia con la modalità del "combinato". Il loro decremento è attribuibile principalmente a Italcontainer SpA (1.970mila euro) e a Cemat SpA (7.003mila euro);
- i crediti verso Pubbliche amministrazioni di Sita SpA. (11.473mila euro) e Tevere TPL Scarl (5.775mila euro) per la copertura dei rinnovi contrattuali CCNL Autoferrotranvieri, diminuiti per effetto degli incassi dell'esercizio (12.942mila euro);
- i crediti riconosciuti a Trenitalia SpA per l'attività sperimentale dell'autostrada ferroviaria alpina condotta nel corso del 2009 per il tramite della società Autostrada Ferroviaria Alpina Srl (7.137mila euro).

L'incremento dei crediti per "Operazioni pronti contro termine" si riferisce interamente a Tunnel Ferroviario del Brennero SpA per operazioni con scadenza al 30 giugno 2010.

La voce "Debitori diversi" è così dettagliata:

Debitori diversi	31.12.2009	31.12.2008	Variazioni
Acconti a fornitori per prestazioni correnti	90.603	29.530	61.073
Ricavi da fatturare	5.534	6.221	(687)
Crediti verso Compagnie di assicurazione per indennizzi liquidati	6.423	3.204	3.219
Crediti in corso di recupero	461	461	(0)
Crediti finanziari - Operazioni di *time deposit*	30.000	0	30.000
Altre partite	268.641	271.707	(3.066)
TOTALE	401.661	311.123	90.538

valori in migliaia di euro

L'incremento degli "Acconti a fornitori per prestazioni correnti" si riferisce in gran parte a RFI SpA (47.805mila euro), per acconti erogati all'Enel a fronte di somme in contestazione (39.389mila euro) e per acconti erogati ad altri fornitori per anticipi connessi a indennità di esproprio (8.416mila euro), a Trenitalia SpA (7.636mila euro), e a Grandi Stazioni SpA (6.218mila euro).
I crediti finanziari si riferiscono interamente a Grandi Stazioni SpA per operazioni di *time deposit* consistenti in crediti verso banche per investimenti finanziari a breve.

Operazioni di compravendita con obbligo di retrocessione

Trattasi di investimenti finanziari in pronti contro termine. Nella tabella seguente è riportata la situazione relativa alle prestazioni in essere al 31 dicembre 2009.

	Operazioni di pronti contro termine
Stato Patrimoniale	
- crediti verso altri - crediti verso Banche	5.016
- ratei attivi	14
Conto Economico	
- proventi finanziari	14
Effetto sul patrimonio netto	
- prima delle imposte	14
- dopo le imposte	13
Effetto sul risultato d'esercizio	
- prima delle imposte	14
- dopo le imposte	13

valori in migliaia di euro

Attività finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni

La voce ammonta a 48.279mila euro con una variazione in diminuzione di 4.584mila euro rispetto al 31 dicembre 2008.

Attività finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni: Partecipazioni

La voce si è così movimentata nel corso dell'esercizio:

Società	31.12.2009	31.12.2008	Differenze
Partecipazioni in imprese controllate			
Grandi Stazioni Edicole Srl	0	12	(12)
Partecipazioni in imprese collegate			
TSF - Tele Sistemi Ferroviari SpA	31.959	31.959	0
Società Alpe Adria SpA	282	0	282
TOTALE	32.241	31.971	270

valori in migliaia di euro

La voce si riferisce alla partecipazione in TSF - Telesistemi Ferroviari SpA, trasferita all'attivo circolante nel 2007 dalla Capogruppo, e alla partecipazione nella società Società Alpe Adria SpA, trasferita all'attivo circolante da Trenitalia SpA nel corso dell'esercizio corrente in quanto destinata alla vendita. Si segnala, infine, la cessione da parte di Grandi Stazioni SpA della partecipazione in Grandi Stazioni Edicole Srl.
In riferimento a TSF SpA si evidenzia che in data 10 dicembre 2009 è stato sottoscritto un accordo tra Ferrovie dello Stato SpA e l'azionista si maggioranza della collegata Almaviva Italia SpA, per il recesso dalla partecipazione da parte della capogruppo, che ha avuto effetto dal 17 marzo 2010.

Attività finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni: Altri titoli

La voce ammonta a 16.038mila euro e si riferisce essenzialmente a Cemat SpA (11.400mila euro) e a TX Logistik AG (4.092mila euro).
Il suo decremento netto si riferisce essenzialmente alla vendita di quota parte dei fondi monetari effettuato dalla società TX Logistik AG (10.556mila euro) e all'incremento di titoli effettuato dalla società Cemat SpA (6.400mila euro).

Disponibilità liquide

La voce ammonta a 1.107.959mila euro con una variazione in diminuzione di 894.980mila euro rispetto al 31 dicembre 2008. Essa è così dettagliata:

Descrizione	31.12.2009	31.12.2008	Variazioni
Depositi bancari e postali	351.077	680.854	(329.777)
Assegni	403	266	137
Denaro e valori in cassa	28.174	50.724	(22.550)
Conti correnti di tesoreria	728.305	1.271.095	(542.790)
TOTALE	1.107.959	2.002.939	(894.980)

valori in migliaia di euro

La voce "Depositi bancari e postali" si riferisce principalmente alla Capogruppo (222.420mila euro) e a Grandi Stazioni SpA (27.858mila euro). Il suo decremento si riferisce essenzialmente ai minori impieghi a breve(25.000mila euro) e ai minori depositi a scadenza (294.000mila euro) della Capogruppo.
L'importo dei "Conti Correnti di Tesoreria" rappresenta quanto accreditato dal Ministero dell'Economia e delle Finanze alla Capogruppo (60.146mila euro) e alla società RFI SpA (668.159mila euro) per il Contratto di Programma e per altri contributi erogati dalla Commissione Europea. Per quanto riguarda RFI SpA, si fa presente che la giacenza del "Conto Corrente di Tesoreria" si riferisce al residuo dei versamenti effettuati dal Ministero dell'Economia e delle Finanze relativi al 2008 (201.151mila euro) e al 2009 (199.196mila euro), e al residuo dei contributi erogati dalla Commissione Europea (267.812mila euro).
Si ricorda, infine, che nelle "Disponibilità liquide" della società RFI SpA sono compresi fondi vincolati a particolari destinazioni, per 1.642mila euro, a fronte di pignoramenti disposti dall'Autorità Giudiziaria per contenziosi di natura giuslavoristica, e per 18.700mila euro, a fronte di pignoramenti notificati alle banche, che non hanno dato origine a vincoli di indisponibilità.

Ratei e risconti attivi

La voce ammonta a 33.242mila euro con una variazione in aumento di 4.875mila euro rispetto al 31 dicembre 2008. Essa è così dettagliata:

Descrizione	31.12.2009	31.12.2008	Variazioni
RATEI ATTIVI			
Interessi attivi	5.536	5.264	272
Altri ratei attivi	498	636	(138)
	6.034	**5.900**	**134**
RISCONTI ATTIVI			
Fitti passivi	1.379	2.103	(724)
Interessi passivi	91	0	91
Premi di assicurazione	3.384	958	2.426
Canoni di *leasing*	52	85	(33)
Altri risconti attivi	22.302	19.321	2.981
	27.208	**22.467**	**4.741**
TOTALE	**33.242**	**28.367**	**4.875**

valori in migliaia di euro

L'incremento della voce "Premi di assicurazione" si riferisce essenzialmente alla Capogruppo (2.490mila euro).
L'incremento della voce "Altri risconti attivi" si riferisce a molte partite tra le quali la più rilevante riguarda Trenitalia SpA (1.758mila euro).

Stato patrimoniale: passivo

Patrimonio netto

Il Patrimonio Netto di Gruppo ammonta a 36.118.045mila euro, con una variazione positiva di 26.425mila euro rispetto al 31 dicembre 2008.

Nella tabella seguente è riportata la movimentazione del patrimonio netto nell'esercizio 2009.

Composizione Patrimonio netto	Saldo al 31.12.2008	Destinazione del risultato d'esercizio	Altre variazioni			Risultato di periodo	Saldo al 31.12.2009
			Incrementi	Decrementi	Altre variazioni		
Capitale	38.790.425						38.790.425
Riserva legale	10.424	565					10.989
Altre riserve:							
Riserva Straordinaria	27.897						27.897
Avanzo da scissione	254.599						254.599
Riserva di rivalutazione ex art. 15 D.L. 185/2008	177.084						177.084
Contributi della Unione Europea e di Enti Pubblici	2.797						2.797
Riserva per differenze da traduzione	5.261		133				5.394
Riserva di consolidamento	2.240			(1)			2.239
Utili (perdite) portati a nuovo e altre riserve	(3.186.785)	7.113			(619)		(3.180.291)
Risultato di esercizio	7.678	(7.678)				26.912	26.912
TOTALE	**36.091.620**	**0**	**133**	**(1)**	**(619)**	**26.912**	**36.118.045**

valori in migliaia di euro

Il capitale sociale del Gruppo al 31 dicembre 2009, che riflette quello della Capogruppo, ammonta a 38.790.425.485 euro e non ha subito variazioni rispetto all'esercizio 2008.

Riserva Legale

La riserva legale, pari a 10.989mila euro, è aumentata di 565mila euro rispetto all'esercizio precedente per la quota parte di utile realizzato nel 2008 dalla Capogruppo e destinato a tale voce.

Avanzo da scissione

La riserva, pari a 254.599mila euro, deriva dall'avanzo generato dall'operazione di scissione totale doppia effettuata nel 2007 dalla società Ferrovie Real Estate SpA in favore della Capogruppo e di Trenitalia SpA.

Riserva per differenze da traduzione

La riserva per differenze da traduzione, pari a 5.394mila euro, si incrementa di 133mila euro per effetto, principalmente, della fluttuazione positiva dei cambi relativi al franco svizzero, per le società Cisalpino AG, TILO SA e TX Logistik CH, e alla corona ceca per la società Grandi Stazioni Ceska Republika.

Riserva di consolidamento

La riserva di consolidamento, pari a 2.339mila euro, si decrementa per la riclassifica della società Società Alpe Adria SpA all'attivo circolante.

Utili (perdite) a nuovo

Il valore riflette sostanzialmente le perdite e gli utili riportati a nuovo delle società consolidate e le rettifiche di consolidamento emerse nei precedenti esercizi.

Prospetto di raccordo al 31 dicembre 2009 e al 31 dicembre 2008 tra il patrimonio netto e il risultato della Capogruppo Ferrovie dello Stato SpA e il patrimonio netto e il risultato consolidati

	31 dicembre 2009		31 dicembre 2008	
	Patrimonio Netto	Risultato di esercizio	Patrimonio Netto	Risultato di esercizio
Bilancio Ferrovie dello Stato SpA	36.050.362	70.073	35.980.290	11.293
- Utili (perdite) delle partecipate consolidate dopo l'acquisizione al netto dei dividendi e delle svalutazioni:				
- quota di competenza del gruppo degli utili (perdite) dell'esercizio e di quelli precedenti	17.954	72.715	(15.221)	39.796
- elisione svalutazione partecipazioni	68.564	1.836	68.188	46.386
- storno dividendi	(5.029)	(38.720)	(5.029)	(67.871)
Totale	81.489	35.831	47.937	18.312
- Altre rettifiche di consolidamento:				
- valutazione a patrimonio netto delle partecipazioni in imprese controllate non consolidate e collegate	3.280	(1.422)	3.045	3.645
- storno utili/perdite infragruppo	(471.293)	(34.371)	(436.923)	(51.882)
- ammortamento differenza di consolidamento	(53.719)	(1.556)	(52.188)	(1.556)
- storno imposte da consolidato fiscale	290.566	(19.865)	310.431	30.264
- altre	29.847	(21.777)	51.645	(2.397)
Totale	(201.319)	(78.991)	(123.989)	(21.927)
- Riserve per contributi da Enti pubblici ricevuti da società consolidate	2.797		2.797	
- Riserve di rivalutazione	177.084		177.084	
- Riserva di consolidamento	2.239		2.240	
- Riserva da differenze di traduzione	5.394		5.261	
PATRIMONIO NETTO DI GRUPPO	**36.118.045**	**26.912**	**36.091.620**	**7.678**
- Patrimonio netto di competenza dei terzi (escluso utile/perdita)	109.619		110.604	
- Utile (perdita) di competenza dei terzi	17.201	17.201	7.852	7.852
PATRIMONIO NETTO DEI TERZI	**126.820**	**17.201**	**118.457**	**7.852**
TOTALE PATRIMONIO NETTO CONSOLIDATO	**36.244.865**	**44.113**	**36.210.076**	**15.531**

valori in migliaia di euro

Fondi per rischi e oneri

La posta ammonta a 27.159.941mila euro, con una variazione in diminuzione di 463.813mila euro rispetto al 31 dicembre 2008.
Si riportano di seguito la composizione e la movimentazione dell'esercizio:

Descrizione	Saldo al 31.12.2008	Accantonamenti	Utilizzi	Rilascio fondi eccedenti	Altre variazioni	Saldo al 31.12.2009
Fondo imposte, anche differite	70.930	1.383	(7.287)	(3.084)	57	61.885
Fondo ristrutturazione industriale	228.126	19.000	(69.618)		(159.757)	17.751
Fondo ristrutturazione *ex lege* 448/98 e relativo fondo integrativo	22.977.538		(440.342)			22.537.196
Fondo manutenzione ordinaria	2.323.000					2.323.000
Fondo per altri rischi e oneri	2.024.160	179.806	(303.897)	(87.595)	407.635	2.220.109
TOTALE	**27.623.754**	**200.189**	**(821.144)**	**(90.679)**	**247.821**	**27.159.941**

valori in migliaia di euro

Fondo imposte, anche differite

Il fondo risulta così movimentato:

Descrizione	Saldo al 31.12.2008	Accantonamenti	Utilizzi	Rilascio fondi eccedenti	Altre variazioni	Saldo al 31.12.2009
Fondo imposte	22.646	1.285	(1.120)	(3.084)	2.489	22.216
Fondo imposte differite	48.284	98	(6.167)		(2.546)	39.669
TOTALE	**70.930**	**1.383**	**(7.287)**	**(3.084)**	**(57)**	**61.885**

valori in migliaia di euro

Gli accantonamenti dell'esercizio al Fondo imposte sono attribuibili esclusivamente a RFI SpA e sono relativi a:

- 255mila euro per otto avvisi di liquidazione in materia di imposta di registro, ipotecaria, catastale e bollo notificati in data 27 maggio, 3 giugno, 19 settembre, 2 e 5 ottobre 2009 dall'Agenzia delle Entrate - Ufficio di Messina, avverso i quali RFI SpA ha presentato tempestivi ricorsi innanzi alla Commissione Tributaria Provinciale competente;
- 816mila euro per cinque avvisi di accertamento d'ufficio e irrogazione di sanzioni da parte del Comune di Villadossola in data 28 dicembre 2009;
- 209mila euro per tre avvisi di accertamento e irrogazione delle sanzioni, in materia di tassa smaltimento rifiuti solidi urbani (TARSU), notificati in data 24 e 28 dicembre 2009 dal Comune di Bologna.Il rilascio fondi, operato da RFI SpA, è relativo:

- per 2.943mila euro al rilascio parziale del fondo, costituito nell'anno 2002 e 2007 per far fronte all'ICI e agli oneri di accatastamento delle stazioni di proprietà di RFI SpA, a seguito del completamento di alcune operazioni di accatastamento;
- per 5mila euro al rilascio del fondo ICI, relativo all'annualità 2001 notificato dal Comune di Siena, effettuato in quanto valutato non economicamente vantaggioso il proseguimento del giudizio in Commissione Tributaria Regionale;
- per 74mila euro al rilascio del fondo relativo ai tre atti di accertamento in materia di Tassa Occupazione e Aree Pubbliche (Tosap) per gli anni 2003, 2004 e 2005 a seguito delle sentenze nn. 297/01/07, 298/01/07 e 299/01/07, con le quali i giudici di prime cure avevano accolto le tesi prospettate da RFI SpA e che in data 22 gennaio 2009 sono passate in giudicato;
- per 54mila euro al rilascio del fondo costituito in sede di Bilancio 2008 per avvisi di accertamento TARSU Comune di Lucca anni dal 1998 al 2002 (48 mila euro) e TARSU Comune di Viareggio anni dal 2002 al 2005 (6 mila euro) a seguito dell'accertamento dell'onere da parte della Struttura competente.

I decrementi sono imputabili agli utilizzi effettuati da TAV SpA (1.120mila euro).
Il resto della voce accoglie principalmente gli accantonamenti effettuati da TAV SpA negli esercizi precedenti. Per maggiori informazioni circa il contenzioso fiscale della società TAV SpA si fa riferimento ai bilanci relativi agli anni precedenti.
I decrementi del fondo imposte differite fanno riferimento all'imposta Irap per 5.364mila euro e all'imposta Ires per 803mila euro. I maggiori utilizzi riguardano le società Capogruppo (3.802 mila euro) e TAV (1.382mila euro).

Fondo ristrutturazione industriale

Il Fondo in questione, di pertinenza esclusivamente di Trenitalia SpA, include la previsione di spesa necessaria per attuare gli interventi di riorganizzazione previsti nel piano industriale societario. Nel corso dell'esercizio 2009 è stato utilizzato per 69.618mila euro, a fronte degli oneri per incentivi agli esodi sostenuti nel periodo, ed è stato incrementato per 19.000mila euro sulla base della previsione di maggior spesa individuale per realizzare il piano industriale della società. È stata, infine, operata una riclassifica in diminuzione per 159.757mila euro verso la voce "Fondo a gestione bilaterale" di "Altri fondi rischi".

Fondo ristrutturazione *ex lege* 448/98 e relativo fondo integrativo

Il Fondo di ristrutturazione fu costituito in attuazione dell'art. 43, comma 5, della Legge n. 448/98, e in conformità a quanto deliberato dall'Assemblea Ordinaria e Straordinaria dell'allora Capogruppo Ferrovie dello Stato - Società di Trasporti e Servizi per Azioni (ora RFI SpA) del 14 giugno 1999, per complessivi 26.038.086mila euro, di cui 9.188.941mila euro già riflessi nel bilancio al 31 dicembre 1998, nei limiti delle riserve esistenti e 16.849.145mila euro stanziati nel corso dell'esercizio 1999 a fronte di pari diminuzione del capitale sociale e, marginalmente, di residue riserve.
A valere sugli esercizi dal 1998 al 2001 tale fondo è stato utilizzato, come consentito dal DPR n. 277/1998, per complessivi 3.909.015mila euro, a fronte delle quote annuali di ammortamento relative ai beni del ramo d'azienda Infrastruttura. È stato inoltre utilizzato:

- nell'esercizio 2000 per la copertura della minusvalenza di 2.742.386mila euro sul compendio aziendale costituente l'"Azienda Trasporto", accertata in sede di cessione dello stesso da parte dell'allora Ferrovie dello Stato - Società di Trasporti e Servizi per azioni (ora RFI SpA) alla società controllata Trenitalia SpA;
- nell'esercizio 2001 per fronteggiare i maggiori oneri (109.636mila euro) derivati a RFI SpA dagli esodi incentivati non coperti dal fondo ristrutturazione industriale, ora azzerato.

Tali utilizzi del fondo sono stati effettuati in conformità alle modalità stabilite dalla già citata Assemblea ordinaria del 14 giugno 1999 e successive delibere e previa specifica autorizzazione dell'azionista in sede assembleare.
Al 31 dicembre 2009 il fondo di ristrutturazione *ex lege* n. 448/98 è pari a 19.277.049mila euro.
Il relativo fondo integrativo è stato costituito in sede di recepimento nel bilancio al 31 dicembre 2002 delle valutazioni peritali del patrimonio economico di RFI SpA.

Nell'esercizio 2009 è stato utilizzato, analogamente agli esercizi dal 2002 al 2008, per far fronte agli oneri derivanti dagli ammortamenti, dalle svalutazioni dei cespiti e dalle minusvalenze relative ai cespiti stessi, come di seguito dettagliato:

Descrizione	Fondo *ex lege* 448/98	Fondo integrativo
Saldo al 31.12.2008	19.277.049	3.700.489
Utilizzi:		
- relativi ad ammortamenti		(435.083)
- relativi a minusvalenze		(5.259)
Saldo al 31.12.2009	**19.277.049**	**3.260.147**

valori in migliaia di euro

Con riferimento alle minusvalenze coperte dal fondo, si precisa che 3.412mila euro si riferiscono a quelle ordinarie e 1.847mila euro a quelle straordinarie.

Fondo oneri di manutenzione ordinaria

Il fondo oneri di manutenzione ordinaria è stato costituito in sede di recepimento nel bilancio al 31 dicembre 2002 delle risultanze delle valutazioni peritali del patrimonio economico di RFI SpA.
In aderenza a tali valutazioni, il fondo è destinato a neutralizzare, attraverso il suo utilizzo, gli oneri di manutenzione dell'infrastruttura, ove a fronte di essi non venissero erogati dallo Stato contributi in conto esercizio.
Nel corso dell'anno 2009 il fondo non è stato movimentato e risulta pari a 2.323.000mila euro.
Si rimanda per ogni approfondimento a quanto riportato nella Sezione 2 "Criteri di redazione del bilancio consolidato e criteri di valutazione di Gruppo" della presente Nota Integrativa.

Fondo per altri rischi e oneri

Si evidenzia, nel seguito, il dettaglio e la movimentazione intervenuta nell'esercizio 2009:

Descrizione	Saldo al 31.12.2008	Accantonamenti [1]	Utilizzi	Rilascio fondi eccedenti	Altre variazioni	Saldo al 31.12.2009
Competenze al personale da definire	444	1.700	(87)		1.396	3.453
T.F.R. medici fiduciari	456	29	(92)			393
Adeguamento valore scorte	11.639				(3.817)	7.822
Contenzioso nei confronti del personale e dei terzi	1.046.758	75.057	(159.643)	(62.337)	(28.686)	871.149
Fondo decoibentazione rotabili	6.054		(5.358)			696
Prestazioni continuative ex OPAFS in via di definiz.	997		(497)			500
Fondo oneri partecipazioni	6.413				194	6.607
Fondo oneri per esodi incentivati	13.461		(13.383)			78
Fondo rischi contrattuali	9.548	523	(1.885)		518	8.704
Fondo oneri e perdite beni patrimoniali	459.125		(2.650)		(5.170)	451.305
Altri rischi minori	469.265	102.497	(120.437)	(25.258)	443.200	869.402
TOTALE	**2.024.160**	**179.806**	**(303.897)**	**(87.595)**	**407.635**	**2.220.109**

valori in migliaia di euro

[1] Di cui 87.408mila euro per accantonamenti dell'esercizio, e 92.398mila euro imputati ad altre voci di conto economico

Tfr Medici Fiduciari

Il Fondo trattamento di fine rapporto, detto premio di operosità, è previsto dall'art. 25 del regolamento dei medici fiduciari di RFI SpA. Tali medici presidiano gli impianti e svolgono attività di consulenza medica, di aiuto medico e compiti relativi al Servizio Sanitario Nazionale. Essi emettono fattura mensile e, ove previsto, calcolano il premio di operosità che sarà erogato alla fine del rapporto del medico con la società. Durante il periodo il fondo si incrementa con gli accantonamenti delle fatture emesse e si decrementa con le uscite dei medici e il termine del loro rapporto contrattuale.

Fondo adeguamento valore scorte

Il fondo, interamente attribuibile ad RFI SpA, riflette quanto ritenuto necessario per far fronte alla presumibile perdita di valore dei materiali in giacenza a lenta movimentazione nel loro complesso. Nel corso dell'esercizio il fondo è stato riclassificato a incremento della consistenza del fondo svalutazione rimanenze (3.818mila euro), come commentato nella posta dell'Attivo Circolante. Al 31 dicembre 2009 la consistenza è pari a 7.822mila euro ed è stato ritenuto congruo dalla società.

Fondi relativi al contenzioso

Si riferiscono al contenzioso nei confronti del personale e di terzi.
Per il personale l'ammontare dei possibili oneri accantonati è da porre in relazione alle contestazioni in essere e alle cause attivate presso le competenti sedi, riguardanti essenzialmente rivendicazioni economiche e di carriera, nonché il risarcimento dei danni subiti per malattie professionali.
Per quanto riguarda i terzi, si tratta essenzialmente di contenzioso in essere nei confronti di fornitori per appalti di opere, servizi e forniture, nonché di contenzioso potenziale relativo a riserve avanzate dai fornitori.
Gli incrementi dei fondi in questione si riferiscono principalmente ad accantonamenti effettuati da RFI SpA (42.307mila euro), Trenitalia SpA (20.377mila euro), Grandi Stazioni SpA (2.665mila euro) e dalla Capogruppo (7.000mila euro), a seguito della revisione delle possibili soccombenze in controversie di loro pertinenza.
In particolare, RFI SpA ha incrementato il fondo che si riferisce al contenzioso verso il personale per 41.509mila euro, al fine di far fronte alla prevedibile copertura delle spese e degli oneri contributivi presunti relativi a vertenze nei confronti del personale ed ha proceduto anche all'accantonamento degli interessi sulla defiscalizzazione INPS Cooperativa Garibaldi (798 mila euro).
Per quanto riguarda i terzi, trattasi essenzialmente di cause in corso con i fornitori per appalti di opere, servizi e forniture, nonché di contenzioso potenziale relativo a riserve avanzate dai fornitori. Nell'anno 2009 il fondo è stato utilizzato per 5.392 mila euro ed è stato ridotto complessivamente per 134.969 mila euro sia a seguito della conclusione favorevole di alcuni contenziosi sia per una valutazione più puntuale della capitalizzabilità dei contenziosi acquisiti con le scissioni dalla TAV.
Per quanto riguarda Trenitalia SpA il fondo relativo al contenzioso verso il personale è stato adeguato di 8.133mila euro, in base all'ammontare degli oneri stimati a fronte di liti giudiziarie o extra giudiziarie concernenti la materia del lavoro, mentre il contenzioso nei confronti di terzi ha dato luogo a un accantonamento di 12.244mila euro, atto a fronteggiare, da un lato, possibili controversie con i terzi sorte nell'esercizio e, dall'altro, possibili contestazioni delle Regioni sui servizi effettuati in base ai Contratti di Servizio Pubblico.
I decrementi dei fondi, imputabili principalmente a RFI SpA (139.293mila euro) e a Trenitalia SpA (15.836mila euro) sono sostanzialmente dovuti alla copertura delle spese relative a vertenze e arbitrati chiusi nell'esercizio.

Fondo decoibentazione rotabili

Il fondo è stato utilizzato da Trenitalia SpA a fronte degli oneri sostenuti nell'esercizio per la decoibentazione da amianto del materiale rotabile ai sensi della normativa vigente (5.358mila euro). Dopo tale utilizzo il fondo in questione è stato ritenuto congruo a fronte della previsione di oneri residuali da sostenere e, pertanto, non si è proceduto a effettuare nuovi accantonamenti.

Fondo oneri per esodi incentivati

Nel corso dell'esercizio il fondo, costituito a fronte degli oneri previsti per incentivare l'esodo anticipato del personale, è stato utilizzato da RFI SpA per 13.383mila euro a fronte degli oneri sostenuti nell'esercizio.

Fondi oneri e perdite beni patrimoniali

Il fondo, trasferito nel 2003 con l'operazione di scissione da parte di RFI SpA a beneficio di Ferrovie Real Estate SpA, era stato costituito a fronte delle minusvalenze e degli oneri di vendita (inclusi quelli finanziari e di bonifica) degli immobili di *trading*, nonché a fronte della ridotta redditività delle officine trasferite.
Nel corso del 2007, a seguito della scissione totale doppia di Ferrovie Real Estate SpA, tale fondo è stato conferito alla Capogruppo e a Trenitalia SpA, ed è stato utilizzato nel corso dell'esercizio dalla Capogruppo per:

- far fronte alle minusvalenze generate sulla vendita degli alloggi, sui quali non era stato possibile effettuare l'attività peritale ai fini dell'allocazione del fondo stesso (871mila euro) e per le spese di manutenzione sostenute (90mila euro);

- a parziale copertura degli ammortamenti delle officine (1.554mila euro);

Il fondo è stato poi oggetto di conferimento, da parte della Capogruppo, alla società FS Sistemi Urbani Srl per 5.170mila euro.

È stato utilizzato, infine, da Trenitalia SpA a fronte degli oneri sostenuti per la bonifica degli impianti (136 mila euro).

Al 31 dicembre 2009 il fondo risulta essere attribuito per 261.916mila euro alla Capogruppo e per 189.389mila euro a Trenitalia SpA.

Altri rischi minori

Trattasi di fondi rischi e oneri di natura residuale. I fondi più significativi in termini di importo, sono i seguenti:

- fondo per il contenzioso ENEL iscritto nel bilancio di RFI SpA pari a 30.500mila euro, comprensivo anche del fondo relativo ai debiti in contestazione pari a 12.339mila euro.

Tale fondo nell'anno 2009, a seguito dell'intervenuto chiarimento interpretativo in ordine agli elementi della tariffazione del servizio (costi sostenuti) e alla previsione dello strumento (conguaglio) idoneo ad assicurare il mantenimento nel tempo di un corretto addebito alle Imprese ferroviarie dei costi sostenuti dal Gestore dell'Infrastruttura, è stato "utilizzato" per 90.758 mila euro, di cui la parte preponderante, pari a 74.315mila euro, per il rimborso alle Imprese Ferroviarie dei maggiori addebiti effettuati per gli anni 2000-2008, come confermato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti con nota del 17 dicembre 2009;

- fondo bonifica, sempre di RFI SpA, costituito a copertura di oneri connessi alla valorizzazione delle opere da dismettere al fine di consentirne la proficua collocazione sul mercato e, dall'esercizio 2008, di oneri connessi alla bonifica di siti inquinati. Nella determinazione di tale accantonamento sono stati considerati i costi di ripristino delle aree interessate in base al precedente utilizzo di carattere industriale. Al 31 dicembre 2009 il fondo ammonta a 65.204mila euro, dopo essere stato utilizzato per 2.961mila euro, per far fronte agli oneri sostenuti nel periodo;
- fondi della Capogruppo rivenienti da:
  - scissione totale doppia della società Ferrovie Real Estate SpA, avvenuta nel 2007, da porre in relazione essenzialmente ai rischi connessi al recupero di oneri condominiali e agli oneri contrattualmente previsti relativi a particolari vendite per un valore di 27.662mila euro;
  - accantonamenti effettuati nel corso del 2007 a fronte della stima degli oneri di bonifica di alcuni siti. Il fondo è stato oggetto di conferimento alla società FS Sistemi Urbani Srl (8.130mila euro). La parte residuale è pari a 22.670mila euro;
  - accantonamenti effettuati negli esercizi precedenti a presidio di rischi collegati a partite di natura fiscale e oneri per la realizzazione di partite creditorie. Nell'esercizio è stato oggetto di rilascio per 5.073 mila euro e presenta un saldo pari a 24.722mila euro;
  - accantonamenti effettuati nell'esercizio (5.500mila euro) a fronte degli oneri da sostenere per i lavori di consolidamento dell'ex palazzo Compartimentale di Trieste, per cedimenti strutturali provocati da terzi, a seguito della realizzazione di un parcheggio interrato nel piazzale prospiciente.

Si segnala l'incremento degli accantonamenti per competenze al personale da definire effettuati da RFI SpA e da Trenitalia SpA.

Si specifica, infine, che nella voce è ricompreso il "Fondo a gestione bilaterale - parte straordinaria" per un importo di 328.413mila euro di cui si è già ampiamente accennato nella Relazione.

Al 31 dicembre 2009 è stata effettuata, infine, una riclassifica nei fondi rischi per alcune voci relative al personale maturate nel corso degli esercizi precedenti la cui quantificazione non risulta compiutamente definita.

Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato

La posta ammonta a 2.593.131mila euro, con un decremento netto di 263.115mila euro rispetto al 31 dicembre 2008.
Si riporta di seguito la movimentazione della voce avvenuta nell'esercizio:

Consistenza del fondo al 31.12.2008	**2.856.246**
Incrementi	
- Accantonamenti e Rivalutazioni	144.393
Decrementi	(395.054)
Altre variazioni	(12.454)
Consistenza del fondo al 31.12.2009	**2.593.131**

valori in migliaia di euro

La voce accoglie sia il trattamento di fine rapporto riguardante il personale delle società consolidate e della Capogruppo, sia l'indennità di buonuscita, istituto assimilabile al trattamento di fine rapporto, riferito al solo personale con CCNL (contratto collettivo nazionale di lavoro) delle Attività Ferroviarie (Capogruppo, RFI SpA, Trenitalia SpA, Ferservizi SpA e Italferr SpA), che rappresenta il debito nei confronti dei dipendenti delle succitate società maturato per il periodo di lavoro prestato a tutto il 31 dicembre 1995, anno di passaggio al regime Tfr, rivalutato in analogia a quanto previsto per tale istituto.
Come noto, a partire dal 1° gennaio 2007, l'istituto del Tfr è stato oggetto di rilevanti riforme, sia con riferimento alla sua destinazione a forme pensionistiche complementari sia all'istituzione di apposito Fondo Tesoreria presso l'INPS effettuata con la Legge n. 296 del 2006 (Finanziaria 2007).
In particolare, il Decreto del Ministero del Lavoro e della Previdenza Sociale di concerto con il Ministero dell'Economia e delle Finanze del 30 gennaio 2007, ha dato attuazione alle norme, fissando al 30 giugno 2007 la scadenza del termine previsto per la scelta, da parte del personale dipendente, della destinazione del Tfr maturando a favore di fondi pensione integrativi, e stabilendo le regole per il versamento sia ai fondi pensione integrativi sia al Fondo Tesoreria INPS, nel caso di mantenimento del fondo in azienda, qualora il numero dei dipendenti non sia inferiore alle cinquanta unità.
Il valore del fondo al 31 dicembre 2009 rappresenta pertanto l'importo del debito maturato nei confronti del personale dipendente al netto di quanto liquidato per le uscite (cessazioni, anticipazioni etc.) e per quote trasferite al Fondo di Tesoreria INPS e ad altri fondi integrativi.

Debiti

La posta ammonta a 20.272.778mila euro con una variazione in diminuzione di 537.819mila euro rispetto al 31 dicembre 2008.

Obbligazioni

La voce ammonta complessivamente a 3.292.400mila euro ed è così dettagliata:

Descrizione	31.12.2009	31.12.2008	Variazioni
Obbligazioni	3.292.400	3.292.400	0
TOTALE	**3.292.400**	**3.292.400**	**0**

valori in migliaia di euro

La quota oltre i cinque anni ammonta a 2.692.400mila euro.
Trattasi di venti prestiti obbligazionari, emessi dalla Capogruppo e sottoscritti interamente dalla società Eurofima (*private placement*), il cui dettaglio è indicato nella tabella seguente.

Emissioni	Importo	Data di emissione	Data di scadenza
Serie 1	200.000	30/12/03	28/12/2018
Serie 2	200.000	30/12/03	28/12/2018
Serie 3	149.400	13/12/04	28/12/2018
Serie 4	160.000	13/12/04	13/12/2019
Serie 5	183.000	16/12/04	16/12/2019
Serie 6	194.000	15/12/05	15/06/2016
Serie 7	32.300	15/12/05	15/06/2016
Serie 8	83.000	28/10/05	08/06/2015
Serie 9	62.700	28/10/05	28/12/2018
Serie 10	62.700	31/10/05	30/06/2020
Serie 11	165.300	31/10/05	06/03/2015
Serie 12	310.000	08/05/06	07/04/2016
Serie 13	190.000	15/05/06	15/05/2026
Serie 14	100.000	15/05/06	15/05/2026
Serie 15	128.700	23/04/07	30/03/2027
Serie 16	116.000	19/04/07	15/05/2026
Serie 17	120.000	19/04/07	30/03/2022
Serie 18	122.200	22/05/07	22/05/2024
Serie 19	65.700	22/05/07	30/03/2027
Serie 20	47.400	22/05/07	30/06/2020
Serie 21	600.000	15/07/08	05/09/2013

valori in migliaia di euro

Il ricorso a detti prestiti è finalizzato al finanziamento di investimenti della società Trenitalia SpA per il programma di rinnovo e ammodernamento del materiale rotabile.
Il rimborso dei prestiti è previsto in unica soluzione alla scadenza e il godimento delle cedole è semestrale a tasso d'interesse variabile. I titoli non prevedono quotazioni su "mercati ufficiali", Borse nazionali od estere, non potranno essere oggetto di negoziazione e rimarranno nel bilancio di Eurofima in qualità di unico proprietario.
Per corrispondere ai requisiti di garanzia statutariamente richiesti da Eurofima a supporto di tutti i finanziamenti concessi fino a oggi ai propri clienti/azionisti e per mantenere la proprietà del materiale rotabile in capo a Trenitalia SpA l'operazione prevede la costituzione di pegno sui beni oggetto di finanziamento.
Alla Capogruppo è affidato il ruolo di "custode" dei beni medesimi, soddisfacendo in tal modo i requisiti di "spossessamento" richiesti dall'articolo 2786 del codice civile per la validità e l'efficacia del pegno.

Debiti verso banche

La voce ammonta a 7.177.647mila euro ed è così dettagliata:

Descrizione	31.12.2009	31.12.2008	Variazioni
C/C ordinari	126.636	67.526	59.110
Finanziamenti bancari	7.051.011	6.960.112	90.899
TOTALE	7.177.647	7.027.638	150.009

valori in migliaia di euro

L'importo della voce "Debiti verso banche" esigibile oltre i cinque anni ammonta a 4.310.875mila euro ed è riconducibile essenzialmente a Trenitalia SpA (1.801.041mila euro), RFI SpA (987.183mila euro), TAV SpA (775.111mila euro), alla Capogruppo (648.689mila euro) e Grandi Stazioni SpA (94.444mila euro).
L'incremento della voce "C/C ordinari" è relativa alla maggiore esposizione verso enti creditizi prevalentemente da parte di Fercredit SpA (44.173mila euro) e Centostazioni SpA (12.133mila euro).
La variazione in aumento della voce "Finanziamenti bancari" è dovuta principalmente all'effetto combinato tra:

- la maggiore esposizione finanziaria verso enti creditizi da parte di Fercredit SpA relativa a operazioni finanziarie per 122.940mila euro;
- l'incremento fatto registrare da Grandi Stazioni SpA (53.366mila euro), relativo essenzialmente al finanziamento ottenuto dalla Banca Europea degli Investimenti (BEI) per 58.000mila euro, parzialmente compensato dai rimborsi effettuati a Banca BIIS (4.000mila euro) e a Bipop Carire (650mila euro);
- il rimborso parziale da parte di RFI SpA e TAV SpA del prestito contratto con la Banca Europea degli Investimenti (BEI) (rispettivamente 49.132mila euro e 45.071mila euro).

Nel corso dei precedenti esercizi, la società TAV SpA, per la copertura dei rischi connessi alla fluttuazione dei tassi di interesse, ha stipulato con primari Istituti Finanziari dei contratti di *Interest Rate Swap*. In particolare si è trasformato l'indebitamento da tasso variabile a tasso fisso relativamente ai finanziamenti a lungo termine. La sottoscrizione di tali contratti è avvenuta, di concerto con il Ministero dell'Economia e delle Finanze, al fine di predefinire e stabilizzare, in un'ottica di lungo periodo, l'onere complessivo dell'indebitamento legato al progetto Alta Velocità/Alta Capacità in misura fissa e con l'obiettivo anche di facilitare la determinazione prospettica degli andamenti economici delle iniziative. A tale proposito si ricorda che un contratto relativo al prestito stipulato con BEI è stato trasferito nel 2006 a RFI SpA, con la scissione della tratta Roma-Gricignano. L'andamento dei tassi di interesse ha determinato, nel periodo, differenziali negativi contabilizzati da TAV nella voce "oneri finanziari" di ammontare pari a 14.820mila euro, mentre il differenziale negativo registrato da RFI SpA, pari a 18.568mila euro è stato interamente capitalizzato.
Anche Trenitalia SpA nel corso degli esercizi precedenti aveva stipulato dei contratti di *Interest Rate Swap* e di *Interest Rate Collar*, costruiti in modo da replicare perfettamente le caratteristiche del debito coperto in termini di tasso, durata e piano di ammortamento. Inoltre nel corso del 2009, al fine di limitare ulteriormente la variabilità degli interessi sui finanziamenti nel corso degli anni, la stessa Trenitalia SpA ha stipulato dei nuovi contratti di *Interest Rate Swap, Interest Rate Collar* ed *Interest Rate Cap*. Tali derivati, tutti da intendersi di copertura, sono stati posti in essere sui finanziamenti ricevuti da Eurofima, Banca BIIS (ex OPI) e da BEI ed hanno fatto registrare complessivamente dei differenziali positivi per un ammontare pari a 1.042mila euro, iscritto nei proventi finanziari. Per ulteriori dettagli sui contratti di *Interest Rate Swap* si rimanda alla successiva sezione 4 delle "Altre Informazioni".

Debiti verso altri finanziatori

La voce ammonta a 2.345.963mila euro ed è così dettagliata:

Descrizione	31.12.2009	31.12.2008	Variazioni
Cassa Depositi e Prestiti:			
- Finanziamento infrastruttura ferroviaria	1.826.004	1.948.770	(122.766)
- Altri	389.475	414.762	(25.287)
Altri finanziatori	130.484	631.196	(500.712)
TOTALE	**2.345.963**	**2.994.728**	**(648.765)**

valori in migliaia di euro

L'importo della voce esigibile oltre i cinque anni ammonta a 1.384.626mila euro ed è riconducibile principalmente alla Capogruppo (1.133.104mila euro), a TAV SpA (223.413mila euro) e a Cemat SpA (21.445mila euro).
Il decremento della voce "Cassa Depositi e Prestiti" è da imputarsi essenzialmente al:

- rimborso da parte della Capogruppo (122.766mila euro) del prestito contratto lo scorso esercizio, destinato al finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria (reti tradizionale e Alta Velocità); il rimborso dei prestiti è assicurato dai contributi da ricevere dallo Stato dal 2007 al 2021;
- rimborso da parte di TAV SpA (22.203mila euro) di quote di prestiti e anticipazioni concessi dalla Cassa Depositi e Prestiti;
- rimborso di prestiti contratti da Cemat SpA (2.281mila euro), da Italcontainer SpA (696mila euro) e da FS Logistica SpA (107mila euro), il cui rimborso è garantito dai contributi *ex lege* n. 166/2002.

Il consistente decremento della voce "Altri finanziatori" è ascrivibile essenzialmente all'effetto differenziale tra i minori debiti della Capogruppo (550.000mila euro), per l'estinzione del prestito con Cassa Depositi e Prestiti/ Dexia Crediop SpA destinato al finanziamento della prosecuzione dei lavori della linea Alta Velocità Torino-Milano-Napoli, i minori debiti di Tevere TPL Scarl (32.631mila euro), a seguito della minore giacenza media dei crediti che ha comportato una riduzione dell'esposizione nei confronti del mercato finanziario, e i maggiori debiti di Cisalpino AG (81.907mila euro), che nel corso del 2009, per una più corretta esposizione, ha allocato in questa voce i debiti per i prestiti contratti con Eurofima.
Nel corso dei precedenti esercizi la società TAV SpA aveva stipulato dei contratti di *Interest Rate Swap* al fine di coprirsi dai rischi di fluttuazione dei tassi di interesse. L'andamento dei tassi di interesse ha determinato nell'esercizio differenziali negativi contabilizzati nella voce "oneri finanziari" di ammontare pari a 3.950mila euro.

Acconti

La voce ammonta a 2.572.260mila euro, con un incremento di 468.130mila euro rispetto al 31 dicembre 2008.

Descrizione	31.12.2009	31.12.2008	Variazioni
Acconti per contributi	2.481.336	2.034.401	446.935
Acconti verso clienti	90.924	69.729	21.195
TOTALE	**2.572.260**	**2.104.130**	**468.130**

valori in migliaia di euro

Nella tabella seguente vengono esposti i movimenti relativi agli acconti iscritti da RFI SpA a fronte dello stanziamento dei contribuiti in conto impianti da parte dello Stato, dell'Unione Europea e di altre Amministrazioni. Gli incrementi si riferiscono alle somme stanziate nel 2009 a fronte degli investimenti effettuati o da effettuare sulla rete tradizionale e sull'Alta Velocità, mentre i decrementi sono relativi all'attribuzione delle somme alla voce contributi in conto impianti delle Immobilizzazioni, effettuata sulla base dello stato avanzamento lavori.

Descrizione	31.12.2008	Incrementi	Decrementi a contributi	Altre variazioni	31.12.2009
Acconti per contributi:					
- Ministero dell'Economia e delle Finanze	1.242.724	4.668.552	(4.364.023)		1.547.253
- FESR	489.459	99.667	(41.783)		547.343
- TEN	16.804	60.370	(11.951)	743	65.966
- Altri	285.414	102.860	(66.757)	(743)	320.774
TOTALE	**2.034.401**	**4.931.449**	**(4.484.514)**	**0**	**2.481.336**

valori in migliaia di euro

In particolare, nel corso dell'esercizio 2009 i contributi sono stati portati a riduzione del valore delle Immobilizzazioni materiali per 4.457.001mila euro, di cui 74.340mila euro successivamente riclassificati nelle Immobilizzazioni immateriali, e delle partecipazioni per 27.513mila euro (di cui 6.576mila euro per LTF Sas e 20.937mila euro per Tunnel Ferroviario del Brennero SpA).
Per quanto riguarda gli acconti da clienti, gli importi più significativi riguardano RFI SpA (43.893mila euro), Italferr SpA (39.893mila euro), la Capogruppo (2.652mila euro) e Trenitalia SpA (1.751mila euro) e sono relativi ad anticipi ricevuti da clienti per lavori da eseguire e per vendite di materiali e di beni patrimoniali ancora da effettuare.
Non vi sono debiti esigibili oltre i cinque anni.

Debiti verso fornitori

La voce ammonta a 3.227.023mila euro e registra un decremento di 205.300mila euro rispetto al 31 dicembre 2008. Essa è così dettagliata:

Descrizione	31.12.2009	31.12.2008	Variazioni
Fornitori ordinari	3.162.907	3.331.165	(168.258)
Amministrazioni dello Stato e altre amm.ni pubbliche	26.578	22.483	4.095
Ferrovie Estere	27.554	41.312	(13.758)
Ferrovie in concessione	8.856	36.218	(27.362)
Agenzie e altre Aziende di trasporto	1.128	1.145	(17)
TOTALE	**3.227.023**	**3.432.323**	**(205.300)**

valori in migliaia di euro

La variazione in diminuzione della voce "Fornitori ordinari" è dovuta in particolare all'effetto differenziale tra i maggiori debiti verso fornitori e appaltatori fatti registrare da Trenitalia SpA (138.416mila euro), Fercredit SpA (35.443mila euro), Cisalpino AG (35.114mila euro), la Capogruppo (2.625mila euro) e FS Logistica SpA (2.500mila euro), e i minori debiti di TAV SpA (326.780mila euro), RFI SpA (56.761mila euro) e Grandi Stazioni SpA (18.106mila euro).
La diminuzione dei debiti verso "Ferrovie Estere" è attribuibile essenzialmente a Trenitalia SpA (13.798mila euro) per effetto della regolazione finanziaria delle partite in ambito di Bureau Central de Compensation (BCC), avvenuta successivamente alla chiusura dell'esercizio.

La diminuzione dei debiti verso "Ferrovie in concessione" è interamente attribuibile a Trenitalia SpA (27.362mila euro) a seguito di più puntuali regolazioni finanziarie delle reciproche partite di credito e debito scaturenti dalle integrazioni tariffarie.
I debiti esigibili oltre i cinque anni sono pari a 1.657mila euro e sono relativi a Cemat SpA.

Debiti verso imprese controllate

La voce ammonta a 3.556mila euro, presentando un incremento di 3.374 mila euro rispetto al 31 dicembre 2008, ed è così dettagliata:

Natura	31.12.2009	31.12.2008	Variazioni
Commerciali	3.103	182	2.921
Finanziari			
- Iva	151	0	151
Altri:	302	0	302
TOTALE	3.556	182	3.374

valori in migliaia di euro

I debiti verso imprese controllate, relativi essenzialmente a rapporti di natura commerciale, riguardano le società Ferport Srl in liquidazione (2.389mila euro), Nord Est Terminal SpA in liquidazione (986 mila euro) e Metroscai Scarl in liquidazione (181 mila euro).
Non vi sono debiti esigibili oltre i cinque anni.

Debiti verso imprese collegate

La voce ammonta a 122.148mila euro, con una variazione in aumento di 21.930mila euro rispetto al 31 dicembre 2008. Essa è così dettagliata per natura:

Natura	31.12.2009	31.12.2008	Variazioni
Commerciali	109.066	97.980	11.086
Finanziari			
- c/c intersocietario	10	185	(175)
- altri debiti finanziari		112	(112)
Altri:	13.072	1.941	11.131
TOTALE	122.148	100.218	21.930

valori in migliaia di euro

I debiti verso imprese collegate sono relativi essenzialmente a rapporti di natura commerciale; quelli di importo più significativo riguardano le società TSF SpA (103.635mila euro) e Wisco SpA (1.865mila euro).
I debiti commerciali verso la collegata TSF SpA (103.630mila euro) sono dovuti principalmente al contratto di *outsourcing* per il servizio di assistenza tecnica, manutenzione e sviluppo di *software* nei confronti della Capogruppo, RFI SpA, Trenitalia SpA e Ferservizi SpA.
I debiti di natura finanziaria si riferiscono prevalentemente al rapporto di conto corrente intersocietario di TSF SpA con la Capogruppo (5mila euro).
I debiti iscritti alla voce "Altri" sono relativi alle società LTF (11.210mila euro) e The Sixt Srl (1.709mila euro).
Non vi sono debiti esigibili oltre i cinque anni.

Debiti tributari

La voce ammonta a 160.594mila euro con un decremento di 8.362mila euro rispetto al 31 dicembre 2008. Essa è così dettagliata:

	31.12.2009	31.12.2008	Variazioni
Ires	670	16	654
Iva	32.093	39.639	(7.546)
Irap	6.755	9.103	(2.348)
Ritenute alla fonte	114.609	116.426	(1.817)
Altri	6.467	3.772	2.695
TOTALE	**160.594**	**168.956**	**(8.362)**

valori in migliaia di euro

I debiti di natura tributaria riguardano essenzialmente le imposte per Irap ed Iva, nonchè le ritenute operate nei confronti dei lavoratori dipendenti e autonomi in qualità di sostituto d'imposta da versare all'Erario. Il debito Irap rappresenta la somma dovuta all'Erario a fronte della quota maturata nell'anno (132.549mila euro) dopo aver recuperato i crediti per versamenti effettuati in acconto (125.794mila euro).
Non vi sono debiti esigibili oltre i cinque anni.

Debiti verso Istituti di previdenza e di sicurezza sociale

La voce ammonta a 390.691mila euro, registrando un decremento di 46.614mila euro rispetto al 31 dicembre 2008, ed è così dettagliata:

Descrizione	31.12.2009	31.12.2008	Variazioni
INPS	169.455	167.760	1.695
PREVINDAI	3.382	3.509	(127)
EUROFER	9.325	9.377	(52)
INAIL	106.536	103.427	3.109
Debiti per contributi su competenze da liquidare e fondo ferie non godute	78.400	129.735	(51.335)
INPS -Fondo Tesoreria	18.659	18.025	634
Altri fondi complementari	4.231	4.901	(670)
Altri	703	571	132
TOTALE	**390.691**	**437.305**	**(46.614)**

valori in migliaia di euro

La voce accoglie, oltre alle ritenute a carico del personale e ai contributi a carico del datore di lavoro rimasti da versare al 31 dicembre 2009, anche l'ammontare dei contributi calcolati sulle competenze al personale accertate, ma non ancora liquidate, e sul fondo ferie maturate e non godute.
In tale voce è ricompreso, inoltre, il debito relativo al mese di dicembre 2009, che verrà versato entro il mese di gennaio 2010, verso il Fondo di tesoreria presso l'INPS, istituito dalla Finanziaria 2007 in relazione al contributo dei lavoratori e della società del Tfr maturato dal 1° gennaio 2007 per i dipendenti che hanno scelto di mantenere il

Tfr presso il proprio datore di lavoro, e il debito verso altri istituti previdenziali nel caso in cui i dipendenti abbiano optato di conferire il Tfr a forme pensionistiche complementari.
I debiti nei confronti dell'INAIL rappresentano il residuo della riserva matematica relativa alle prestazioni antecedenti il trasferimento delle competenze assicurative (1° gennaio 1996); il decremento è dovuto al versamento delle rate di ammortamento rimborsate nell'esercizio.
Non vi sono debiti esigibili oltre i cinque anni.

Altri debiti

La voce ammonta a 980.494mila euro, registrando una diminuzione di 272.223mila euro rispetto al 31 dicembre 2008. Essa è così dettagliata:

Descrizione	31.12.2009	31.12.2008	Variazioni
Personale	292.978	480.160	(187.182)
Personale per ferie non godute	100.253	124.909	(24.656)
Ministero Economia e Finanze	2.275	2.280	(5)
Compensi organi sociali	1.130	793	337
Fondo a gestione bilaterale - parte ordinaria	128.596	127.554	1.042
Depositi cauzionali	41.564	32.498	9.066
Altre imprese partecipate	173.577	173.409	168
Creditori diversi	240.121	311.114	(70.993)
TOTALE	**980.494**	**1.252.717**	**(272.223)**

valori in migliaia di euro

I debiti verso il personale sono relativi all'accertamento dei costi per competenze maturate, non ancora liquidate e alle ferie maturate e non godute alla fine dell'esercizio.
Il decremento dei debiti verso il personale è dovuto essenzialmente a Trenitalia SpA (141.809mila euro) e RFI SpA (49.454mila euro).
Il fondo a gestione bilaterale, istituito con la Legge n. 449/97, accoglie, nella sua componente ordinaria, le ritenute operate al personale con contratto ferroviario, i contributi a carico delle società del Gruppo interessate, nonché gli interessi maturati. Si precisa che a decorrere dal 1° luglio 2005, a seguito del rinnovo del CCNL (contratto collettivo nazionale di lavoro) 2005/2006, è stata sospesa la contribuzione, sia a carico dell'Azienda sia a carico dei lavoratori, prevista a favore del fondo. Inoltre, con l'accordo programmatico, di cui si è ampiamente detto nella Relazione sulla Gestione, sottoscritto in maggio 2009 tra Ferrovie dello Stato SpA e le Organizzazioni Sindacali di categoria e recepito dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti con DM n. 510 del 23 giugno 2009, il fondo si è reso operativo anche per la componente straordinaria che consentirà di attuare i necessari interventi di ristrutturazione del personale delle società del Gruppo interessate, Capogruppo inclusa.
L'importo di 128.596mila euro, costituito come già evidenziato dalle ritenute operate al personale con contratto ferroviario, dai contributi a carico delle società del Gruppo interessate, nonché dagli interessi maturati, consentirà di attuare i percorsi di riconversione e riqualificazione di parte ordinaria del personale delle società del Gruppo interessate.
Si segnala, infine, che al 31 dicembre 2009 è stata effettuata una riclassifica verso la voce "Fondi rischi altri" per alcune voci relative al personale maturate nel corso degli esercizi precedenti la cui quantificazione non risulta compiutamente definita.
Non vi sono debiti esigibili oltre i cinque anni.

Ratei e risconti passivi

I ratei e risconti ammontano a 263.993mila euro (232.505mila euro al 31 dicembre 2008) e sono dettagliati come segue:

Descrizione	31.12.2009	31.12.2008	Variazioni
RATEI PASSIVI			
Interessi passivi	46.416	72.524	(26.108)
Altri ratei passivi	2.549	2.762	(213)
	48.965	75.286	(26.321)
RISCONTI PASSIVI			
Fitti attivi	17.329	17.152	177
Interessi attivi	1.183	243	940
Canoni e concessioni attivi	96.686	101.488	(4.802)
Altri risconti passivi	99.830	38.336	61.494
	215.028	157.219	57.809
TOTALE	**263.993**	**232.505**	**31.488**

valori in migliaia di euro

La diminuzione dei ratei per "Interessi passivi" è attribuibile essenzialmente all'effetto combinato dei minori ratei rilevati dalla Capogruppo (32.894mila euro) e dai maggiori ratei rilevati da Trenitalia SpA (8.067mila euro).

La composizione dei risconti relativi ai "Canoni e concessioni attivi" è data principalmente da:

- quota di ricavi rilevati da RFI SpA, di competenza di esercizi futuri derivanti dalla cessione a Basictel SpA dei diritti di utilizzazione degli elettrodotti per il passaggio di cavi in fibre ottiche, aventi durata trentennale (89.456mila euro);
- cessione da parte di RFI SpA alla società Infostrada SpA del diritto d'uso delle fibre inerti, compresa l'installazione e sostituzione di separatori di fibre e di altre attrezzature necessarie per collegare le fibre inerti con le altri parti delle reti IS - Impianti di Segnalamento e Sicurezza della Circolazione Treni (7.231mila euro).

Conti d'ordine

I Conti d'ordine comprendono principalmente:

- l'ammontare dei rischi per garanzie prestate (fidejussioni e altre garanzie reali) per 5.896.339mila euro (4.601.530mila euro al 31 dicembre 2008) e degli altri rischi per 420mila euro (320mila euro al 31 dicembre 2008). La voce comprende il valore dei pegni sul materiale rotabile rilasciati dalla società Trenitalia SpA a favore di Eurofima, pari a 3.292.400mila euro, a garanzia dei finanziamenti a medio/lungo termine, di pari importo, da questa concessi alla Capogruppo;
- gli impegni per 2.728.343mila euro (2.330.506mila euro al 31 dicembre 2008), riconducibili principalmente alla società Trenitalia SpA (2.193.219mila euro) per gli investimenti da realizzare sul materiale rotabile, in termini di nuove acquisizioni e di migliorie sull'esistente e alla società TAV SpA (482.890mila euro) per i residui impegni verso i *General Contractors*, le Amministrazioni dello Stato, gli Enti Locali territoriali, secondo quanto definito in sede di Accordi Procedimentali, nonché altri Enti interessati, per la realizzazione delle tratte ad Alta Velocità/Alta Capacità;
- le fonti di finanziamento, previste dal Contratto di Programma con lo Stato e da altre leggi, per la realizzazione degli investimenti da parte delle società RFI SpA e Trenitalia SpA per 26.612.270mila euro. La copertura finanziaria dei suddetti investimenti si realizza per 5.245.882mila euro con fondi già provveduti e per 21.366.388mila euro con fondi da provvedere. Si segnala che l'ammontare dei fondi da provvedere include le "Altre fonti di finanziamento da provvedere non ricomprese nel Contratto di Programma";
- il valore del fondo di solidarietà, per 26.502mila euro (24.812mila euro al 31 dicembre 2008), iscritto nel bilancio della Capogruppo;
- gli altri conti d'ordine per 2.325mila euro (3.149mila euro al 31 dicembre 2008). La voce comprende le quote di "Emissione *trading*" assegnate dal Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Mare e dal Ministro dello Sviluppo Economico a Trenitalia SpA (1.496mila euro).

Conto economico

Di seguito vengono analizzati i ricavi e i costi dell'esercizio 2009 a raffronto con l'esercizio precedente.

Valore della produzione

Il valore della produzione ammonta a 9.625.307mila euro, con una variazione in diminuzione di 591.023mila euro rispetto all'esercizio precedente, ed è così composto:

Descrizione	2009	2008	Variazioni
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	6.234.452	6.394.354	(159.902)
Variazioni delle rimanenze di prodotti in corso di lavorazione, semilavorati e finiti	(40.402)	(39.668)	(734)
Variazione dei lavori in corso su ordinazione	4.867	9.803	(4.935)
Incrementi di immobilizzazioni per lavori interni	1.106.288	1.212.529	(106.241)
Altri ricavi e proventi	2.320.101	2.639.312	(319.211)
TOTALE	**9.625.307**	**10.216.330**	**(591.023)**

valori in migliaia di euro

Relativamente ai saldi dell'esercizio 2008 si segnala una riclassifica operata, ai fini di una migliore rappresentazione, dalla voce "Ricavi delle vendite e delle prestazioni - Altri ricavi delle vendite e delle prestazioni - Altre prestazioni a terzi" alla voce "Altri ricavi e proventi - Proventi immobiliari", per l'importo di 273mila euro.
Il dettaglio delle voci che costituiscono il valore della produzione è illustrato nelle tabelle e nei commenti di seguito esposti.

Ricavi delle vendite e delle prestazioni

La voce ammonta a 6.234.452mila euro ed è così dettagliata:

Descrizione	2009	2008	Variazioni
Prodotti del traffico viaggiatori			
Clientela ordinaria:			
- Traffico interno	2.595.876	2.506.863	89.013
- Traffico internazionale	188.849	225.348	(36.499)
	2.784.725	2.732.211	52.514
Contratti di servizio pubblico con Enti pubblici territoriali	1.883.536	1.712.231	171.304
Totale ricavi viaggiatori	4.668.260	4.444.442	223.818
Prodotti del traffico merci			
Clientela ordinaria:			
- Traffico interno	341.692	510.726	(169.034)
- Traffico internazionale	430.762	555.249	(124.488)
Totale ricavi merci	772.453	1.065.976	(293.522)
Contratto di servizio pubblico con lo Stato	502.291	598.692	(96.401)
Totale prodotti del traffico	**5.943.004**	**6.109.110**	**(166.105)**
Altri ricavi delle vendite e delle prestazioni	291.447	285.244	6.204
TOTALE	**6.234.452**	**6.394.354**	**(159.902)**

valori in migliaia di euro

Come evidenziato dal confronto con l'esercizio precedente, i ricavi da traffico viaggiatori registrano complessivamente un incremento di 52.514mila euro in conseguenza dell'aumento riscontrato nel traffico interno (89.013mila euro), compensato dal decremento rilevato in quello internazionale (36.499mila euro). Più dettagliatamente, si sottolinea l'aumento di fatturato rilevato nel segmento della media/lunga percorrenza (50 milioni di euro), iscrivibile per circa 68 milioni di euro a Trenitalia SpA, sul quale ha inciso soprattutto il potenziamento dell'offerta di treni AV con un aumento dei viaggiatori km trasportati pari al 18,2%, e la diminuzione generata dalle società Cisalpino AG (15.957mila euro), la quale ha cessato la propria attività nel corso del 2009, RFI SpA (2.101mila euro) e Sita SpA (107mila euro).

Per quanto concerne, invece, i ricavi da traffico regionale e metropolitano è da segnalare il decremento registrato dalla società Trenitalia SpA (8 milioni di euro) per effetto del mancato aumento delle tariffe a seguito del "blocco degli aumenti dei servizi di trasporto pubblico" messo in atto dal Governo per far fronte alla sfavorevole congiuntura economica, decremento mitigato dalla variazione positiva riscontrata dalle società dedite al trasporto su gomma (Sita SpA e Tevere TPL Scarl 11.111mila euro). Si fa altresì presente che, da novembre 2009, è operativa la nuova società Trenitalia Le Nord Srl, incaricata del servizio di trasporto pubblico locale in Lombardia, la quale ha assorbito i ricavi per traffico inerenti questa Regione, precedentemente iscritti da Trenitalia SpA, per 17.776mila euro.

La variazione positiva intervenuta rispetto al periodo precedente nella voce "Contratti di Servizio Pubblico con Enti Pubblici Territoriali" (171.304mila euro) è imputabile principalmente alla società Trenitalia SpA (124.763mila euro), ed è dovuta all'incremento sia degli stanziamenti previsti dalla Legge Finanziaria 2009 sia delle disponibilità finanziarie proprie delle Regioni per la copertura dei maggiori oneri derivanti dai rinnovi dei contratti di servizio "a catalogo", sia, infine, all'attribuzione diretta in capo alle stesse dei corrispettivi a valore per i Contratti di Servizio con le Province Autonome di Trento e Bolzano.

La voce comprende i ricavi iscritti dalle società:

- Trenitalia SpA, per i corrispettivi dalle Regioni a statuto ordinario iscritti a seguito dei servizi di trasporto resi in relazione ai nuovi contratti per corrispettivi di servizio (1.322.854mila euro) e degli stanziamenti del D.L. 185/2008 (383.777mila euro), nonché dai contratti per servizi aggiuntivi richiesti sia dalle Regioni che dalle altre Amministrazioni locali (49.168mila euro);
- Trenitalia Le Nord Srl, per i corrispettivi derivanti dal servizio di trasporto di cui al ramo d'azienda affittato da Trenitalia SpA (30.926mila euro);
- Sita SpA per i corrispettivi dalle Regioni (96.811mila euro). Si da evidenza che a partire da gennaio 2009 la società ha attivato con la Regione Basilicata il contratto di servizio di cui al D. Lgs. 422/97, con iscrizione dei ricavi corrispondenti per 15.159mila euro. Tali ricavi nel 2008 venivano erogati sotto forma di contributo in conto esercizio (*ex lege* 181/87) ed esposti, quindi, tra gli "Altri ricavi e proventi" (13.597mila euro).

Il settore del trasporto merci ha invece registrato, rispetto al 2008, un decremento di 293.522mila euro, generato da una diminuzione del traffico interno per 169.034mila euro e del traffico internazionale per 124.488mila euro. Si segnala che, ai fini di una migliore comparazione con l'esercizio precedente, sui saldi del 2008 è stata operata una riclassifica dalla voce "Ricavi del traffico - Prodotti del traffico interno merci" alla voce "Altri ricavi delle vendite e delle prestazioni - Altre prestazioni a terzi" per un importo di 2.009mila euro.
Il significativo calo è conseguenza di una generale flessione dell'offerta in termini di treni km accompagnata da una sensibile diminuzione dei volumi trasportati rispetto all'anno 2008. Infatti, come già menzionato nella Relazione sulla gestione, il traffico merci è stato fortemente impattato dalla difficile situazione economica in cui versano le imprese clienti per effetto della crisi produttiva in atto particolarmente accentuata nei settori industriali a forte vocazione ferroviaria (siderurgico, chimico e automobilistico), flessione peraltro allineata a quella delle principali imprese ferroviarie estere. Hanno essenzialmente rilevato minori ricavi per traffico merci le società Trenitalia SpA (181.956mila euro), FS Logistica SpA (59.398mila euro), Cemat SpA (47.439mila euro) e Italcontainer SpA (23.265mila euro), in parte compensati dai maggiori ricavi iscritti dalle società Italia Logistica Srl (9.187mila euro), per effetto del maggior periodo di attività del ramo Omnia Logistica (12 mesi in luogo dei 5 dell'esercizio precedente), e TX Logistic AG che, unitamente alle proprie società controllate, misura un incremento di 8.480mila euro.
I corrispettivi per Contratto di Servizio Pubblico con lo Stato, iscritti in base agli stanziamenti previsti dalla Legge Finanziaria 2009 e successivi Decreti attuativi, presentano un decremento pari a 96.401mila euro rispetto all'esercizio 2008.
Tali ricavi, imputabili interamente alle società Trenitalia SpA (499.450mila euro) e Trenitalia Le Nord Srl (2.841mila euro), per effetto del già citato affitto del ramo d'azienda, si articolano come evidenziato nella tabella di seguito esposta. Il loro decremento è dovuto sia ai minori stanziamenti previsti rispetto al 2008 sia all'applicazione del federalismo fiscale relativamente alle Province Autonome di Trento e Bolzano.

Contratto di Servizio Pubblico con lo Stato	2009	2008	Variazioni
Obblighi tariffari e di servizio:			
- per il trasporto viaggiatori	409.897	459.144	(49.247)
- per il trasporto merci	92.394	139.548	(47.154)
TOTALE	502.291	598.692	(96.401)

valori in migliaia di euro

I corrispettivi per il trasporto viaggiatori includono 183.134mila euro relativi al Contratto di Servizio Pubblico con le Regioni a statuto speciale, che rimangono fuori dal disposto del DPCM del 16 novembre 2000, 113.944mila euro relativi a contributi ricevuti per il servizio viaggiatori notturno e per agevolazioni e gratuità tariffarie per determinate categorie di viaggiatori, 106.785mila euro per il "Servizio Universale" in base all'accordo sottoscritto con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e ulteriori 6.034mila euro relativi alla convenzione firmata con il già citato Ministero per il potenziamento del collegamento nella tratta "Rosarno-Reggio Calabria-Melito Porto di Salvo".

La voce "Altri ricavi delle vendite e prestazioni" registra un incremento di 6.204mila euro ed è così costituita:

Descrizione	2009	2008	Variazioni
- Vendite di materiali	5.976	6.718	(742)
- Pedaggio	34.754	27.570	7.184
- Manutenzione materiale rotabile	15.482	12.893	2.589
- Servizi di manovra e traghettamento	35.408	46.063	(10.655)
- Canoni e noli di materiale rotabile e altro	22.691	35.585	(12.894)
- Corrispettivi binari di raccordo stazioni e tronchi di confine	9.991	15.688	(5.697)
- Lavori per conto di terzi	51.778	28.338	23.440
- Servizi di ingegneria	3.681	3.032	649
- Altre prestazioni a terzi	89.614	76.395	13.218
- Altri ricavi	22.073	32.961	(10.888)
TOTALE	**291.447**	**285.244**	**6.204**

valori in migliaia di euro

L'incremento dei ricavi per "Pedaggio" è riconducibile totalmente alla società RFI SpA e rappresenta il corrispettivo pagato dalle Imprese Ferroviarie terze per l'utilizzo dell'infrastruttura nel corso dell'esercizio.
I ricavi per "Servizi di manovra e traghettamento" accolgono i corrispettivi per il servizio di movimentazione del materiale rotabile negli impianti di collegamento con i porti e le relative operazioni di scomposizione/composizione finalizzate all'imbarco/sbarco. Il decremento registrato nell'anno è dovuto essenzialmente a un calo di attività fatto registrare dalla società Cemat SpA (6.187mila euro) e dall'uscita dall'area di consolidamento della società NET SpA a seguito della messa in liquidazione (5.569mila euro). Anche la società Serfer Srl rileva un decremento (3.337mila euro) per effetto della crisi economica e produttiva che ha interessato i clienti del siderurgico e del chimico, i quali hanno richiesto una riduzione delle attività e una rivisitazione dei prezzi. Al suddetto decremento si contrappone l'incremento attribuibile essenzialmente alle società Terminali Italia Srl (3.312mila euro) ed RFI SpA (2.076mila euro).
La diminuzione dei ricavi per "Canoni e noli di materiale rotabile e altro" è dovuta principalmente alle società Trenitalia SpA (8.163mila euro), per una riduzione dei proventi per noli di materiale rotabile del segmento merci in conseguenza della riduzione del traffico, e Cemat SpA (4.427mila euro) per la minore attività terminalistica svolta nei confronti dei terzi.
La diminuzione dei "Corrispettivi binari di raccordo stazioni e tronchi di confine" è attribuibile maggiormente a Trenitalia SpA (3.912mila euro) ed è correlata alla riduzione del trasporto internazionale.
L'incremento dei "Lavori per conto di terzi" è dovuto essenzialmente alle maggiori attività di affidamento e realizzazione dei progetti commissionati ad RFI SpA da parte del Comune di Roma, del Comune di Torino e del Comune di Palermo (23.652mila euro).
Nelle "Altre prestazioni a terzi" si segnala l'incremento dovuto sostanzialmente al maggior periodo di attività - 12 mesi in luogo dei 5 dell'esercizio precedente - di Italia Logistica Srl (14.323mila euro). Come già segnalato precedentemente, inoltre, il saldo 2008 di tale voce accoglie sia una riclassifica alla voce "Altri ricavi e proventi - Proventi immobiliari", pari a 273mila euro, sia una riclassifica dalla voce "Prodotti del traffico - traffico interno merci" pari a 2.009mila euro.
Nell'ambito degli "Altri ricavi", invece, si evidenzia in particolare la diminuzione prodotta dalla società Cemat SpA (9.997mila euro) dei ricavi per commissioni e recuperi diversi, riferiti ai riaddebiti ai *partner* esteri dei costi di trazione internazionali sostenuti dalla società per lo svolgimento di servizi di trazione sulle tratte Italia-Belgio (solo per l'esercizio 2008) e Italia-Francia.

Variazione delle rimanenze di prodotti in corso di lavorazione, semilavorati e finiti

La voce presenta un saldo negativo di 40.402mila euro originato dall'effetto delle vendite realizzate nell'esercizio di alcuni immobili e terreni iscritti nel portafoglio di *trading* della Capogruppo e di FS Sistemi Urbani Srl, compensati dalla variazione in aumento per lavori effettuati nel periodo e non ancora terminati. Per la Capogruppo, 33.729mila euro si riferiscono alla vendita di immobili e 7.142mila euro alla vendita di terreni, mentre gli interventi di manutenzione ammontano a 962mila euro. Per FS Sistemi Urbani Srl, 712mila euro concernono la vendita di parte del compendio di Bergamo, compensati dai lavori in corso riferiti alle spese connesse con la Valutazione Ambientale Strategica (VAS), agli studi geologici sostenuti nell'ambito del progetto di valorizzazione delle aree di Milano e Torino, nonché il costo del lavoro in economia svolto nell'esercizio dalle risorse dedicate allo sviluppo dei progetti (219mila euro).

Variazione dei lavori in corso su ordinazione

La voce presenta un saldo positivo di 4.867mila euro, attribuibile essenzialmente a italferr SpA (6.670mila euro), in particolare per lo sviluppo dell'attività svolta verso l'Europa (2.210mila euro) e il resto del mercato estero, soprattutto Africa (4.341mila euro), compensato dalla variazione negativa evidenziata da Grandi Stazioni SpA (1.237mila euro).

Incrementi di immobilizzazioni per lavori interni

La voce ammonta a 1.106.288mila euro ed è attribuibile principalmente alle società RFI SpA (445.386mila euro), Trenitalia SpA (400.814mila euro), Italferr SpA (122.967mila euro) e TAV SpA (114.143mila euro).
La variazione in diminuzione, pari a 106.241mila euro, è imputabile sostanzialmente:

- al decremento rilevato dalla società TAV SpA (45.852mila euro), derivante dalla minore attività svolta relativamente alle opere in corso di esecuzione per la realizzazione del sistema Alta Velocità/Alta Capacità;
- al decremento registrato dalla società RFI SpA (40.038mila euro), per una complessiva diminuzione delle quantità di materiali utilizzati e di costi interni, sia spese generali che costo lavoro, dovuta a una contrazione, rispetto allo stesso periodo del precedente esercizio, del volume totale degli investimenti;
- al decremento registrato dalla società FS Logistica SpA (16.158mila euro), a seguito della minore attività capitalizzata svolta per conto di società del Gruppo.

Altri ricavi e proventi

La voce ammonta a 2.320.101mila euro ed è così dettagliata:

Descrizione	2009	2008	Variazioni
Contratto di Programma	849.274	1.040.629	(191.355)
Contributi da U.E.	1.520	1.211	309
Contributi da Stato, Enti Pubblici Territoriali e altri	117.697	122.233	(4.535)
Utilizzo fondo ristrutturazione *ex lege* 448/98 e relativo fondo integrativo	438.495	448.197	(9.703)
Altri			
Utilizzo fondo oneri e perdite patrimoniali	2.516	5.267	(2.752)
Contributi sostitutivi regimi tariffari speciali	322.000	442.442	(120.442)
Ricavi energia AT per nuovo regime	11.000	18.000	(7.000)
Sopravvenienze attive da normale aggiornamento stime	75.863	62.487	13.376
Plusvalenze gestione caratteristica	37.697	57.271	(19.574)
Proventi immobiliari	152.904	138.117	14.787
Vendita immobili e terreni *trading*	76.613	83.297	(6.684)
Proventi diversi	234.522	220.161	14.360
Totale Altri	913.115	1.027.042	(113.927)
TOTALE	**2.320.101**	**2.639.312**	**(319.210)**

valori in migliaia di euro

I contributi da Contratto di Programma, disposti dalla Legge Finanziaria 2009 (e Decreti Legge collegati) e interamente riconducibili alla società RFI SpA, sono legati ai volumi di produzione che condizionano direttamente i programmi di manutenzione sia della rete infrastrutturale che degli impianti industriali.
Si riferiscono all'attività di manutenzione ordinaria dell'infrastruttura, sia della rete convenzionale sia della rete Alta Velocità/Alta Capacità, alle attività di presidio sanitario, di sperimentazione, ricerca e rilascio del certificato di sicurezza alle Imprese Ferroviarie (*business safety*), alle attività di protezione e sicurezza fisica aziendale (*business security*) e al servizio di traghettamento ferroviario da e per la Sardegna e la Sicilia.
I contributi in conto esercizio per l'anno 2009, pari a 849.274mila euro, sono stati iscritti in misura pari a quanto stabilito dalla Legge n. 203 del 22 dicembre 2008, Legge Finanziaria 2009, ridotti delle quote rese indisponibili dalla Legge Finanziaria 2007 (ex comma 758 art. 1).
Nella voce "Contributi da Stato, Enti Pubblici Territoriali e altri" sono principalmente compresi:

- i contributi alla società Sita SpA (11.794mila euro), riconducibili all'intervento governativo a copertura dei maggiori oneri derivanti dal rinnovo del CCNL Autoferrotranvieri. Si ricorda, come già segnalato, l'effetto negativo prodotto sugli "Altri ricavi e proventi" dal passaggio, nella Regione Basilicata, a partire da gennaio 2009, al sistema dei contratti di servizio di cui al D. Lgs. 422/97, per l'importo di 13.597mila euro;
- i contributi ricevuti da Cemat SpA (1.901mila euro) da parte dell'Ufficio Federale svizzero a supporto del traffico intermodale. Il significativo decremento rilevato rispetto all'esercizio precedente (31.961mila euro), è dovuto alla mancata iscrizione nel 2009 dei contributi *ex lege* 166/2002 (26.490mila euro), iscritti nell'esercizio 2008, anno del decreto, in base ai decreti nazionali ed esteri per l'anno 2006 e i mesi residui del 2005 (1° ottobre - 31 dicembre), e alla diminuzione dei contributi percepiti dal Governo Svizzero (5.519mila euro);
- i contributi ricevuti dalla società Tevere TPL Scarl (3.347mila euro) dallo Stato e dalle Regioni per i rinnovi contrattuali del CCNL Autoferrotranvieri;

- i contributi iscritti da RFI SpA (74.408mila euro) relativi ai residui passivi dell'anno 2008, quota C comma 904 art.1 Legge Finanziaria 2007;
- i contributi alla società Trenitalia SpA (18.212mila euro), riferiti ai contributi riconosciuti nell'esercizio 2009 dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti a favore dell'attività sperimentale dell'autostrada ferroviaria alpina condotta da Trenitalia SpA per mezzo della società AFA. Tali contributi ammontano a 6.166mila euro per l'anno 2009 e a 12.046mila euro per gli anni precedenti (2006 e 2008).

L'"Utilizzo del fondo ristrutturazione *ex lege* n. 448/98 e relativo fondo integrativo", effettuato da RFI SpA, è relativo alla totale copertura degli oneri di ammortamento dell'esercizio delle immobilizzazioni immateriali (3.927mila euro) e materiali (431.156mila euro) e delle minusvalenze ordinarie da dismissione cespiti (3.412mila euro).
Il decremento che si registra nell'esercizio 2009 rispetto all'esercizio 2008, pari a 9.703mila euro, è strettamente correlato all'effetto combinato della diminuzione degli ammortamenti della Rete Tradizionale correlata al minor traffico sulla rete storica che è stato assorbito da quello sulla rete Alta Velocità/Alta Capacità.
L'"Utilizzo del fondo oneri e perdite patrimoniali" è riconducibile alla Capogruppo ed è relativo alla parziale copertura del costo degli ammortamenti dei cespiti dell'esercizio (1.554mila euro) e delle minusvalenze (962mila euro).
La voce "Contributi sostitutivi regimi tariffari speciali", relativa ad RFI SpA, evidenzia un decremento di 120.442mila euro rispetto al 2008 legato alle mutate condizioni del mercato elettrico che ha registrato una considerevole diminuzione dei costi e di conseguenza una proporzionale riduzione dei rimborsi da parte di CCSE, raggiungendo quindi gli obiettivi prefissati con vantaggio sia per il sistema elettrico nazionale - su cui si riflette parte degli oneri derivanti dal "regime tariffario speciale"- sia per l'economia del sistema ferroviario, con conseguenti minori oneri di esercizio per gli operatori del trasporto ferroviario. Pertanto il decremento della posta va correlato con la corrispondente diminuzione della voce di costo relativa all'energia elettrica.
Infine, con l'entrata nel mercato libero dell'energia elettrica, a partire dal 1° maggio 2008, RFI SpA acquista l'energia occorrente per la trazione ferroviaria operando direttamente sulla borsa elettrica nazionale, accedendo così a ulteriori contributi e componenti attive previsti per i soggetti che operano sul mercato libero. Tali ricavi, ricompresi nella voce "Ricavi Energia AT per nuovo regime tariffario" (componente attiva) ammontano a 11.000mila euro e si decrementano, rispetto al 2008, di 7.000mila euro a seguito della riduzione del costo dell'energia in quanto la percentuale di rimborso applicata ai fini della determinazione del contributo è pari comunque al 78% nei due esercizi di riferimento.
Nell'ambito delle "Sopravvenienze attive da normale aggiornamento stime" si segnalano quelle iscritte da Trenitalia SpA (51.159mila euro), di cui 11.888mila euro per il riconoscimento da parte del Ministero dell'Economia e delle Finanze della quota 2008 dei corrispettivi per il contratto di servizio pubblico viaggiatori, merci e regioni a statuto speciale, da RFI SpA (10.530mila euro) per rettifiche contabili inerenti introiti riferiti a prestazioni eseguite in esercizi pregressi a seguito della chiusura delle attività dell'anello ferroviario nella città di Palermo, recuperi di indennità occupazione spazi verso il mercato esterno (in particolar modo verso Via Vai e DLF), conguagli di canoni di minimo garantito e conseguenti adeguamenti Istat, e dalla Capogruppo (6.493mila euro).
Le "Plusvalenze gestione caratteristica" accolgono essenzialmente quelle rilevate da RFI SpA (30.706mila euro), e sono riconducibili principalmente alla vendita di materiali fuori d'uso.
Nella voce "Proventi immobiliari" sono da menzionare i ricavi per locazione di immobili, affitto di terreni, diritti di passaggio e altri conseguiti da RFI SpA (48.406mila euro), Grandi Stazioni SpA (48.376mila euro) e Centostazioni SpA (22.241mila euro). L'incremento più significativo è riconducibile alle società Grandi Stazioni SpA (7.290mila euro), a seguito delle azioni attuate nel corso dell'esercizio su alcune aree di stazione che hanno comportato un incremento sia delle superfici locate che dei canoni, Grandi Stazioni Ceska Repubblica Sro (5.326mila euro), grazie all'apertura al pubblico delle aree riqualificate con la II Fase dei lavori di Praga Centrale, con l'ultimazione della stazione di Marianske Lazne e con le negoziazioni con le Ferrovie Ceche per il disimpegno della società dal contratto relativo alla stazione di Karlovy Vary, e FS Sistemi Urbani Srl (2.550mila euro), principalmente per corrispettivi da canoni su aree e magazzini locati a terzi.
Le vendite di immobili e terreni *trading*, pari a 76.613mila euro, sono riconducibili alla Capogruppo per 75.883mila euro e a FS Sistemi Urbani Srl per 730mila euro.
La voce "Proventi diversi" è ascrivibile per la maggior parte alle società Trenitalia SpA (130.431mila euro), RFI SpA (58.120mila euro) e Grandi Stazioni SpA (19.160mila euro).

Costi della produzione

I costi della produzione ammontano a 9.388.846mila euro, con una variazione in diminuzione di 626.291mila euro rispetto all'esercizio 2008.
Essi risultano così composti:

Descrizione	2009	2008	Variazioni
Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	1.196.528	1.428.310	(231.782)
Servizi	2.088.630	2.188.177	(99.547)
Godimento beni di terzi	126.018	150.971	(24.953)
Personale	4.475.364	4.550.639	(75.275)
Ammortamenti e svalutazioni	1.393.494	1.279.750	113.744
Variazione delle rimanenze di materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	(81.355)	(13.659)	(67.696)
Accantonamenti per rischi	86.426	286.120	(199.694)
Altri accantonamenti	983	2.794	(1.811)
Oneri diversi di gestione	102.758	142.035	(39.277)
TOTALE	**9.388.846**	**10.015.137**	**(626.291)**

valori in migliaia di euro

Relativamente ai saldi dell'esercizio 2008 si segnala, ai fini di una migliore rappresentazione, una riclassifica operata dalla voce "Godimento beni di terzi" alla voce "Costi per servizi", per l'importo di 12.652mila euro.
Il dettaglio delle voci che costituiscono i costi della produzione è illustrato nelle tabelle e nei commenti di seguito esposti.

Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci

La voce ammonta a 1.196.528mila euro ed è così dettagliata:

Descrizione	2009	2008	Variazioni
Acquisto di materiali	723.119	800.410	(77.291)
Energia elettrica per la trazione dei treni	415.256	559.631	(144.375)
Illuminazione e forza motrice	58.153	68.269	(10.116)
TOTALE	**1.196.528**	**1.428.310**	**(231.782)**

valori in migliaia di euro

La variazione in diminuzione della voce "Acquisto di materiali" (77.291mila euro) rispetto all'esercizio precedente è attribuibile principalmente a Trenitalia SpA (44.819mila euro) e a RFI SpA (20.961mila euro).
Per Trenitalia SpA il decremento è riconducibile in misura preponderante alla sensibile riduzione, pari a 48.121mila euro rispetto al 2008, degli acquisti di materiali.
Per RFI SpA il decremento registrato è conseguente ai minori acquisti per magazzino (10.150mila euro), a seguito del calo delle richieste di nuove forniture per effetto di una generale contrazione degli impieghi di materiali per investimenti e per la flessione del volume dei lavori effettivamente eseguiti; ai minori acquisti su piazza (7.898mila euro) riferibili essenzialmente a materiale di utilizzo (4.285mila euro), combustibile per riscaldamento immobili (1.132mila

euro), carburanti e lubrificanti per automezzi (2.097mila euro); ai minori acquisti per combustibili e lubrificanti per la trazione (5.636mila euro) principalmente imputabili alla riduzione della domanda di traghettamento (3.377mila euro) e alla razionalizzazione dell'impiego delle locomotive da manovra per singolo impianto (2.597mila euro). Solamente i costi per vestiario hanno fatto registrare un incremento rispetto al precedente esercizio (2.722mila euro) per i maggiori acquisti per vestiario e uniformi a seguito del rinnovo delle divise del personale di esercizio.
Il notevole decremento di costi per energia elettrica, illuminazione e forza motrice, è imputabile essenzialmente ad RFI SpA (145.870mila euro) ed è legato al cambio della modalità di acquisto avvenuto in data 1° maggio 2008 che ha permesso di approfittare pienamente della discesa dei prezzi dell'energia elettrica che hanno registrato nel 2009 una diminuzione del 26% del prezzo medio rispetto al 2008, contro una riduzione di circa del 9% del prezzo nel mercato di salvaguardia.

Servizi

La voce ammonta a 2.088.630mila euro ed è così dettagliata:

Descrizione	2009	2008	Variazioni
Servizi e lavori appaltati:			
- pulizia	235.757	223.606	12.151
- servizi sostitutivi	9.751	3.666	6.085
- altri	296.955	317.645	(20.690)
Manutenzioni e riparazioni:			
- beni immobili	216.267	221.399	(5.132)
- beni mobili	261.091	248.392	12.699
Concorsi e compensi ad altre ferrovie	13.670	18.135	(4.465)
Consulenze	4.881	3.026	1.855
Prestazioni professionali	57.056	50.792	6.264
Prestazioni personale in prestito	8.914	9.890	(976)
Utenze	77.362	72.443	4.919
Premi assicurativi	80.826	77.792	3.034
Spese postali e postelegrafoniche	2.678	2.828	(150)
Software	127.212	133.780	(6.568)
Carrozze letto e ristorazione	85.393	78.156	7.237
Provvigioni	60.124	77.514	(17.390)
Pubblicità e marketing	14.637	12.373	2.264
Compensi organi sociali	4.134	4.175	(41)
Istruzione professionale	3.841	5.814	(1.973)
Buoni pasto e mense	61.908	64.694	(2.786)
Viaggi e soggiorno	46.186	50.010	(3.824)
Trasporti e spedizioni	272.682	313.584	(40.902)
Altre prestazioni di terzi	147.307	198.463	(51.156)
TOTALE	**2.088.630**	**2.188.177**	**(99.547)**

valori in migliaia di euro

Le variazioni in aumento più significative riguardano:

- "Pulizia" e "Servizi sostitutivi" riconducibili essenzialmente a Trenitalia SpA (18.015mila euro); l'incremento dei primi è legato ai nuovi contratti stipulati a seguito della gara europea indetta nel 2008;
- "Manutenzioni e riparazioni - Beni mobili" principalmente attribuibili a Trenitalia SpA (18.061mila euro) per i maggiori interventi di manutenzione corrente effettuati sul materiale rotabile, parzialmente compensate dal decremento registrato da Cisalpino AG (6.087mila euro) per effetto della cessazione attività nel corso dell'esercizio 2009;
- "Carrozze letto e ristorazione" sempre riconducibili quasi esclusivamente a Trenitalia SpA (7.411mila euro) a seguito dell'ampliamento e del miglioramento dei servizi a bordo.

Le variazioni in diminuzione più significative riguardano:

- "Altre prestazioni di terzi", che subiscono un decremento di 51.156mila euro, imputabile in prevalenza a TAV SpA (44.264mila euro), per la minore attività svolta nell'esercizio a seguito dell'ormai sostanziale completamento delle linee, e a Trenitalia SpA (9.584mila euro);
- "Trasporto e spedizioni", la cui diminuzione (40.903mila euro) è riconducibile al decremento registrato in prevalenza da Cemat SpA (39.012mila euro), per la contrazione delle attività sia in ambito nazionale che internazionale, e da FS Logistica SpA (21.961mila euro); a tale diminuzione si contrappone in parte l'incremento fatto registrare da Italia Logistica Srl (8.923mila euro), per l'aumento della produzione dovuto al maggior periodo di attività del ramo Omnia Logistica, e da Tevere TPL Scarl (11.670mila euro) per i maggiori costi legati all'attività di trasporto diurno effettuato da terzi;
- "Altri costi dei Servizi e lavori appaltati" che presentano un decremento di 20.690mila euro imputabile a Trenitalia SpA (13.211mila euro), in conseguenza della razionalizzazione dei servizi, a italferr SpA (9.245mila euro), grazie all'affidamento dei lavori non più a personale esterno bensì a personale somministrato impiegato in specifici progetti e alla riduzione dei volumi di produzione, a Cisalpino AG (2.813mila euro), e infine a Nord Est Terminal SpA (6.654mila euro) per l'uscita dall'area di consolidamento a seguito della messa in liquidazione della società. Di segno opposto la variazione registrata da RFI SpA che presenta un incremento di 16.699mila euro per effetto delle attività svolte sui progetti di affidamento e realizzazione per conto del Comune di Roma (Batteria Nomentana e Stazione Tiburtina) e di Torino;
- "Provvigioni", i cui decrementi più significativi sono registrati da Trenitalia SpA (13.680mila euro), per il minor ricorso della clientela all'acquisto del biglietto in agenzia e da Grandi Stazioni SpA (2.538mila euro) in linea con l'andamento negativo dei ricavi della pubblicità.

Si segnala che, per meglio rappresentare le voci che compongono i costi per servizi sono state eseguite delle riclassifiche che hanno interessato anche i saldi del 2008 come da seguente dettaglio:

- dalla voce 'Trasporti e spedizioni' a 'Servizi e lavori appaltati' per 3.644mila euro;
- dalla voce 'Trasporti e spedizioni' a 'Altri prestazioni di terzi' per 95mila euro.

Godimento di beni di terzi

La voce ammonta a 126.018mila euro ed è così dettagliata:

Descrizione	2009	2008	Variazioni
Locazioni immobili	33.845	30.158	3.687
Canoni d'uso *hardware* e *software*	11.178	13.229	(2.051)
Noli materiale ferroviario e bus	60.679	87.262	(26.583)
Altri costi	20.316	20.322	(6)
TOTALE	**126.018**	**150.971**	**(24.953)**

valori in migliaia di euro

L'incremento della voce "Locazioni immobili" è essenzialmente attribuibile agli incrementi registrati da Trenitalia SpA (2.953mila euro) e dalla società TX Logistik AG (1.681mila euro).
Il decremento della voce "Noli materiale ferroviario e bus" è riconducibile principalmente al Gruppo TX Logistik e a Trenitalia SpA rispettivamente per 16.350mila euro e 9.391mila euro; per quest'ultima ha inciso il minor utilizzo dei carri di proprietà di altri vettori sulle linee ferroviarie nazionali, conseguenza della riduzione dei volumi dei treni km prodotti.
La diminuzione registrata nei "Canoni d'uso *hardware* e *software*" è riconducibile principalmente a Trenitalia SpA (2.282mila euro) data la riduzione dei canoni *leasing* pagati alla società TSF SpA. Il valore dell'esercizio 2008 per 12.652 mila euro è stato riclassificato nella voce "*Software*" dei costi per servizi.

Personale

La voce ammonta a 4.475.364mila euro ed è così dettagliata:

Descrizione	2009	2008	Variazioni
Salari e stipendi	3.279.771	3.390.235	(110.465)
Oneri sociali	901.044	836.917	64.127
Trattamento di fine rapporto	276.438	309.618	(33.180)
Altri costi	18.111	13.868	4.243
TOTALE	4.475.364	4.550.639	(75.275)

valori in migliaia di euro

Il costo del personale subisce un decremento pari a 75.275mila euro imputabile all'effetto combinato della riduzione della voce "Salari e stipendi" e "Trattamento di fine rapporto", imputabile alla riduzione della consistenza media, e dell'incremento degli "Oneri sociali" dati i maggiori oneri contributivi per la rideterminazione in aumento dei contributi assicurativi per malattia operai, disoccupazione involontaria e maternità che, a partire dal 1° gennaio 2009, tutto il Gruppo Ferrovie deve versare all'INPS.

Ammortamenti e svalutazioni

La voce ammonta a 1.393.494mila euro ed è così dettagliata:

Descrizione	2009	2008	Variazioni
Ammortamento delle immobilizzazioni immateriali	80.064	78.216	1.849
Ammortamento delle immobilizzazioni materiali	1.262.520	1.142.273	120.247
Altre svalutazioni delle immobilizzazioni	2.549	437	2.112
Svalutazione dei crediti compresi nell'attivo circolante e delle disponibilità liquide	48.361	58.825	(10.464)
TOTALE	1.393.494	1.279.750	113.744

valori in migliaia di euro

La voce "Ammortamento delle immobilizzazioni immateriali" è pari a 80.064mila euro e registra, rispetto all'esercizio 2008, un incremento di 1.849mila euro dovuto essenzialmente a Trenitalia SpA (1.140mila euro)
L'"Ammortamento delle immobilizzazioni materiali" ammonta a 1.262.520mila euro e registra un incremento di 120.247mila euro da attribuire essenzialmente:

- all'incremento registrato da Trenitalia SpA (98.857mila euro), a seguito della crescita degli ammortamenti del materiale rotabile in seguito ai maggiori investimenti entrati in esercizio nel corso del 2009;
- all'incremento degli ammortamenti di RFI SpA (22.718mila euro) dovuto al maggior utilizzo dell'infrastruttura a seguito dell'aumento della domanda del traffico.

Per quanto riguarda la svalutazione crediti la variazione è essenzialmente imputabile ad RFI SpA (6.410mila euro) principalmente verso clienti ordinari.

Variazione delle rimanenze di materie prime, sussidiarie, di consumo e merci

La voce evidenzia una variazione delle scorte in aumento di 81.355mila euro determinata essenzialmente dagli incrementi registrati da RFI SpA (46.830mila euro) per l'incremento del materiale per impianti elettrici e armamento, destinato alla navigazione e agli investimenti, attribuibile essenzialmente alla fornitura di nuovi materiali dedicati alle linee Alta Velocità/Alta Capacità attivate nel corso del 2009; il tutto parzialmente compensato dalla riduzione dei lavori in corso presso le officine in conto scorte e dalle giacenze di materiale di uso comune. Anche Trenitalia fa registrare un incremento della voce pari a 34.573mila euro riconducibile principalmente alla necessità di dotare le strutture che gestiscono le manutenzioni dei rotabili dei materiali necessari per la loro sostituzione e riparazione (51.959mila euro), parzialmente compensata dall'effetto della svalutazione operata nell'esercizio (17.386mila euro).

Accantonamenti per rischi e altri accantonamenti

La voce ammonta a 87.408mila euro ed è così dettagliata:

Descrizione	2009	2008	Variazioni
Accantonamenti per rischi			
- Contenzioso nei confronti del personale e dei terzi	75.058	119.014	(43.956)
- Altri rischi	11.368	167.106	(155.738)
	86.426	286.120	(199.694)
Altri accantonamenti			
- Altri	983	2.794	(1.811)
	983	2.794	(1.811)
TOTALE	**87.408**	**288.913**	**(201.505)**

valori in migliaia di euro

Gli accantonamenti per "Contenzioso nei confronti del personale e dei terzi" sono riconducibili principalmente a RFI SpA (42.306mila euro) per l'accantonamento dovuto al contenzioso del lavoro conseguente a una più puntuale riquantificazione delle singole cause di lavoro, a Trenitalia SpA (20.376mila euro) per gli oneri stimati a fronte di liti giudiziarie o extra giudiziarie concernenti la materia del lavoro di competenza e a fronte delle possibili contestazioni delle Regioni sui servizi effettuati nell'anno in base ai contratti di Servizio Pubblico, alla Capogruppo (7.000mila euro) e a Grandi Stazioni SpA (2.665mila euro).

La voce "Altri rischi", pari a 11.368mila euro, presenta una riduzione di 155.738mila euro rispetto al precedente esercizio dovuta essenzialmente ai minori accantonamenti effettuati da RFI SpA.

Ulteriori informazioni sono riportate nel commento delle corrispondenti voci dello Stato Patrimoniale.

Oneri diversi di gestione

La voce ammonta a 102.758mila euro, accoglie costi di natura residuale, ed è così dettagliata:

Descrizione	2009	2008	Variazioni
Costi diversi			
- Minusvalenze da alienazione beni del ciclo produttivo	5.890	32.705	(26.815)
- Spese di rappresentanza	1.665	810	855
- Quote associative e contributi a enti vari	14.823	15.220	(397)
- Sopravvenienze passive da normale aggiornamento stime	24.727	26.752	(2.025)
- Altri	12.422	13.338	(916)
	59.527	88.825	(29.298)
Oneri tributari			
- Iva non detraibile	8.942	18.840	(9.898)
- ICI	16.341	15.307	1.034
- Altre imposte	17.948	19.063	(1.115)
	43.231	53.211	(9.979)
TOTALE	102.758	142.035	(39.277)

valori in migliaia di euro

La voce "Minusvalenze da alienazione beni del ciclo produttivo" presenta un decremento pari a 26.815mila rispetto al 2008 essenzialmente imputabile a Trenitalia SpA in quanto in tale esercizio si era proceduto a un ricalcolo del presumibile valore di realizzo del materiale rotabile destinato alla vendita.
Le sopravvenienze passive da normale aggiornamento di stime sono attribuibili prevalentemente a RFI SpA (6.854mila euro) per i costi per l'energia elettrica della bassa e media tensione di competenza dell'esercizio precedente e a Trenitalia SpA (12.797mila euro) riconducibili essenzialmente alla maggiore stima di ricavi effettuati negli esercizi precedenti per noli di materiale rotabile, ferrovie estere e servizi integrati.
La riduzione dell'Iva non detraibile è da riferire essenzialmente a RFI SpA (7.292mila euro), in seguito all'aumento di un punto percentuale del pro-rata di detraibilità dell'Iva assolta sugli acquisti di beni e servizi.

Proventi e oneri finanziari

La gestione finanziaria presenta un saldo negativo di 231.624mila euro con una variazione in aumento di 132.018mila euro rispetto all'esercizio 2008. Essa risulta così composta:

Descrizione	2009	2008	Variazioni
PROVENTI FINANZIARI			
Proventi da partecipazioni			
- in imprese controllate e collegate	11.988	1.041	10.947
- in altre imprese	4.698	4.349	349
	16.686	5.390	11.296
Altri proventi finanziari			
Da crediti iscritti nelle immobilizzazioni			
- da imprese controllate e collegate	0	0	0
- altri	34	413	(379)
	34	413	(379)
Da titoli iscritti nell'attivo circolante che non costituiscono partecipazioni	322	227	95
Proventi diversi dai precedenti			
- da imprese controllate e collegate	872	1.118	(247)
- da altri			
- interessi attivi su c/c bancari e postali	1.597	5.368	(3.771)
- proventi finanziari su altre operazioni di compravendita con obbligo di retrocessione: interessi attivi su pronti c/termine	15	6.484	(6.469)
- diversi	75.360	117.252	(41.893)
	77.843	130.222	(52.379)
TOTALE PROVENTI FINANZIARI	**94.885**	**136.251**	**(41.366)**
ONERI FINANZIARI			
Interessi e altri oneri			
- verso imprese controllate e collegate	123	765	(643)
- verso altri			
- su debiti obbligazionari	76.064	146.783	(70.719)
- su debiti verso istituti finanziari	187.578	299.852	(112.274)
- diversi	61.334	37.020	24.314
TOTALE ONERI FINANZIARI	**325.099**	**484.421**	**(159.322)**
Utili e perdite su cambi			
Utili su cambi			
- realizzati	304	806	(503)
- da realizzare	276	1.024	(748)
Perdite su cambi			
- realizzate	332	589	(258)
- da realizzare	1.658	16.715	(15.057)
	(1.409)	(15.473)	14.064
TOTALE PROVENTI E ONERI FINANZIARI	**(231.624)**	**(363.642)**	**132.018**

valori in migliaia di euro

Il saldo della gestione finanziaria è composto principalmente da:

- proventi da partecipazioni in imprese controllate attribuibili a Grandi Stazioni SpA relativi alla plusvalenza realizzata dalla cessione totale della partecipazione in Grandi Stazioni Edicole SpA (11.988mila euro);
- interessi attivi su c/c bancari e postali realizzati principalmente dalla Capogruppo (590mila euro), da Cemat SpA (251mila euro), da Grandi Stazioni SpA (359mila euro) e da Sita SpA (252mila euro);
- proventi diversi riferibili alla Capogruppo (43.264mila euro), prevalentemente per interessi attivi su crediti Iva chiesti a rimborso (36.321mila euro), a Fercredit SpA (10.940mila euro) per interessi su crediti verso clienti, a Trenitalia SpA (7.897mila euro), principalmente per interessi attivi maturati su operazioni verso i clienti (1.761mila euro) e verso il Ministero dell'Economia e delle Finanze (2.442mila euro);
- interessi passivi su debiti obbligazionari, relativi ai prestiti sottoscritti dalla Capogruppo con la società Eurofima, nonché le spese relative ai prestiti stessi (76.064mila euro);
- interessi passivi su debiti verso banche e altri finanziatori sostenuti prevalentemente da TAV SpA (35.983mila euro) per oneri per *Interest Rate Swap* e per i finanziamenti ricevuti da istituti di credito, da Trenitalia SpA (60.941mila euro) e dalla Capogruppo (72.624mila euro);
- oneri finanziari diversi, riconducibili alla Capogruppo (1.228mila euro), principalmente riferibili agli interessi maturati a favore del Fondo a gestione bilaterale Legge n. 449/97 (1.043mila euro), a Trenitalia SpA (44.617mila euro) e a RFI SpA (5.978mila euro); l'incremento registrato in tale voce è imputabile esclusivamente a Trenitalia SpA (35.791mila euro).

Rettifiche di valore di attività finanziarie

Le rivalutazioni e le svalutazioni riferite alle partecipazioni derivano dall'adeguamento delle stesse ai valori dei patrimoni netti al 31 dicembre 2009 e sono così dettagliate:

Rivalutazioni	2009	2008	Variazioni
Alpe Adria SpA	0	3	(3)
Artesia Sas	51	49	2
ATI Rom Srl	0	109	(109)
Caesar Information Service Scrl	0	1	(1)
Cemim	82	0	82
East Rail Srl	0	3	(3)
Ferrovie Nord Milano SpA	0	3.211	(3.211)
Logistica SA	0	550	(550)
Padova Container Service Srl	56	16	40
T.I.MO. Srl	32	0	32
Pol Rail Srl	0	165	(165)
Quadrante Europa Terminal Gate SpA	14	0	14
Sideuropa Srl	0	238	(238)
Terminal Tremestieri Srl	0	3	(3)
Tilo SA	42	41	1
The Sixth Srl	12	0	12
TOTALE	288	4.389	(4.101)

valori in migliaia di euro

Svalutazioni	2009	2008	Variazioni
Centro Merci Orte SpA	0	7	(7)
Consorzio Trasporti Integrati	0	2	(2)
COMBIMED SA	1	0	1
East Rail Srl	45	0	45
Eurogateway Srl	70	30	40
Ferrovie Nord Milano Autoservizi SpA	0	79	(79)
Ferport Srl in liquidazione	372	0	372
Friuli Terminal Gate SpA	0	55	(55)
Grandi Stazioni Edicole Srl	0	8	(8)
Grandi Stazioni Ingegneria Srl	0	6	(6)
Grandi Stazioni Pubblicità Srl	0	5	(5)
Hannibal SpA	0	0	0
Interporto Bergamo Montello SIBEM SpA	3	3	0
Interporto Centro Italia-Orte (già Centro Merci Orte)	4	0	4
Interporto Cervignano	9	0	9
ICF Intercontainer Interfrigo SA	1.506	0	1.506
Isfort SpA	14	218	(204)
Network Terminali Siciliani SpA	96	96	0
Novatrans Srl	102	0	102
Pol Rail Srl	226	0	226
Porta Sud SpA	99	188	(89)
Quadrante Europa Terminal Gate SpA	0	198	(198)
Rocombi SA	2	0	2
Sinter Intermodal Services SpA	0	0	0
S.T.I.V. Scarl	3	0	3
Stretto di Messina SpA	0	1.637	(1.637)
Turismark Scpa in liquidazione	0	4	(4)
Viaggi e Turismo Marozzi Srl	106	46	60
Wisco SpA	616	145	471
TOTALE	**3.274**	**2.727**	**547**

valori in migliaia di euro

Per una più approfondita trattazione si rimanda alla sezione dell'attivo "Immobilizzazioni finanziarie: Partecipazioni".

Proventi e oneri straordinari

La gestione straordinaria presenta un saldo positivo di 180.305mila euro, con una variazione in diminuzione di 149.605mila euro rispetto all'esercizio 2008. Essi risultano così composti:

Descrizione	2009	2008	Variazioni
Proventi straordinari			
- Plusvalenze da alienazioni	25.354	15.672	9.682
- Utilizzo fondo per ristrutturazione industriale e fondo oneri per esodi incentivati	0	2.809	(2.809)
- Utilizzo Fondo ristrutturazione *ex lege* 448/98 e relativo fondo integrativo	1.847	12.162	(10.314)
- Sopravvenienze attive	292.154	265.881	26.273
- Altri	12.321	132.001	(119.680)
	331.676	428.524	(96.848)
Oneri straordinari			
- Minusvalenze da alienazioni	1.885	12.165	(10.280)
- Imposte esercizi precedenti	7.443	7.386	58
- Oneri per esodi	19.000	18.591	409
- Sopravvenienze passive	106.660	51.846	54.814
- Altri	16.382	8.625	7.756
	151.370	98.613	52.757
TOTALE PROVENTI ED ONERI STRAORDINARI	**180.305**	**329.911**	**(149.605)**

valori in migliaia di euro

Per rendere confrontabili i dati si è proceduto a riclassificare gli utilizzi del 2008 del fondo di ristrutturazione (47.747mila euro) a rettifica degli oneri per esodi, in analogia a quanto effettuato nel bilancio 2009.
Nell'ambito della gestione straordinaria sono da segnalare:

- l'utilizzo da parte di RFI SpA del "Fondo Integrazione Fondo ristrutturazione 448/98" (1.847mila euro) che neutralizza le minusvalenze derivanti dalla vendita e dalla radiazione dei cespiti;
- le sopravvenienze attive, attribuibili principalmente a RFI SpA (127.985mila euro) e a Trenitalia SpA (139.807mila euro); per RFI SpA i maggior importi riguardano principalmente 62.344mila euro relativi al rilascio del fondo contenzioso civile a seguito della risoluzione di soccombenze in contestazione con i terzi, 16.442mila euro relativi al rilascio del fondo accantonato per Enel e infine 9.100mila euro relativi al rendiconto costi sostenuti per le attività di competenza di ANSF nell'esercizio 2008. La parte attribuibile a Trenitalia SpA riguarda essenzialmente il conguaglio attivo per maggiori costi di energia elettrica per trazione treni per il periodo giugno 2000-dicembre 2008 (73.857mila euro), cui si aggiungono 26.637mila euro relativi ai maggiori debiti accertati negli esercizi precedenti verso il personale non corrisposti, 9.898mila euro per minori oneri per Irap rispetto a quanto stimato in chiusura dell'esercizio precedente e infine 8.077mila euro per minori costi relativi a differenza di aliquota retributiva INPS per gli anni dal 2000 al 2006;
- la voce "Altri proventi straordinari", che comprende essenzialmente 11.198mila euro rilevati da RFI SpA dei quali 4.574mila euro inerenti a multe e penalità verso fornitori terzi per inadempienze, 3.673mila euro riferiti a pagamenti effettuati a seguito di sentenze emesse ed escussioni polizze fideiussorie e infine 2.951mila euro per recuperi e rimborsi al personale;
- gli oneri per esodi (19.000mila euro) includono esclusivamente gli accantonamenti effettuati da Trenitalia SpA per l'adeguamento del Fondo ristrutturazione industriale;

- le sopravvenienze passive, riconducibili principalmente a Trenitalia SpA (51.992mila euro) per maggiori costi verso il personale relativi ad anni precedenti derivanti dall'applicazione dell'accordo con le OO.SS. del 30 aprile 2009 (26.643mila euro) e per adeguamento INAIL relativamente a quanto versato negli anni precedenti (15.570mila euro) e a RFI SpA (36.578mila euro), a seguito di maggiori oneri accertati a titolo di conguaglio per il rinnovo contrattuale di lavoro con i dipendenti dell'esercizio 2008 (17.997mila euro), rettifiche di ricavi registrati negli esercizi precedenti verso il cliente Terna SpA (6.518mila euro) e infine per rettifiche di costi sostenuti negli anni precedenti a titolo di attività di manutenzione, sgombro neve e utenze verso il mercato esterno (4.849mila euro).

Imposte sul reddito dell'esercizio correnti, differite e anticipate

Le imposte sul reddito ammontano a 138.043mila euro con una variazione in diminuzione di 15.495mila euro rispetto all'esercizio 2008. Esse risultano così composte:

Descrizione	2009	2008	Variazioni
Imposte correnti			
- Ires	4.012	3.081	931
- Irap	132.549	149.046	(16.497)
	136.561	152.126	(15.565)
Imposte differite e anticipate			
- Anticipate	(1.565)	(3.628)	2.063
- Differite	3.047	5.040	(1.993)
	1.482	1.412	70
TOTALE	**138.043**	**153.538**	**(15.495)**

valori in migliaia di euro

A decorrere dall'esercizio 2004, la Capogruppo e le società controllate hanno aderito al consolidato fiscale.
Con il consolidato nazionale la consolidante effettua, in sede di dichiarazione dei redditi del Gruppo, la determinazione di un'unica base imponibile mediante una compensazione integrale di tutti gli imponibili positivi e negativi. Per effetto delle perdite fiscali conferite nel 2009 e negli esercizi precedenti da alcune società consolidate, il reddito imponibile del Gruppo è risultato negativo.
Pertanto, le imposte relative all'Ires e, conseguentemente, le imposte anticipate e differite iscritte nell'esercizio dalle società, sono state, ai fini del consolidato, stornate dal conto economico con un impatto positivo pari a 45.164mila euro.

Sezione 4
Altre informazioni

Numero medio dei dipendenti

Il numero medio dei dipendenti del Gruppo Ferrovie dello Stato ammonta a 87.422 unità (91.441 unità nell'esercizio 2008). Per una migliore comparazione con i dati dell'esercizio precedente, nella tabella a) viene esposta la consistenza media sia del personale della Capogruppo che di quello delle controllate Trenitalia SpA, RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA, Ferservizi SpA e Italferr SpA, secondo la classificazione prevista dal nuovo CCNL delle Attività Ferroviarie, in vigore dal 2003.

a) Capogruppo e controllate Trenitalia SpA, RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA, Ferservizi SpA e Italferr SpA

Personale	2009	2008	Variazioni
Dirigenti	932	978	(46)
Quadri	14.155	14.808	(653)
Altro personale	67.243	70.990	(3.747)
TOTALE	82.330	86.776	(4.446)

b) Altre società del Gruppo

Personale	2009	2008	Variazioni
Dirigenti	65	68	(3)
Quadri	260	228	32
Impiegati	1.338	1.027	311
Operai	3.429	3.342	87
TOTALE	5.092	4.665	427
CONSISTENZA MEDIA TOTALE	87.422	91.441	(4.019)

I dati non includono i dipendenti delle società Cisalpino AG e Italia Logistica Srl, consolidate con metodo proporzionale, che al 31 dicembre 2009 ammontano rispettivamente a 10 unità e 81 unità.

Compensi ad amministratori e sindaci

Si evidenziano i compensi complessivi spettanti agli Amministratori e ai membri del Collegio Sindacale della Capogruppo per lo svolgimento di tali funzioni anche in altre imprese consolidate.

Percipienti	2009	2008	Variazioni
Amministratori	2.148 [1]	2.056 [1]	92
Sindaci	113	113	0
TOTALE	2.261	2.169	92

valori in migliaia di euro

[1] Comprende tutti i compensi spe
za con quanto previsto dal rap

I compensi dei rappresentanti del Ministero dell'Economia e delle Finanze (Consiglieri e Sindaci) vengono riversati, laddove sussiste un rapporto di dipendenza, al citato Dicastero.

Corrispettivi alla società di revisione

Si evidenzia che - ai sensi dell'art. 37, c. 16 del D. Lgs. n. 39/2010 e della lettera 16bis dell'art. 2427 c - l'importo totale dei corrispettivi spettanti alla società di revisione, inclusi eventuali corrispettivi di competenza corrisposti alla stessa nell'esercizio per altri servizi di verifica, di consulenza fiscale e per servizi diversi dalla revisione legale, è pari a 3.244 mila euro, di cui 1.532 mila euro per revisione legale e 1.712 mila euro per altri servizi (tra i quali 260 mila euro corrisposti ad altra entità appartenente alla rete di cui la società di revisione fa parte).

Cambi utilizzati al 31 dicembre 2009 a raffronto con l'esercizio precedente

Valute estere	Cambio al 31.12.2008	Cambio medio 2008	Cambio al 31.12.2009	Cambio medio 2009
Franco Svizzero	0,6734	0,6301	0,6740	0,6661
Corona Svedese	0,0920	0,1041	0,0975	0,0961
Corona Ceca	0,0372	0,0401	0,0378	0,0383
Corona Danese	0,1342	0,1341	0,1344	0,1344
Leu Rumeno	0,0249	0,2714	0,2363	0,2365

Strumenti finanziari derivati

Nel corso dei precedenti esercizi, come già riportato nel commento alla posta "Debiti", la società TAV SpA ha stipulato alcuni contratti di *Interest Rate Swaps* al fine di trasformare l'indebitamento verso il sistema bancario e finanziario da tasso variabile a tasso fisso, al fine di predefinire e stabilizzare (in un'ottica di lungo periodo) l'onere complessivo dell'indebitamento legato al progetto Alta Capacità/Alta Velocità e con l'obiettivo, anche, di facilitare la determinazione prospettica degli andamenti economici delle iniziative. Inoltre, a seguito della scissione del ramo d'azienda costituito dalla tratta Roma-Gricignano da parte di TAV SpA a favore di RFI SpA, già illustrata nei precedenti bilanci, quest'ultima società ha acquisito un contratto di *Interest Rate Swap* per un valore di 574.747mila euro come capitale originario di riferimento.

La situazione dei contratti risulta, pertanto, essere la seguente:

TAV SpA

Istituto finanziatore	Capitale originario di riferimento	Valore nozionale	*Fair value*	Intermediario *swap*	Data di stipulazione	Data di inizio	Data di scadenza	Parametro di Indicizzazione	Tasso fisso
Interest Rate Swaps:									
BEI	425.253	342.565	(50.119)	UBS Warburg	08/04/2002	15/06/2002	15/03/2024	EURIBOR	5,4830%
Cassa Dep. e Prest.	250.000	175.000	(19.860)	Credit Suisse First Boston	22/07/2002	31/12/2002	31/12/2023	EURIBOR	5,0450%
BEI	32.000	28.444	(3.958)	UBS Warburg	23/07/2002	15/12/2002	15/12/2025	EURIBOR	5,3060%
Totale *Interest Rate Swap*	**707.253**	**546.009**	**(73.937)**						

valori in migliaia di euro

RFI SpA

Istituto finanziatore	Capitale originario di riferimento	Valore nozionale	*Fair value*	Intermediario *swap*	Data di stipulazione	Data di inizio	Data di scadenza	Parametro di Indicizzazione	Tasso fisso
Interest Rate Swaps:									
BEI	574.747	462.991	(67.737)	UBS Warburg	08/07/2002	15/06/2002	15/03/2024	EURIBOR	5,4830%
Totale *Interest Rate Swap*	**574.747**	**462.991**	**(67.737)**						

valori in migliaia di euro

Inoltre, come già illustrato nel commento alla posta "Crediti delle Immobilizzazioni finanziarie verso altri", nell'ambito delle operazioni di cartolarizzazione dei Crediti Iva del 2003 la Capogruppo ha stipulato un *Interest Rate Swap* con Euterpe Finance.
In tale *swap* la Capogruppo si è impegnata a pagare a Euterpe Finance i flussi di cassa contrattualmente basati sull'Euribor a sei mesi più *spread*, maturati sulla provvista accesa per il pagamento dell'*Initial Purchase Price*, e a ricevere gli interessi attivi che l'Agenzia delle Entrate riconoscerà sul capitale oggetto di cessione.
Il criterio di valutazione adottato si basa sull'ipotesi di incasso atteso dei crediti residui, ormai limitati alla sola imposta patrimoniale, entro il 30 giugno 2010. In base all'applicazione di tale criterio - ed eliminando dal computo dei *cash flows* il nuovo semestre dal 20 dicembre 2009 al 20 giugno 2010, per il quale la fissazione dei tassi è già avvenuta - il valore prudenziale di stima risulterebbe pari a zero.

Capogruppo

Operazione sottostante	Capitale originario di riferimento	Valore nozionale	*Fair value*	Intermediario *swap*	Data di stipulazione	Data di inizio	Data di scadenza	Parametro di indicizzazione	Tasso fisso amministrato
Interest Rate Swaps									
Cartolarizzazione	Gamba Attiva	Gamba Attiva							2,75% fino al 31/12/2009
Crediti Iva 2004	700.459	282.213							
	Gamba Passiva	Gamba Passiva	0	Euterpe Finance	31/12/2003	27/05/2004	Max 10 anni	EURIBOR	2% dal 01/01/2010
	830.500	299.000							

valori in migliaia di euro

Trenitalia SpA

Per quanto riguarda Trenitalia SpA, la società ha in corso ventisei contratti di *Interest Rate Swap* e undici contratti di *Interest Rate Collar*, stipulati tramite la Capogruppo, finalizzati alla copertura dei rischi di oscillazione dei tassi di interesse dei prestiti obbligazionari, concessi dalla Capogruppo stessa, e dei mutui erogati dagli istituti di credito. Tutti i contratti di *Interest Rate Collar* conclusi prevedono il pagamento di un premio semestrale pari allo 0,25% (base act/360) del valore nominale in essere.
Tutti i derivati conclusi da Trenitalia SpA sono da intendersi "di copertura", in quanto costruiti in modo da replicare perfettamente le caratteristiche del debito coperto in termini di tasso (Euribor 6 mesi), durata e piano di ammortamento. Le operazioni di copertura sul debito sono state poste in essere senza considerare lo *spread* associato al debito sottostante. Il valore al mercato del complessivo portafoglio di questi derivati su tasso di interesse, calcolato a fine dicembre 2009 con le formule di valutazione *standard* di mercato, è negativo e pari a 140.092mila euro.

Il dettaglio di tali contratti è riportato nelle seguenti tabelle.

Debito coperto	Capitale originario di riferimento	Valore nozionale	*Fair value*	Intermediario *swap*	Data di stipulazione	Data di inizio	Data di scadenza	Parametro di indicizzazione	Tasso fisso
Interest Rate Swaps									
Eurofima8	83.000	83.000	(6.779)	SO GEN	30/05/2006	08/06/2006	08/06/2015	EURIBOR	4,085%
Eurofima7	32.300	32.300	(2.685)	UBM	09/06/2006	15/06/2006	15/06/2016	EURIBOR	4,150%
Eurofima6	44.000	44.000	(3.658)	UBM	09/06/2006	15/06/2006	15/06/2016	EURIBOR	4,150%
Eurofima6	50.000	50.000	(3.884)	SO GEN	31/08/2006	15/06/2006	15/06/2016	EURIBOR	4,065%
Eurofima6	50.000	50.000	(3.900)	SO GEN	31/08/2006	15/06/2006	15/06/2016	EURIBOR	4,070%
Eurofima6	50.000	50.000	(3.548)	RBS	10/11/2006	15/06/2006	15/06/2016	EURIBOR	3,960%
Eurofima11	50.000	50.000	(4.886)	RBS	17/01/2007	06/03/2007	06/03/2015	EURIBOR	4,230%
Eurofima11	65.300	65.300	(6.363)	RBS	22/01/2007	06/03/2007	06/03/2015	EURIBOR	4,225%
Eurofima11	50.000	50.000	(4.872)	MORSTAN	22/01/2007	06/03/2007	06/03/2015	EURIBOR	4,225%
BEI 2005	120.000	120.000	(7.476)	MORSTAN	28/02/2007	27/06/2007	27/12/2017	EURIBOR	4,145%
BEI 2005	120.000	120.000	(7.476)	CR SUISSE	28/02/2007	27/06/2007	27/12/2017	EURIBOR	4,145%
BEI 2005	120.000	120.000	(7.476)	BARCLAYS	28/02/2007	27/06/2007	27/12/2017	EURIBOR	4,145%
BEI 2005	80.000	80.000	(6.857)	CALYON	06/09/2007	21/12/2007	27/12/2017	EURIBOR	4,554%
BEI 2005	80.000	80.000	(6.857)	BNP	06/09/2007	21/12/2007	27/12/2017	EURIBOR	4,554%
BEI 2005	40.000	40.000	(2.870)	BNP	06/10/2008	29/12/2008	27/12/2017	EURIBOR	4,310%
BEI 2005	40.000	40.000	(2.858)	BARCLAYS	06/10/2008	29/12/2008	27/12/2017	EURIBOR	4,305%
Eurofima21	100.000	100.000	(5.907)	BNP	30/10/2008	05/03/2009	05/09/2013	EURIBOR	3,890%
Eurofima21	50.000	50.000	(2.781)	BARCLAYS	06/11/2008	05/03/2009	05/09/2013	EURIBOR	3,800%
Eurofima21	50.000	50.000	(2.705)	BARCLAYS	06/11/2008	05/03/2009	05/09/2013	EURIBOR	3,760%
Eurofima21	80.000	80.000	(1.574)	BNP	23/02/2009	08/09/2009	05/09/2013	EURIBOR	2,865%
Eurofima21	50.000	50.000	(822)	BNP	19/03/2009	08/09/2009	05/09/2013	EURIBOR	2,780%
Eurofima21	50.000	50.000	(822)	CALYON	19/03/2009	08/09/2009	05/09/2013	EURIBOR	2,780%
Eurofima21	50.000	50.000	(822)	SO GEN	19/03/2009	08/09/2009	05/09/2013	EURIBOR	2,780%
Eurofima21	70.000	70.000	(1.217)	BNP	24/03/2009	08/09/2009	05/09/2013	EURIBOR	2,805%
Eurofima21	50.000	50.000	(812)	CALYON	27/03/2009	08/09/2009	05/09/2013	EURIBOR	2,775%
Eurofima21	50.000	50.000	(812)	SO GEN	27/03/2009	08/09/2009	05/09/2013	EURIBOR	2,775%
Totale *Interest Rate Swap*	**1.674.600**	**1.674.600**	**(100.719)**						

Debito coperto	Capitale originario di riferimento	Valore nozionale	*Fair value*	Intermediario *swap*	Data di stipulazione	Data di inizio	Data di scadenza	Parametro di Indicizzazione	Tasso CAP	Tasso FLOOR	Premio annuo
Interest Rate Collar											
BANCA OPI 2002	60.000	60.000	(2.583)	UBM	16/06/2006	15/12/2006	15/12/2022	EURIBOR	4,700%	3,16%	0,25%
BANCA OPI 2002	60.000	60.000	(2.583)	MPS	16/06/2006	15/12/2006	15/12/2022	EURIBOR	4,700%	3,16%	0,25%
BANCA OPI 2002	120.000	120.000	(5.576)	IMI	11/07/2006	15/12/2006	15/12/2022	EURIBOR	4,900%	3,18%	0,25%
BANCA OPI 2002	72.000	72.000	(3.223)	IMI	13/07/2006	15/12/2006	15/12/2022	EURIBOR	4,900%	3,13%	0,25%
BANCA OPI 2002	48.000	48.000	(2.021)	MPS	14/07/2006	15/12/2006	15/12/2022	EURIBOR	4,850%	3,07%	0,25%
EUROFIMA12	100.000	100.000	(4.648)	SO GEN	17/07/2006	09/10/2006	07/04/2016	EURIBOR	4,700%	2,97%	0,25%
EUROFIMA12	27.000	27.000	(1.209)	SO GEN	19/09/2006	09/10/2006	07/04/2016	EURIBOR	4,180%	3,10%	0,25%
EUROFIMA12	83.000	83.000	(3.649)	ABN AMRO	19/09/2006	09/10/2006	07/04/2016	EURIBOR	4,120%	3,10%	0,25%
EUROFIMA12	100.000	100.000	(4.895)	ABN AMRO	25/10/2006	10/04/2007	07/04/2016	EURIBOR	4,220%	3,20%	0,25%
BEI 2006	80.000	80.000	(4.488)	CALYON	23/10/2007	28/04/2008	30/04/2018	EURIBOR	4,665%	3,30%	0,25%
BEI 2006	80.000	80.000	(4.498)	CR SUISSE	23/10/2007	28/04/2008	30/04/2018	EURIBOR	4,675%	3,30%	0,25%
Totale *Interest Rate Collar*	**830.000**	**830.000**	**(39.373)**								

Inoltre, al fine di limitare ulteriormente la variabilità degli interessi sui finanziamenti nel corso degli anni, nel 2009 sono stati previsti diversi strumenti finanziari.

Nel corso del mese di novembre 2008, sempre tramite la Capogruppo, sono stati stipulati quattro *Forward Rate Agreement*, a copertura di un semestre interamente di competenza dell'esercizio 2009. Al 31 dicembre 2009 tali operazioni di copertura non sono più efficaci in quanto giunte a naturale scadenza nel corso dell'anno.

Nei mesi di maggio e giugno 2009, poi, sono state stipulate venti operazioni di *Interest Rate Swap* della durata di un anno. Le operazioni di copertura sul debito sono state poste in essere senza considerare lo *spread* associato al debito sottostante.
Il valore al mercato di tali contratti di *Interest Rate Swap* a breve termine, calcolato con le formule di valutazione *standard* di mercato, è negativo e pari a 12.607mila euro.

Debito coperto	Capitale originario di riferimento	Valore nozionale	*Fair value*	Intermediario *swap*	Data di stipulazione	Data di inizio	Data di scadenza	Parametro di indicizzazione	Tasso fisso
Interest Rate Swaps a breve									
Eurofima 15	128.700	128.700	(461)	CR SUISSE	14/05/2009	30/09/2009	30/09/2010	EURIBOR 6 mesi	1,500%
BIIS (ex OPI 2002)	240.000	240.000	(793)	CALYON	14/05/2009	15/12/2009	15/12/2010	EURIBOR 6 mesi	1,610%
Eurofima 17	120.000	120.000	(400)	CR SUISSE	15/05/2009	30/09/2009	30/09/2010	EURIBOR 6 mesi	1,475%
BIIS (ex OPI 2002)	200.000	200.000	(592)	CALYON	15/05/2009	15/12/2009	15/12/2010	EURIBOR 6 mesi	1,575%
BIIS (ex OPI 2002)	200.000	200.000	(601)	BNP	15/05/2009	15/12/2009	15/12/2010	EURIBOR 6 mesi	1,580%
Eurofima 13	190.000	190.000	(843)	CALYON	27/05/2009	16/11/2009	15/12/2010	EURIBOR 6 mesi	1,668%
Eurofima 19	65.700	65.700	(297)	CR SUISSE	27/05/2009	30/09/2009	30/09/2010	EURIBOR 6 mesi	1,595%
OPI 2004	200.000	200.000	(868)	CALYON	27/05/2009	15/12/2009	15/12/2010	EURIBOR 6 mesi	1,715%
Eurofima 14	100.000	100.000	(357)	CALYON	29/05/2009	16/11/2009	15/12/2010	EURIBOR 6 mesi	1,580%
Eurofima 16	116.000	116.000	(415)	CALYON	29/05/2009	16/11/2009	15/12/2010	EURIBOR 6 mesi	1,580%
OPI 2004	200.000	200.000	(708)	CR SUISSE	29/05/2009	15/12/2009	15/12/2010	EURIBOR	1,634%
Eurofima 1	200.000	200.000	(1.115)	SO GEN	05/06/2009	28/12/2009	28/12/2010	EURIBOR	1,858%
Eurofima 18	122.200	122.200	(673)	SO GEN	05/06/2009	23/11/2009	22/11/2010	EURIBOR	1,786%
Eurofima 20	47.400	47.400	(265)	BNP	05/06/2009	30/12/2009	30/12/2010	EURIBOR	1,863%
Eurofima 3	149.400	149.400	(548)	CR SUISSE	05/06/2009	28/12/2009	28/12/2010	EURIBOR	1,665%
Eurofima 10	62.700	62.700	(350)	BNP	17/06/2009	30/12/2009	30/12/2010	EURIBOR	1,863%
Eurofima 4	160.000	160.000	(868)	CR SUISSE	17/06/2009	14/12/2009	13/12/2010	EURIBOR	1,828%
Eurofima 5	183.000	183.000	(1.024)	HVB	17/06/2009	16/12/2009	16/12/2010	EURIBOR	1,845%
Eurofima 9	62.700	62.700	(320)	CR SUISSE	18/06/2009	28/12/2009	28/12/2010	EURIBOR	1,810%
Eurofima 2	200.000	200.000	(1.109)	CR SUISSE	05/06/2009	28/12/2009	28/12/2010	EURIBOR	1,855%
Totale *Interest Rate Swap*	**2.947.800**	**2.947.800**	**(12.607)**						

Per la copertura degli esercizi 2011-2013, infine, sono state poste in essere diciannove operazioni di copertura, ognuna della quali della durata di tre anni, tramite contratti di *Interest Rate Swap, Interest Rate Cap* e *Interest Rate Collar,* con la finalità di limitare la variabilità degli interessi di competenza del periodo 2011-2013 limitatamente alla quota del debito non coperta per l'intera vita residua.
Il valore al mercato del complessivo portafoglio dei contratti di copertura di breve termine, calcolato con le formule di valutazione *standard* di mercato, è negativo e pari a 6.837mila euro.
Il dettaglio di tali contratti è riportato nelle seguenti tabelle.

Debito coperto	Capitale originario di riferimento	Valore nozionale	*Fair value*	Intermediario *swap*	Data di stipulazione	Data di inizio	Data di scadenza	Parametro di Indicizzazione	Tasso fisso
Interest Rate Swaps									
BIIS (ex OPI 2002)	80.000	80.000	(672)	UNICREDIT	03/08/2009	15/12/2010	15/12/2013	EURIBOR	3,240%
BIIS (ex OPI 2002)	80.000	80.000	(652)	RBS	04/08/2009	15/12/2010	15/12/2013	EURIBOR	3,230%
BIIS (ex OPI 2002)	80.000	80.000	(311)	CR SUISSE	01/09/2009	15/12/2010	15/12/2013	EURIBOR	3,063%
BIIS (ex OPI 2002)	80.000	80.000	(326)	SO GEN	01/09/2009	15/12/2010	15/12/2013	EURIBOR	3,070%
BIIS (ex OPI 2002)	80.000	80.000	(449)	SO GEN	17/09/2009	15/12/2010	15/12/2013	EURIBOR	3,130%
BIIS (ex OPI 2002)	80.000	80.000	(143)	SO GEN	28/09/2009	15/12/2010	15/12/2013	EURIBOR	2,980%
BIIS (ex OPI 2002)	80.000	80.000	(141)	Bank of America	28/09/2009	15/12/2010	15/12/2013	EURIBOR	2,979%
BIIS (ex OPI 2002)	80.000	80.000	(139)	RBS	28/09/2009	15/12/2010	15/12/2013	EURIBOR	2,978%
Eurofima 20	47.400	47.400	(183)	RBS	30/10/2009	30/12/2010	30/12/2013	EURIBOR	3,130%
Eurofima 10	62.700	62.700	(242)	CALYON	30/10/2009	30/12/2010	30/12/2013	EURIBOR	3,130%
Totale *Interest rate swap*	750.100	750.100	(3.258)						

Debito coperto	Capitale originario di riferimento	Valore nozionale	*Fair value*	Intermediario *swap*	Data di stipulazione	Data di inizio	Data di scadenza	Parametro di Indicizzazione	Tasso CAP	Premio annuo
Interest rate cap										
Eurofima 15	128.700	128.700	(430)	BNP	30/07/2009	30/09/2010	30/09/2013	EURIBOR	4,780%	0,250%
Eurofima 17	120.000	120.000	(401)	BNP	30/07/2009	30/09/2010	30/09/2013	EURIBOR	4,780%	0,250%
Eurofima 19	65.700	65.700	(219)	BNP	30/07/2009	30/09/2010	30/09/2013	EURIBOR	4,780%	0,250%
Eurofima 16	116.000	116.000	(213)	BNP	30/10/2009	15/11/2010	15/11/2013	EURIBOR	4,410%	0,250%
Eurofima 13	190.000	190.000	(348)	Bank of America	30/11/2009	15/11/2010	15/11/2013	EURIBOR	4,410%	0,250%
Totale *Interest Rate Cap*	620.400	620.400	(1.611)							

Debito coperto	Capitale originario di riferimento	Valore nozionale	*Fair value*	Intermediario *swap*	Data di stipulazione	Data di inizio	Data di scadenza	Parametro di Indicizzazione	Tasso CAP	Tasso FLOOR	Premio annuo
Interest Rate Collar											
Eurofima 1	200.000	200.000	(877)	CR SUISSE	31/07/2009	28/12/2010	28/12/2013	EURIBOR	4,050%	1,750%	0,250%
Eurofima 2	200.000	200.000	(498)	HSBC	23/10/2009	28/12/2010	28/12/2013	EURIBOR	3,990%	1,500%	0,250%
Eurofima 9	62.700	62.700	(160)	Bank of America	23/10/2009	28/12/2010	28/12/2013	EURIBOR	4,000%	1,500%	0,250%
Eurofima 3	149.400	149.400	(433)	CR SUISSE	26/10/2009	28/12/2010	28/12/2013	EURIBOR	4,060%	1,500%	0,250%
Totale *Interest Rate Collar*	612.100	612.100	(1.968)								

Grandi Stazioni SpA

Per quanto riguarda Grandi Stazioni SpA, infine, la società ha in corso un contratto di *Interest Rate Cap*, stipulato nell'esercizio 2006, e due contratti di *Interest Rate Swap*, stipulati nel corso del 2009 tramite la Capogruppo. Tali operazioni di copertura sul debito sono state poste in essere senza considerare lo *spread* associato al debito sottostante. Il valore al mercato del complessivo portafoglio di questi derivati su tasso di interesse, calcolato a fine dicembre 2009 con le formule di valutazione *standard* di mercato, è negativo e pari a 547mila euro, di cui 446mila euro riferiti agli *Interest Rate Swap* e 101mila euro agli *Interest Rate Cap*.

Il dettaglio dei contratti è riportato nelle seguenti tabelle.

Istituto finanziatore	Capitale originario di riferimento	Valore nozionale	*Fair value*	Intermediario *swap*	Data di stipulazione	Data di inizio	Data di scadenza	Parametro di Indicizzazione	Tasso fisso
Interest Rate Swaps									
BEI	30.000	30.000	(376)	CALYON	04/08/2009	31/12/2009	30/06/2023	EURIBOR	3,7350%
BEI	20.000	20.000	(70)	RBS	20/10/2009	31/12/2009	30/06/2023	EURIBOR	3,6350%
Totale *Interest Rate Swap*	**50.000**	**50.000**	**(446)**						

Istituto finanziatore	Capitale originario di riferimento	Valore nozionale	*Fair value*	Intermediario *swap*	Data di stipulazione	Data di inizio	Data di scadenza	Parametro di Indicizzazione	Tasso CAP	Premio annuo
Interest rate Cap										
BEI	30.000	30.000	(101)	Mediobanca	27/03/0006	30/06/2006	30/06/2011	EURIBOR	4,0550%	0,2450%
Totale *Interest Rate Cap*	**30.000**	**30.000**	**(101)**							

Roma, 16 aprile 2010

Il Consiglio di Amministrazione
L'Amministratore Delegato

Allegati

Allegato 1
Elenco delle imprese incluse nel consolidamento con metodo integrale

Denominazione	Sede	Capitale Sociale (euro/1000)	Società Partecipante	% di Partecipazione
a) Impresa Controllante:				
Ferrovie dello Stato SpA	Roma	38.790.425		
b) Imprese controllate direttamente:				
Fercredit - Servizi Finanziari SpA	Roma	32.500	Ferrovie dello Stato SpA	100
FS Logistica SpA	Roma	317.465	Ferrovie dello Stato SpA	100
FS Sistemi Urbani Srl	Roma	373.498	Ferrovie dello Stato SpA	100
FS Telco Srl (già Immobiliare Ferrovie Srl)	Roma	20	Ferrovie dello Stato SpA	100
Ferservizi SpA	Roma	43.043	Ferrovie dello Stato SpA	100
Italferr SpA	Roma	14.186	Ferrovie dello Stato SpA	100
Rete Ferroviaria Italiana - RFI SpA	Roma	32.088.184	Ferrovie dello Stato SpA	100
Società Elettrica Ferroviaria - S.EL.F. Srl	Roma	35	Ferrovie dello Stato SpA	100
Trenitalia SpA	Roma	1.654.464	Ferrovie dello Stato SpA	100
Centostazioni SpA	Roma	8.333	Ferrovie dello Stato SpA	59,99
Grandi Stazioni SpA	Roma	4.304	Ferrovie dello Stato SpA	59,99
Sogin Srl	Roma	15.600	Ferrovie dello Stato SpA	55
c) Imprese controllate indirettamente:				
Grandi Stazioni Ingegneria Srl	Roma	20	Grandi Stazioni SpA	100
Italcontainer SpA	Milano	5.681	FS Logistica SpA	100
Metropark SpA	Roma	3.016	FS Sistemi Urbani Srl	100
Servizi ferroviari - Serfer Srl	Genova	5.000	Trenitalia SpA	100
Sita SpA	Firenze	3.605	Sogin Srl	100
Terminali Italia Srl	Milano	110	RFI SpA	85
			Cemat SpA	15
Tiburtina Sviluppo Immobiliare SpA	Roma	120	RFI SpA	100
Trenitalia Logistic France Sas	Parigi	1.350	Trenitalia SpA	100
Treno Alta Velocità - T.A.V. SpA	Roma	1.788.833	RFI SpA	100
TX Consulting	Bad Honnef	25	TX Logistik AG	100
TX Logistik Austria	Wels	35	TX Logistik AG	100
TX Logistik Danimarca	Padborg	500 (1)	TX Logistik AG	100
TX Logistik Svezia	Malmo	400 (1)	TX Logistik AG	100
TX Logistik Svizzera	Basel	50 (1)	TX Logistik AG	100
TX Service Management	Bad Honnef	50	TX Logistik AG	100
Società Gestione Terminali Ferro Stradali SGT SpA	Pomezia-RM	200	FS Logistica SpA Cemat SpA	43,75 43,75
Tunnel Ferroviario del Brennero SpA	Roma	105.791	RFI SpA	84,56
FS Formazione SpA	Roma	637	Ferrovie dello Stato SpA	31,40
			Trenitalia SpA	24,8
			RFI SpA	24,8

(segue)

Denominazione	Sede	Capitale Sociale (euro/1000)	Società Partecipante	% di Partecipazione
Italcertifer ScpA	Firenze	480	Ferrovie dello Stato SpA	33,33
			RFI SpA	33,33
Cemat SpA	Milano	7.000	FS Logistica SpA	53,28
Grandi Stazioni Ceska Republika	Praga	240.000 (1)	Grandi Stazioni SpA	51
Servizi Ferroviari Portuali - Ferport Napoli Srl	Napoli	480	Serfer Srl	51
Tevere TPL Scarl	Roma	10	Sita SpA	51
TX Logistik AG	Bad Honnef	286	Trenitalia SpA	50,99
Trenitalia Le Nord - TNL Srl	Milano	6.120	Trenitalia SpA	50

valori in migliaia di euro

(1) Dati espressi in valuta locale

Allegato 2
Elenco delle imprese incluse nel consolidamento con metodo proporzionale

Denominazione	Sede	Capitale Sociale (euro/1000)	Società Partecipante	% di Partecipazione
Cisalpino AG	Berna	162.500(1)	Trenitalia SpA	50
Italia Logistica Srl	Roma	5.000	FS Logistica SpA	50

valori in migliaia di euro

(1) Dati espressi in valuta locale

Allegato 3
Elenco delle partecipazioni valutate con il metodo del patrimonio netto

Denominazione	Sede	Capitale Sociale (euro/1000)	Società Partecipante	% di Partecipazione
Artesia Sas	Parigi	220	Trenitalia SpA	50
Galleria di base del Brennero - Brenner Basistunnel BBT SE	Innsbruck	10.240	Tunnel Ferroviario del Brennero SpA	50
Logistica SA	Levallois	37	Trenitalia SpA	50
Lyon-Turin Ferroviarie - LTF Sas	Chambery	1.000	RFI SpA	50
Network Terminali Siciliani SpA	Catania	154	RFI SpA	50
Pol Rail Srl	Roma	2.000	Trenitalia SpA	50
Quadrante Europa Terminal Gate SpA	Verona	1.800	RFI SpA	50
Sideuropa Srl	Milano	450	FS Logistica SpA	50
Tilo SA	Chiasso	2.000 (1)	Trenitalia SpA	50
Viaggi e Turismo Marozzi Srl	Bari	1.040	Sita SpA	49
WISCO SpA	Monza	15.615	Trenitalia SpA	49
Eurogateway Srl	Novara	99	Cemat SpA	37
			Trenitalia SpA	11
Porta Sud SpA	Bergamo	838	FS Sistemi Urbani Srl	35
Sinter Intermodal Services SpA	Milano	1.550	Italcontainer SpA	35
Padova Container Service Srl	Padova	516	Cemat SpA	34,50
The Sixt Srl	Genova	6.700	Trenitalia SpA	34
Terminal Tremestieri Srl	Messina	900	RFI SpA	33,33
East Rail Srl	Trieste	130	Trenitalia SpA	32
Atirom Srl	Sibiu	443 (1)	Sita SpA	30
Novatrans Italia Srl	Milano	100	Cemat SpA	30
Cesar Information Services - CIS Scrl	Bruxelles	100	Cemat SpA	25,10
Terminal Intermodale di Mortara - T.I.MO. Srl (già P.I.MO. Srl)	Pavia	300	Cemat SpA	25
COMBIMED SA	Bruxelles	62	Cemat SpA	20
Ferrovie Nord Milano SpA	Milano	130.000	Ferrovie dello Stato SpA	14,74

valori in migliaia di euro

(1) Dati espressi in valuta locale

Allegato 4
Elenco delle altre partecipazioni non consolidate

Denominazione	Sede	Capitale Sociale (euro/1000)	Società Partecipante	% di Partecipazione	Note
a) Imprese controllate:					
Sap Srl in liquidazione	Roma	997	Ferrovie dello Stato SpA	100	(1)
Metroscai Scarl in liquidazione	Roma	10	Ferservizi SpA	75	(1)
Nord Est Terminal NET SpA in liquidazione	Padova	1.560	RFI SpA	51	(1)
Servizi Ferroviari Portuali Ferport Genova Srl in liquidazione	Genova	712	Serfer Srl	51	(1)
Società Logistica Ferroviaria Srl in liquidazione	Latina	36	Cemat SpA	51	(1)

valori in migliaia di euro

(1) ex art. 28 comma 1, D.Lgs. n. 127/91

Allegato 5
Elenco delle imprese entrate nell'area di consolidamento nell'esercizio di riferimento

Denominazione	Sede	Capitale Sociale (euro/1000)	Società Partecipante	% di Partecipazione
TX Logistik Danimarca	Padborg	500(1)	TX Logistik AG	100
Grandi Stazioni Ingegneria Srl	Roma	20	Grandi Stazioni SpA	100
Trenitalia Le Nord - T.N.L. Srl	Milano	6.120	Trenitalia SpA	50

valori in migliaia di euro

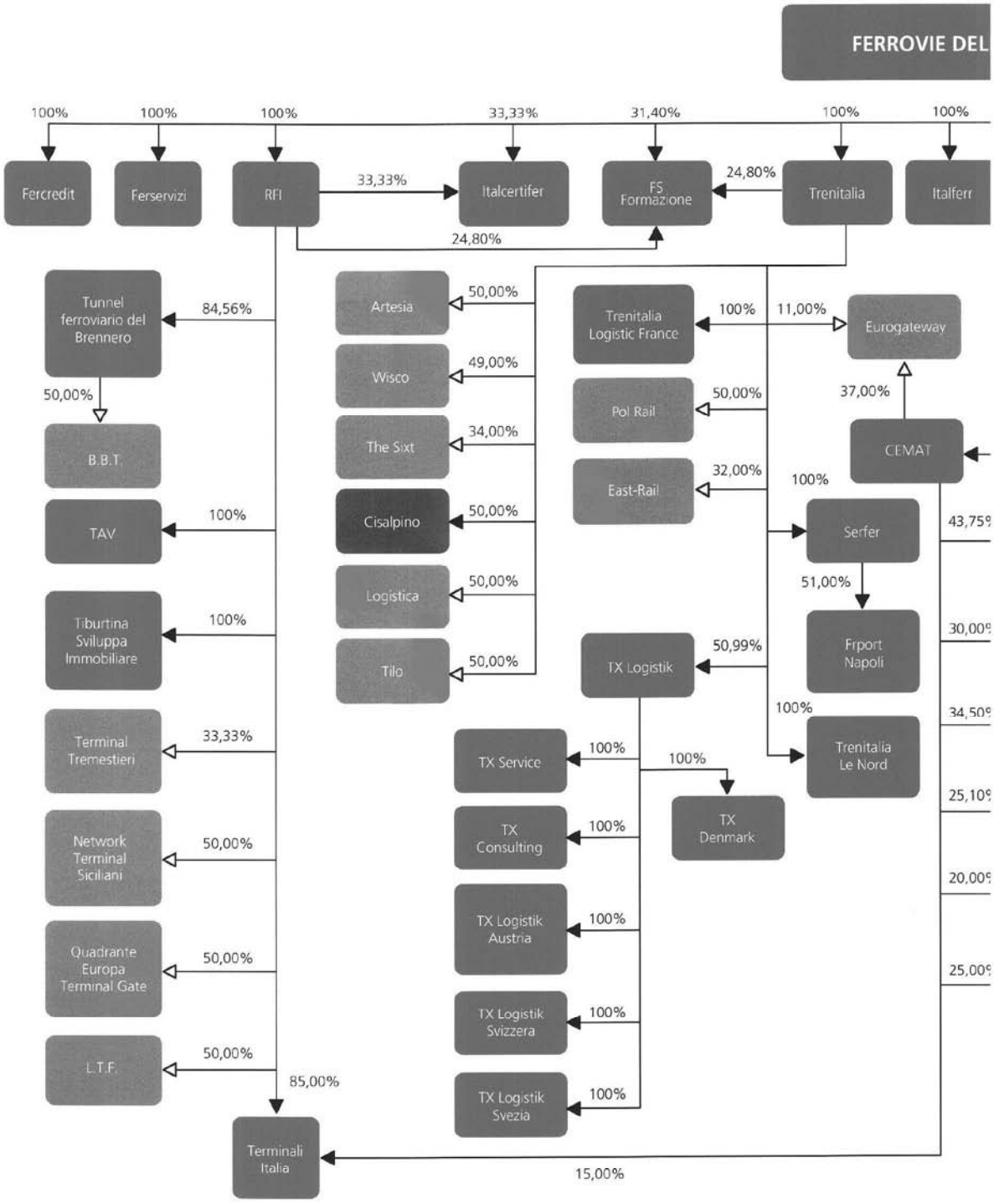
(1) Dati espressi in valuta locale

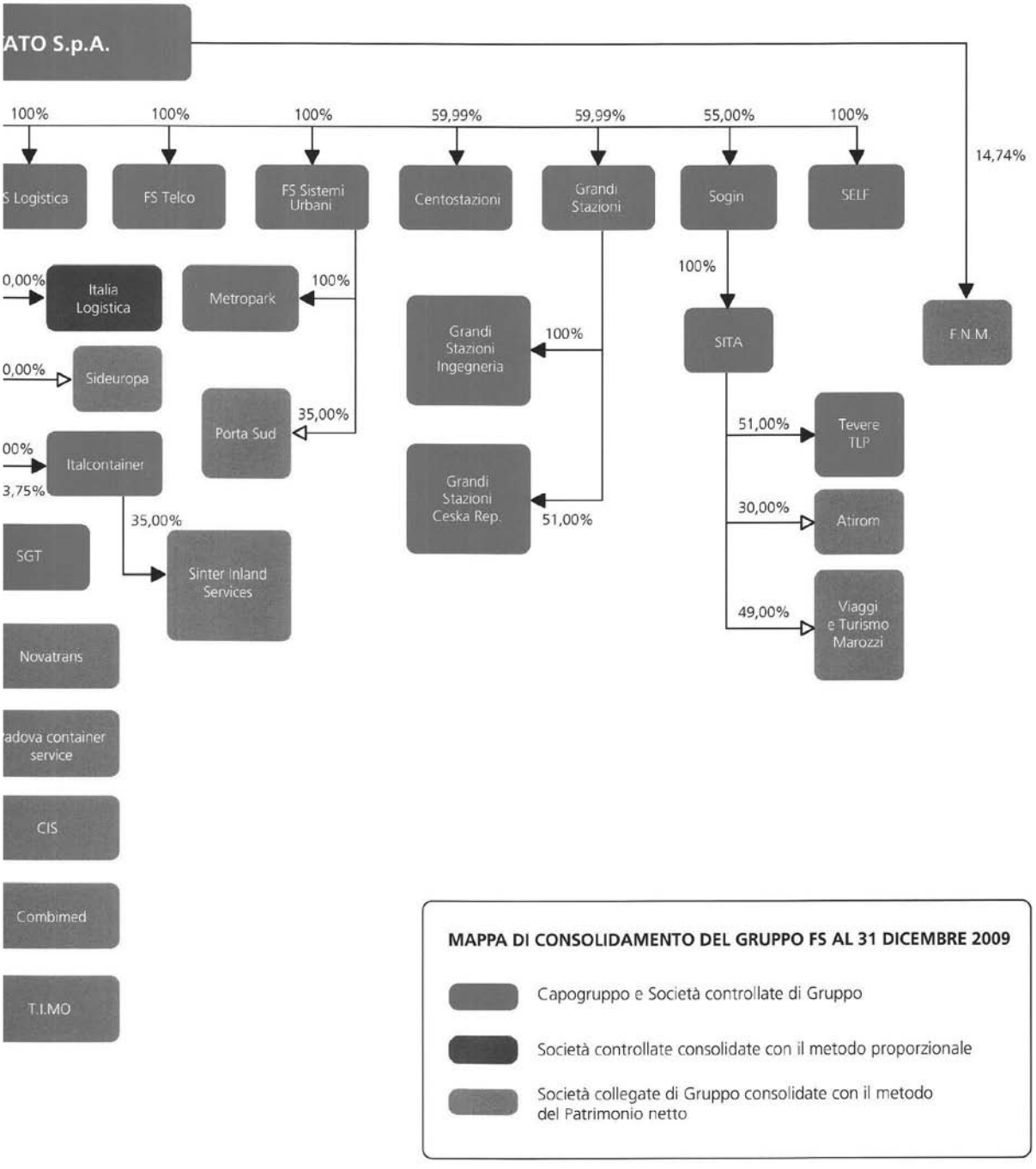
Allegato 6
Elenco delle imprese uscite dall'area di consolidamento nell'esercizio di riferimento

Denominazione	Sede	Capitale Sociale (euro/1000)	Società Partecipante	% di Partecipazione
Servizi Ferroviari Portuali - Ferport Genova Srl in liquidazione	Genova	712	Serfer	51
Nord Est Terminal - NET SpA in liquidazione	Padova	1.560	RFI SpA	51
Società Logistica Ferroviaria Srl in liquidazione	Latina	36	Cemat SpA	51

valori in migliaia di euro

Allegato 7
Elenco delle imprese uscite dall'area di consolidamento nell'esercizio di riferimento




ATO S.p.A.
100%
100%
100%
59,99%
59,99%
55,00%
100%
14,74%
S Logistica
FS Telco
FS Sistemi Urbani
Centostazioni
Grandi Stazioni
Sogin
SELF
F.N.M.
0,00%
Italia Logistica
Metropark
100%
Grandi Stazioni Ingegneria
100%
SITA
0,00%
Sideuropa
35,00%
Porta Sud
00%
Italcontainer
3,75%
35,00%
Grandi Stazioni Ceska Rep.
51,00%
51,00%
Tevere TLP
30,00%
Atirom
49,00%
Viaggi e Turismo Marozzi
SGT
Sinter Inland Services
Novatrans
adova container service
CIS
Combimed
T.I.MO
MAPPA DI CONSOLIDAMENTO DEL GRUPPO FS AL 31 DICEMBRE 2009
Capogruppo e Società controllate di Gruppo
Società controllate consolidate con il metodo proporzionale
Società collegate di Gruppo consolidate con il metodo del Patrimonio netto

Allegato 8
Rendiconto finanziario

	2009	2008
DISPONIBILITÀ MONETARIE NETTE INIZIALI [1]	1.956.120	3.898.317
Flusso monetario generato da attività di esercizio		
Utile (perdita) del periodo [2]	44.114	15.531
Ammortamenti	1.342.584	1.218.338
Svalutazione di immobilizzazioni	2.549	2.587
Variazione netta fondo T.F.R.	(263.115)	(223.842)
Plus/Minusvalenze da realizzo di immobilizzazioni	(54.700)	(23.039)
Ricavi non monetari [3]	(442.857)	(516.181)
Variazione rimanenze	(120.588)	88.158
Variazione crediti commerciali e diversi	(642.355)	(102.932)
Variazione ratei e risconti attivi	(4.875)	1.082
Variazione Fondi Rischi e oneri	(20.956)	(37.838)
Variazione debiti commerciali e diversi	251.015	(225.027)
Variazione ratei e risconti passivi	31.488	459
Totale	**122.304**	**197.296**
Flusso monetario generato da attività di investimento		
Investimenti in:		
- immobilizzazioni immateriali	(115.246)	(177.135)
- immobilizzazioni materiali	(5.031.314)	(5.844.454)
- partecipazioni	(30.543)	(47.918)
Prezzo di realizzo da alienazioni	236.206	111.885
Variazione Crediti Finanziari	(102.600)	(911)
Variazione delle altre attività immobilizzate	0	2.609
Totale	**(5.043.497)**	**(5.955.924)**
Flusso monetario generato da attività di finanziamento		
Finanziamenti ricevuti/rimborsati	(557.866)	400.580
Contributi in conto capitale	4.534.634	3.414.810
Altre variazioni di patrimonio netto di Gruppo	(487)	11.460
Variazione capitale e riserva dei terzi	(8.841)	(10.419)
Totale	**3.967.440**	**3.816.431**
FLUSSO MONETARIO COMPLESSIVO DEL PERIODO	**(953.753)**	**(1.942.197)**
DISPONIBILITÀ MONETARIE NETTE FINALI [1]	**1.002.367**	**1.956.120**

valori in migliaia di euro

[1] Il dato include le operazioni di impiego fonti a breve termine: 20.892mila euro nel 2008 e 21.054mila euro nel 2009

[2] Il dato considera l'intero risultato consolidato, ivi incluso quello di competenza dei terzi

[3] Rappresentati da utilizzi di fondi rischi e oneri iscritti alla voce A) 5 - "Altri ricavi e proventi" e alla voce E) 20 - "Proventi straordinari"

FERROVIE DELLO STATO

Dirigente Preposto
alla redazione dei documenti contabili societari

ATTESTAZIONE DELL'AMMINISTRATORE DELEGATO E DEL DIRIGENTE PREPOSTO ALLA REDAZIONE DEI DOCUMENTI CONTABILI SOCIETARI RELATIVA AL BILANCIO CONSOLIDATO DEL GRUPPO FERROVIE DELLO STATO AL 31 DICEMBRE 2009

1. I sottoscritti Mauro Moretti e Vittorio de Silvio, nella qualità rispettivamente di Amministratore Delegato e di Dirigente Preposto alla redazione dei documenti contabili societari di Ferrovie dello Stato S.p.A., tenuto conto:

   - di quanto previsto dall'art. 16 dello Statuto sociale di Ferrovie dello Stato S.p.A.;
   - di quanto precisato nel successivo punto 2;

   attestano:

   - l'adeguatezza in relazione alle caratteristiche dell'impresa, e
   - l'effettiva applicazione

   delle procedure amministrative e contabili per la formazione del bilancio consolidato nel corso dell'esercizio 2009.

2. Al riguardo si segnala che:
   a. la valutazione dell'adeguatezza e dell'effettiva applicazione delle procedure amministrative e contabili per la formazione del bilancio consolidato di Ferrovie dello Stato S.p.A. si è basata sul modello interno definito in coerenza con l'*"Internal Controls – Integrated Framework"* emesso dal *"Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission"* che rappresenta un *framework* di riferimento per il sistema di controllo interno generalmente accettato a livello internazionale;
   b. risultano esigenze di miglioramento del sistema di controllo interno amministrativo – contabile, in parte già rilevate nel corso del processo di attestazione 2008 ed ancora non risolte, con particolare riferimento alle società Sita e Sogin, a fronte delle quali il DP delle singole società è tuttora impegnato in specifici piani di azione correttivi e per i quali richiede interventi mirati.

c. risultano in fase di completamento i test di effettiva operatività di talune procedure societarie.

3. Si attesta, inoltre, che il bilancio consolidato:

   a. corrisponde alle risultanze dei libri e delle scritture contabili;

   b. è redatto in conformità alle norme di legge interpretate ed integrate dai principi contabili emessi dall'Organismo Italiano di Contabilità e, a quanto consta, è idoneo a fornire una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale, economica e finanziaria dell'insieme delle imprese incluse nel consolidamento.

Roma, 16 Aprile 2010

L'Amministratore Delegato

Mauro Moretti



Il Dirigente Preposto alla redazione dei documenti contabili societari

Vittorio de Silvio



Bilancio di esercizio di Ferrovie dello Stato SpA al 31 dicembre 2009

Prospetti contabili

Stato patrimoniale attivo

		31.12.2009	31.12.2008	Variazioni
A) CREDITI VERSO SOCI PER VERSAMENTI ANCORA DOVUTI (di cui già richiamati)		0	0	0
B) IMMOBILIZZAZIONI				
I. IMMOBILIZZAZIONI IMMATERIALI				
1) Costi d'impianto e di ampliamento		0	0	0
4) Concessioni, licenze, marchi e diritti simili		26.232.904	22.563.264	3.669.640
6) Immobilizzazioni in corso e acconti		28.773	1.671.999	(1.643.226)
7) Altre		0	0	0
Totale I		26.261.677	24.235.263	2.026.414
II. IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI				
1) Terreni e fabbricati		660.348.863	794.138.421	(133.789.558)
3) Attrezzature industriali e commerciali		2.403	3.470	(1.067)
4) Altri beni		1.952.314	2.656.492	(704.178)
5) Immobilizzazioni in corso e acconti		8.768.030	870.719	7.897.311
Totale II		671.071.610	797.669.102	(126.597.492)
III. IMMOBILIZZAZIONI FINANZIARIE				
1) Partecipazioni in:				
a) Imprese controllate		35.455.898.293	35.205.898.293	250.000.000
b) Imprese collegate		23.060.592	23.060.592	0
d) Altre imprese		133.724.311	133.724.311	0
	Totale 1)	35.612.683.196	35.362.683.196	250.000.000
2) Crediti:				
a) verso imprese controllate				
- esigibili entro l'esercizio successivo		340.793.530	125.265.851	215.527.679
- esigibili oltre l'esercizio successivo		5.945.916.000	6.142.154.015	(196.238.015)
		6.286.709.530	6.267.419.866	19.289.664
d) verso altri				
- esigibili entro l'esercizio successivo		0	0	0
- esigibili oltre l'esercizio successivo		79.875.364	77.225.132	2.650.232
		79.875.364	77.225.132	2.650.232
	Totale 2)	6.366.584.894	6.344.644.998	21.939.896
Totale III		41.979.268.090	41.707.328.194	271.939.896
Totale B) IMMOBILIZZAZIONI		42.676.601.377	42.529.232.559	147.368.818
C) ATTIVO CIRCOLANTE				
I. RIMANENZE				
1) Immobili e terreni *trading*		474.665.399	546.685.353	(72.019.954)
2) Lavori in corso su immobili in ristrutturazione		847.176	804.672	42.504
Totale I		475.512.575	547.490.025	(71.977.450)
II. CREDITI				
1) Verso clienti				
- esigibili entro l'esercizio successivo		15.842.366	28.936.233	(13.093.867)
- esigibili oltre l'esercizio successivo		9.324.833	8.549.634	775.199
		25.167.199	37.485.867	(12.318.668)
2) Verso imprese controllate				
- esigibili entro l'esercizio successivo		1.225.431.776	1.171.021.376	54.410.400
- esigibili oltre l'esercizio successivo		0	0	0
		1.225.431.776	1.171.021.376	54.410.400

(segue)	31.12.2009	31.12.2008	Variazioni
3) Verso imprese collegate			
- esigibili entro l'esercizio successivo	127.567	180.671	(53.104)
- esigibili oltre l'esercizio successivo	0	0	0
	127.567	180.671	(53.104)
4 bis) Crediti tributari			
- esigibili entro l'esercizio successivo	711.010.071	1.841.531.876	(1.130.521.805)
- esigibili oltre l'esercizio successivo	1.722.336.179	1.093.539.668	628.796.511
	2.433.346.250	2.935.071.544	(501.725.294)
4 ter) Imposte anticipate			
- esigibili entro l'esercizio successivo	0	0	0
- esigibili oltre l'esercizio successivo	132.089.740	150.974.724	(18.884.984)
	132.089.740	150.974.724	(18.884.984)
5) Verso altri			
- esigibili entro l'esercizio successivo	2.688.155	596.728	2.091.427
- esigibili oltre l'esercizio successivo	0	0	0
	2.688.155	596.728	2.091.427
Totale II	3.818.850.687	4.295.330.910	(476.480.223)
III. ATTIVITÀ FINANZIARIE CHE NON COSTITUISCONO IMMOBILIZZAZIONI			
2) Partecipazioni in imprese collegate	30.031.452	30.031.452	0
Totale III	30.031.452	30.031.452	0
IV.DISPONIBILITÀ LIQUIDE			
1) Depositi bancari e postali	222.419.954	562.277.767	(339.857.813)
2) Assegni	322.315	223.686	98.629
3) Denaro e valori in cassa	20.724	29.512	(8.788)
4) Conti correnti di Tesoreria	60.146.428	53.055.527	7.090.901
Totale IV	282.909.421	615.586.492	(332.677.071)
Totale C) ATTIVO CIRCOLANTE	**4.607.304.135**	**5.488.438.879**	**(881.134.744)**
D) RATEI E RISCONTI			
II) Altri ratei e risconti	11.185.522	38.802.255	(27.616.733)
Totale D) RATEI E RISCONTI	**11.185.522**	**38.802.255**	**(27.616.733)**
TOTALE ATTIVO (A+B+C+D)	**47.295.091.034**	**48.056.473.693**	**(761.382.659)**

importi in euro

Stato patrimoniale passivo

	31.12.2009	31.12.2008	Variazioni
A) PATRIMONIO NETTO			
I. CAPITALE	38.790.425.485	38.790.425.485	0
IV. RISERVA LEGALE	10.988.202	10.423.539	564.663
VII. ALTRE RISERVE			
1. Riserva straordinaria	27.896.982	27.896.982	0
2. Riserva da scissione	254.599.169	254.599.169	0
VIII. UTILI (PERDITE) PORTATE A NUOVO	(3.103.620.315)	(3.114.348.912)	10.728.597
IX. UTILE (PERDITA) DELL'ESERCIZIO	70.072.556	11.293.260	58.779.296
Totale A) PATRIMONIO NETTO	**36.050.362.079**	**35.980.289.523**	**70.072.556**
B) FONDI PER RISCHI E ONERI			
2) Per imposte, anche differite	431.648.052	473.793.235	(42.145.183)
3) Altri	382.839.263	383.074.740	(235.477)
Totale B) FONDI PER RISCHI E ONERI	**814.487.315**	**856.867.975**	**(42.380.660)**
C) TRATTAMENTO DI FINE RAPPORTO DI LAVORO SUBORDINATO	**21.616.293**	**22.793.501**	**(1.177.208)**
D) DEBITI			
1) Obbligazionari			
- esigibili entro l'esercizio successivo	0	0	0
- esigibili oltre l'esercizio successivo	3.292.400.000	3.292.400.000	0
	3.292.400.000	3.292.400.000	0
4) Debiti verso banche			
- esigibili entro l'esercizio successivo	63.979.864	0	63.979.864
- esigibili oltre l'esercizio successivo	1.411.020.136	1.475.000.000	(63.979.864)
	1.475.000.000	1.475.000.000	0
5) Debiti verso altri finanziatori			
- esigibili entro l'esercizio successivo	127.758.151	672.765.851	(545.007.700)
- esigibili oltre l'esercizio successivo	1.698.245.864	1.826.004.014	(127.758.150)
	1.826.004.015	2.498.769.865	(672.765.850)
6) Acconti			
- esigibili entro l'esercizio successivo	2.527.000	2.226.525	300.475
- esigibili oltre l'esercizio successivo	125.000	150.090	(25.090)
	2.652.000	2.376.615	275.385
7) Debiti verso fornitori			
- esigibili entro l'esercizio successivo	26.163.741	23.530.780	2.632.961
- esigibili oltre l'esercizio successivo	0	0	0
	26.163.741	23.530.780	2.632.961
9) Debiti verso imprese controllate			
- esigibili entro l'esercizio successivo	1.670.458.338	2.415.926.495	(745.468.157)
- esigibili oltre l'esercizio successivo	1.734.127.632	1.094.508.972	639.618.660
	3.404.585.970	3.510.435.467	(105.849.497)
10) Debiti verso imprese collegate			
- esigibili entro l'esercizio successivo	9.841.599	9.835.492	6.107
- esigibili oltre l'esercizio successivo	0	0	0
	9.841.599	9.835.492	6.107

(segue)	31.12.2009	31.12.2008	Variazioni
12) Debiti tributari			
- esigibili entro l'esercizio successivo	3.663.467	1.965.188	1.698.279
- esigibili oltre l'esercizio successivo	0	0	0
	3.663.467	1.965.188	1.698.279
13) Debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale			
- esigibili entro l'esercizio successivo	4.354.076	4.806.684	(452.608)
- esigibili oltre l'esercizio successivo	0	0	0
	4.354.076	4.806.684	(452.608)
14) Altri debiti			
- esigibili entro l'esercizio successivo	344.700.285	334.765.290	9.934.995
- esigibili oltre l'esercizio successivo	7.838.384	1.540.027	6.298.357
Totale D) DEBITI	**10.397.203.537**	**11.155.425.408**	**(758.221.871)**
E) RATEI E RISCONTI			
II. ALTRI RATEI E RISCONTI	11.421.810	41.097.286	(29.675.476)
Totale E) RATEI E RISCONTI	**11.421.810**	**41.097.286**	**(29.675.476)**
TOTALE PASSIVO (A+B+C+D+E)	**47.295.091.034**	**48.056.473.693**	**(761.382.659)**

importi in euro

Conti d'ordine

	31.12.2009	31.12.2008	Variazioni
1. RISCHI			
1.1 Fidejussioni			
- a favore di imprese controllate	1.191.916	3.010.011	(1.818.095)
- a favore di altri	2.276.508.683	2.481.732.481	(205.223.798)
	2.277.700.599	2.484.742.492	(207.041.893)
4. ALTRI CONTI D'ORDINE			
4.1. Fondo di solidarietà	26.502.424	24.812.465	1.689.959
4.2. Garanzie rilasciate dalle banche	1.106.030.653	0	1.106.030.653
	1.132.533.077	24.812.465	1.107.720.612

importi in euro

Conto economico

	31.12.2009	31.12.2008	Variazioni
A) VALORE DELLA PRODUZIONE			
1) Ricavi delle vendite e delle prestazioni	133.065.473	140.252.611	(7.187.138)
2) Variazioni immobili di *trading*	(40.871.372)	(49.215.687)	8.344.315
3) Variazioni dei lavori in corso su immobili in ristrutturazione	962.372	1.267.551	(305.179)
4) Incrementi di immobilizzazioni per lavori interni	176.620	213.263	(36.643)
5) Altri ricavi e proventi			
a) contributi in conto esercizio	1.822.656	9.452	1.813.204
b) altri ricavi e proventi	75.919.102	95.992.687	(20.073.585)
Totale 5)	77.741.758	96.002.139	(18.260.381)
Totale A) VALORE DELLA PRODUZIONE	**171.074.851**	**188.519.877**	**(17.445.026)**
B) COSTI DELLA PRODUZIONE			
6) Per materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	792.743	1.057.589	(264.846)
7) Per servizi	73.158.000	67.671.332	5.486.668
8) Per godimento beni di terzi	12.764.273	12.785.388	(21.115)
9) Per il personale			
a) salari e stipendi	38.846.282	39.126.746	(280.464)
b) oneri sociali	10.702.419	10.223.360	479.059
c) trattamento di fine rapporto	3.042.840	3.247.085	(204.245)
e) altri costi	3.113.266	941.645	2.171.621
Totale 9)	55.704.807	53.538.836	2.165.971
10) Ammortamenti e svalutazioni			
a) ammortamento delle immobilizzazioni immateriali	12.159.563	12.758.500	(598.937)
b) ammortamento delle immobilizzazioni materiali	10.567.818	11.550.757	(982.939)
c) altre svalutazioni delle immobilizzazioni	0	0	0
d) svalutazione dei crediti compresi nell'attivo circolante e delle disponibilità liquide	830.042	332.326	497.716
Totale 10)	23.557.423	24.641.583	(1.084.160)
12) Accantonamenti per rischi	7.000.000	1.546.190	5.453.810
13) Altri accantonamenti	5.500.000	0	5.500.000
14) Oneri diversi di gestione	15.329.436	17.188.271	(1.858.835)
Totale B) COSTI DELLA PRODUZIONE	**193.806.682**	**178.429.189**	**15.377.493**
Differenza tra valore e costi della produzione (A-B)	**(22.731.831)**	**10.090.688**	**(32.822.519)**
C) PROVENTI E ONERI FINANZIARI			
15) Proventi da partecipazioni			
- in imprese controllate e collegate	38.351.125	68.654.398	(30.303.273)
- in altre imprese	1.854.686	1.782.485	72.201
Totale 15)	40.205.811	70.436.883	(30.231.072)
16) Altri proventi finanziari			
a) da crediti iscritti nelle immobilizzazioni:			
- da imprese controllate e collegate	202.353.460	277.928.731	(75.575.271)
- da altri	1.591	956	635
totale a)	202.355.051	277.929.687	(75.574.636)
d) proventi diversi dai precedenti:			
- da imprese controllate e collegate	31.227.940	50.231.996	(19.004.056)
- da altri	43.856.135	65.136.515	(21.280.380)
totale d)	75.084.075	115.368.511	(40.284.436)
Totale 16)	277.439.126	393.298.198	(115.859.072)

(segue)	31.12.2009	31.12.2008	Variazioni
17) Interessi e altri oneri finanziari			
- verso imprese controllate e collegate	43.441.180	73.129.517	(29.688.337)
- verso altri			
- su debiti obbligazionari	76.063.894	146.783.076	(70.719.182)
- su debiti verso istituti bancari e altri finanziatori	155.814.798	167.017.208	(11.202.410)
- oneri finanziari diversi	1.227.513	13.339.115	(12.111.602)
Totale 17)	276.547.385	400.268.916	(123.721.531)
17 bis) UTILI E (PERDITE) SU CAMBI	(149.787)	(16.129.267)	15.979.480
Totale C) PROVENTI E ONERI FINANZIARI	**40.947.765**	**47.336.898**	**(6.389.133)**
D) RETTIFICHE DI VALORE DI ATTIVITÀ FINANZIARIE			
19) Svalutazioni			
a) di partecipazioni	0	41.642.650	(41.642.650)
Totale D) RETTIFICHE DI VALORE DI ATTIVITA' FINANZIARIE	0	(41.642.650)	41.642.650
E) PROVENTI E ONERI STRAORDINARI			
20) Proventi straordinari			
- altri proventi	67.540.452	8.592.790	58.947.662
Totale 20)	67.540.452	8.592.790	58.947.662
21) Oneri straordinari			
- imposte relative a esercizi precedenti	227.567	1.296.832	(1.069.265)
- altri oneri	11.054.254	1.769.976	9.284.278
Totale 21)	11.281.821	3.066.808	8.215.013
Totale E) PROVENTI E ONERI STRAORDINARI	**56.258.631**	**5.525.982**	**50.732.649**
Risultato prima delle imposte (A-B+/-C+/-D+/-E)	**74.474.565**	**21.310.918**	**53.163.647**
22) Imposte sul reddito dell'esercizio correnti, differite e anticipate			
a) imposte correnti	0	(1.705.090)	1.705.090
b) imposte differite e anticipate	(4.402.009)	(8.312.568)	3.910.559
Totale 22)	(4.402.009)	(10.017.658)	5.615.649
23) Utile (perdite) dell'esercizio	**70.072.556**	**11.293.260**	**58.779.296**

importi in euro

Nota integrativa al bilancio di esercizio al 31 dicembre 2009

Operazioni straordinarie avvenute nell'anno 2009

Sottoscrizione di capitale e conferimento in favore di FS Sistemi Urbani Srl

In data 26 ottobre 2009 è stato stipulato l'atto di sottoscrizione di capitale e relativo conferimento immobiliare tra Ferrovie dello Stato SpA e la controllata FS Sistemi Urbani Srl. Con tale atto Ferrovie dello Stato ha sottoscritto interamente l'aumento di capitale per l'ammontare complessivo di 148.673.659,00 euro conferendo nella FS Sistemi Urbani Srl beni immobili per un valore netto di pari importo. La liberazione dell'aumento di capitale è stata di 143.117.733,00 euro in quanto alla data di sottoscrizione dell'atto il residuo aumento di 5.555.926,00 euro, riferito all'ex stazione Leopolda di Firenze, risultava sottoposto alla condizione sospensiva del mancato esercizio della prelazione da parte del Ministero dei Beni Culturali.
Gli effetti del suddetto conferimento hanno comportato:

- il decremento della voce Rimanenze immobili e terreni *trading* per 156.417.732,39 euro;
- il decremento dei Fondi per rischi e oneri - Altri di 13.300.000,00 euro;
- l'iscrizione tra i Crediti delle Immobilizzazioni finanziarie degli importi suddetti (143.117.733,00 euro) cui sono stati aggiunti gli oneri sostenuti per l'operazione (1.302.782,51 euro), per un ammontare complessivo di 144.420.515,51 euro.

Sezione 1
Contenuto e forma del bilancio

Il bilancio di esercizio chiuso al 31 dicembre 2009 è costituito da: Stato patrimoniale, Conto economico e Nota integrativa; in allegato a quest'ultima è riportato il Rendiconto finanziario.
Per quanto riguarda l'attività della Società e i fatti di rilievo intervenuti dopo la chiusura dell'esercizio si rinvia alla Relazione sulla Gestione. A essa si rinvia anche per le informazioni di dettaglio sui rapporti con imprese controllate, collegate, collegate di controllate, con le società che condividono con Ferrovie dello Stato il medesimo soggetto controllante e con i fondi pensione integrativi del Gruppo Ferrovie dello Stato.
Si segnala che, in presenza di significative partecipazioni di controllo e in ottemperanza alla vigente normativa, la Società redige il bilancio consolidato che presenta un patrimonio netto consolidato di Gruppo di 36.118.045.350,00 euro e un utile d'esercizio di pertinenza del Gruppo di 26.912.469,00 euro.
I prospetti contabili sono espressi in unità di euro, mentre gli importi inclusi nella nota integrativa sono espressi in migliaia di euro, ove non altrimenti indicato.
Si informa che la società PricewaterhouseCoopers SpA esercita le attività una volta definite di controllo contabile ex art. 2409 bis del Codice civile e ora, a seguito dell'entrata in vigore del D.Lgs. n. 39/2010, definite di revisione legale del bilancio.

Sezione 2
Criteri di redazione del bilancio e criteri di valutazione

Il bilancio di esercizio è stato redatto in ottemperanza alle disposizioni di legge, integrate dai principi contabili nazionali e, in mancanza, dai principi contabili internazionali (IAS/*IFRS*), senza adottare alcuna deroga.
Le diverse classificazioni operate al 31 dicembre 2009 in alcune voci, volte a meglio rappresentare la situazione patrimoniale, finanziaria ed economica della Società, sono state effettuate anche sui corrispondenti valori dei periodi di raffronto ai sensi dell'art. 2423 ter, comma 5, Codice civile. Nei commenti alle singole voci di bilancio è puntualmente indicato il valore delle singole riclassifiche effettuate sui saldi dei periodi di confronto.
Nel corso del 2009 non si sono verificati casi eccezionali che abbiano reso necessario il ricorso alle deroghe di cui all'art. 2423, comma 4, Codice civile.
I criteri di valutazione sono conformi a quelli applicati per la redazione del bilancio dell'esercizio precedente.
In ottemperanza a quanto richiesto dall'art. 2427, comma 1 punto 22-bis, la Nota Integrativa deve indicare, tra l'altro, le informazioni relative alle operazioni realizzate dalla Società con Parti a essa Correlate, qualora le stesse siano "rilevanti" e "concluse a condizioni non normali di mercato". Al fine di consentire una corretta e completa informativa su tale tema, è stata emanata una Procedura Amministrativo Contabile da parte del Dirigente Preposto con la quale sono state date delle Linee Guida in materia.
Con tale Procedura, da un lato, sono state fornite indicazioni sui criteri di rilevanza e su cosa si debba intendere per "normali condizioni di mercato", e dall'altro, in considerazione della numerosità dei soggetti coinvolti, sono stati disciplinati i flussi informativi verso la competente struttura delegata alla redazione dei documenti contabili, finalizzati al reperimento delle informazioni richieste per Legge.
In particolare, anche in applicazione per quanto possibile, dei criteri forniti dall'art. 2621 del Codice civile in materia di "false comunicazioni sociali", sono state considerate quantitativamente rilevanti le operazioni poste in essere con Parti Correlate che impegnano la Società per un importo di valore uguale o superiore a 500.000,00 euro e , in ogni caso, di importo non inferiore all'1% del patrimonio netto della Società tratto dal più recente stato patrimoniale pubblicato e qualitativamente rilevanti tutte le operazioni poste in essere con i cd. "Dirigenti Strategici", così come definiti dallo IAS 24. Per la definizione di "normali condizioni di mercato" si è fatto, invece, riferimento a quanto indicato nella Relazione Illustrativa al D. Lgs. 173/2008 che ha introdotto il citato punto 22-bis.
Dalle attestazioni ricevute da parte di tutti i "Dirigenti Strategici" non risultano poste in essere Operazioni con Parti Correlate "rilevanti" e "concluse a condizioni non normali di mercato".

Immobilizzazioni immateriali

Sono iscritte al costo di acquisto o produzione interna comprensivo degli oneri accessori imputabili e sono esposte al netto delle quote di ammortamento, calcolate in misura costante in funzione della residua possibilità di utilizzazione del bene.
Le immobilizzazioni immateriali che, alla data di chiusura dell'esercizio, risultino durevolmente di valore inferiore a quello di iscrizione in bilancio sono iscritte a tale minor valore.
Qualora vengano meno le cause che hanno generato le svalutazioni sono ripristinati i valori delle immobilizzazioni nei limiti delle svalutazioni effettuate e tenendo conto degli ammortamenti maturati. Il ripristino di valore non è effettuato per l'avviamento e i costi pluriennali.
Le rivalutazioni sono effettuate in ottemperanza alle leggi speciali, generali o di settore .
I costi di impianto e di ampliamento, di ricerca, sviluppo e pubblicità, se di accertata utilità pluriennale, sono capitalizzati, previo consenso del Collegio Sindacale.
L'avviamento, se acquisito a titolo oneroso, è iscritto, se si prevede la possibilità di recupero attraverso redditi futuri generati dalla stessa azienda (o ramo d'azienda), con il consenso del Collegio Sindacale e nei limiti del solo costo sostenuto.
I costi e le spese pluriennali vengono ammortizzate in cinque anni.

Immobilizzazioni materiali

Sono iscritte al costo di acquisto o di costruzione interna comprensivo degli oneri accessori imputabili, al netto degli ammortamenti.

Le immobilizzazioni materiali che, alla data di chiusura dell'esercizio, risultino durevolmente di valore inferiore a quello di iscrizione in bilancio sono iscritte a tale minor valore. Qualora vengano meno le cause che hanno generato le svalutazioni sono ripristinati i valori delle immobilizzazioni nei limiti delle svalutazioni effettuate e tenendo conto degli ammortamenti maturati.
Le rivalutazioni sono effettuate in ottemperanza alle leggi speciali, generali o di settore.
Le spese di manutenzione vengono imputate al conto economico quando sostenute, salvo quelle aventi natura incrementativa dei beni, che vengono capitalizzate.
Gli ammortamenti sono calcolati in modo sistematico e costante sulla base delle aliquote ritenute rappresentative della vita utile economico-tecnica stimata dei cespiti. Nell'anno di acquisizione o di costruzione è applicata un'aliquota ridotta rispetto all'aliquota ordinaria in funzione dell'effettivo utilizzo.
Le aliquote di ammortamento utilizzate sono le seguenti:

Classe cespite	**Aliquota**
Terreni patrimoniali	0%
Terreni strumentali	0,50%
Fabbricati Industriali	2%
Fabbricati civili strumentali	2%
Fabbricati civili non strumentali	1,50%
Attrezzature industriali	
- Macchinari e attrezzature	10%
- Impianti interni di comunicazione	25%
Altri beni	
- Mobili e arredi	12%
- Macchine d'ufficio ordinarie	12%
- Macchine d'ufficio elettroniche	20%
- Telefoni cellulari	20%
- Attrezzature varie	12% e 25%

Le immobilizzazioni materiali non più utilizzate, destinate all'alienazione, cessione o distruzione sono riclassificate nell'attivo circolante alla voce rimanenze, e iscritte al minore tra il valore netto contabile e il presumibile valore netto di realizzo.

Immobilizzazioni finanziarie

Partecipazioni

Sono valutate al costo di acquisizione o sottoscrizione comprensivo degli oneri accessori imputabili e rettificato, ove necessario, per perdite durevoli di valore. Le perdite di valore eccedenti i corrispondenti valori di carico sono iscritte tra i fondi per rischi e oneri.
Qualora vengano meno i presupposti delle svalutazioni viene ripristinato il valore della partecipazione fino a concorrenza, al massimo, del costo originario.
Le partecipazioni per le quali siano in atto scelte strategiche di cessione, sono trasferite all'attivo circolante al minore tra il valore iscritto in bilancio e il presunto valore di realizzo.

Rimanenze

Sono costituite dagli immobili di *trading*, iscritte al valore di scissione che rappresentava già nelle società ex Ferrovie Real Estate SpA e Rete Ferroviaria Italiana SpA il minore fra il costo di acquisizione e il valore di mercato determinato con perizia di soggetto terzo. Esse sono iscritte al netto del fondo svalutazione e i costi incrementativi sono capitalizzati.

Crediti e debiti

I crediti di qualsiasi natura sono iscritti al valore nominale, ricondotto al presumibile valore di realizzo attraverso apposito fondo di svalutazione portato a diretta diminuzione degli stessi.
I debiti sono esposti al loro valore nominale. I debiti per ferie maturate e non godute dal personale alla chiusura dell'esercizio riflettono una stima di quanto da erogarsi a titolo di emolumenti e oneri riflessi nel periodo di godimento delle ferie.

Disponibilità liquide

Sono iscritte al valore nominale.

Ratei e risconti attivi e passivi

Sono iscritte in tali voci quote di costi e proventi, comuni a due o più esercizi, per realizzare il principio della competenza temporale.

Fondi per rischi e oneri

I fondi per rischi e oneri sono costituiti a fronte di oneri e perdite realisticamente prevedibili dei quali, alla fine dell'esercizio, sono indeterminati l'ammontare o la data di sopravvenienza.
Il fondo per imposte, anche differite, accoglie gli stanziamenti appostati a fronte di oneri fiscali di prevedibile sostenimento futuro, nonché i saldi delle imposte per Ires trasferite dalle società controllate che hanno aderito al consolidato fiscale; il fondo imposte differite accoglie le imposte che si sosterranno in esercizi futuri in base alle differenze temporanee tra i risultati imponibili civilistici e fiscali.

Trattamento di fine rapporto e Fondo indennità di buonuscita

Il fondo trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato esprime il debito maturato, a tale titolo, nei confronti del personale, calcolato in conformità alle disposizioni di legge e ai vigenti contratti di lavoro.
Il fondo indennità di buonuscita, riflette il debito maturato nei confronti del personale per l'indennità di buonuscita dovuta per il periodo di servizio prestato a tutto il 31 dicembre 1995; è calcolato secondo le disposizioni all'epoca vigenti ed è rivalutato ogni anno conformemente all'art. 2120, commi 4 e 5, Codice civile.

Conti d'ordine

Le garanzie prestate sono iscritte per un importo corrispondente all'ammontare del debito garantito.
Gli impegni assunti sono iscritti in base ai contratti in essere alla fine dell'esercizio, non rientranti nel normale ciclo operativo e per la parte non ancora eseguita.

Partite in moneta estera

Immobilizzazioni immateriali e materiali, partecipazioni e titoli dell'attivo immobilizzato e del circolante

Sono iscritte al tasso di cambio al momento del loro acquisto, o a quello inferiore alla data di chiusura dell'esercizio se la riduzione è ritenuta durevole. Quando la riduzione conseguente alla svalutazione effettuata a seguito della diminuzione del tasso di cambio non è più ritenuta durevole, viene ripristinata l'iscrizione originaria nei limiti del costo storico (tenendo conto, per le immobilizzazioni materiali e immateriali, degli ammortamenti non calcolati a seguito della svalutazione).
L'eventuale perdita durevole di valore, non dipendente dal cambio, può essere incrementata o compensata dall'effetto del cambio.

Crediti e debiti

Sono iscritti al tasso di cambio a pronti alla data di chiusura dell'esercizio. Gli utili e le perdite realizzati in conseguenza di incassi o pagamenti avvenuti prima della data di chiusura dell'esercizio ovvero derivanti dalla valutazione di crediti e debiti che verranno incassati o pagati dopo la chiusura dello stesso, sono iscritti nel conto economico separatamente.

Disponibilità liquide

Sono convertite al cambio di chiusura.

Ricavi e costi

Sono esposti in bilancio secondo i principi della prudenza e della competenza. I ricavi sono iscritti al netto di resi, sconti, abbuoni e premi, nonché delle imposte connesse alla vendita di beni e prestazione di servizi. Anche i costi sono iscritti al netto di resi, sconti, abbuoni e premi.

Contributi

Contributi in conto esercizio

Sono rilevati per competenza nell'esercizio in cui è sorto con certezza il diritto a percepirli, indipendentemente dalla data di incasso.

Dividendi

Sono iscritti nell'esercizio in cui ne è stata deliberata la distribuzione.

Imposte sul reddito

Le imposte sul reddito sono contabilizzate per competenza sulla base di una realistica previsione degli oneri d'imposta da assolvere in applicazione della vigente normativa fiscale.
Sono rilevate le imposte differite dovute su differenze temporanee tassabili, nonché, ove esistano i necessari requisiti di certezza, i futuri benefici d'imposta derivanti da differenze temporanee deducibili.

Sezione 3
Analisi delle voci di bilancio e delle relative variazioni
Stato patrimoniale: attivo
Immobilizzazioni

Immobilizzazioni immateriali

La posta ammonta a 26.261mila euro con una variazione in aumento di 2.026mila euro rispetto al 31 dicembre 2008. Nelle pagine che seguono sono riportate, rispettivamente, le analisi delle variazioni del "Costo originario " (Tabella 1), del "Fondo ammortamenti e svalutazioni" (Tabella 2) e dei "Valori netti" (Tabella 3).

Tabella 1

IMMOBILIZZAZIONI IMMATERIALI	COSTO ORIGINARIO				
	Valori al 31.12.2008	Incrementi	Trasferimenti da LIC	Riclassifiche	Valori al 31.12.2009
Costi di impianto e di ampliamento					
- Spese di costituzione e aumento di capitale	303				303
Costi di ricerca, di sviluppo e di pubblicità					
- Spese di ricerca e di sviluppo	916				916
Concessioni, licenze, marchi e diritti simili	126.503	0	15.829	0	142.332
Immobilizzazioni in corso e acconti	1.672	14.182	(15.825)	0	29
TOTALE	**129.394**	**14.182**	**4**	**0**	**143.580**

valori in migliaia di euro

Tabella 2

IMMOBILIZZAZIONI IMMATERIALI	AMMORTAMENTI E SVALUTAZIONI				
	Valori al 31.12.2008	Incrementi	Decrementi per dismissioni	Riclassifiche	Valori al 31.12.2009
Costi di impianto e di ampliamento					
- Spese di costituzione e aumento di capitale	303				303
Costi di ricerca, di sviluppo e di pubblicità					
- Spese di ricerca e di sviluppo	916				916
Concessioni, licenze, marchi e diritti simili	103.940	12.160	0	0	116.100
TOTALE	**105.159**	**12.160**	**0**	**0**	**117.319**

valori in migliaia di euro

Tabella 3

IMMOBILIZZAZIONI IMMATERIALI	VALORI NETTI					
	31.12.2008			31.12.2009		
	Costo originario	Amm.nti e svalut.ni	Valori netti	Costo originario	Amm.nti e svalut.ni	Valori netti
Costi di impianto e di ampliamento						
- Spese di costituzione e aumento di capitale	303	(303)	0	303	(303)	0
Costi di ricerca, di sviluppo e di pubblicità						
- Spese di ricerca e di sviluppo	916	(916)	0	916	(916)	0
Concessioni, licenze, marchi e diritti simili	126.503	(103.940)	22.563	142.332	(116.100)	26.232
Immobilizzazioni in corso e acconti	1.672	0	1.672	29	0	29
TOTALE	**129.394**	**(105.159)**	**24.235**	**143.580**	**(117.319)**	**26.261**

valori in migliaia di euro

La posta è costituita quasi esclusivamente da costi sostenuti per la realizzazione e lo sviluppo del *software* relativo prevalentemente al sistema informativo di Gruppo. Gli incrementi rispetto all'esercizio 2008 ammontano a 14.182mila euro. Nel corso dell'esercizio sono stati completati lavori in corso e trasferiti a cespiti 15.825mila euro, sono stati, inoltre, trasferiti 4mila euro relativi a beni immateriali compresi nei lavori in corso beni materiali.
Gli altri movimenti dell'esercizio hanno riguardato gli ammortamenti per 12.160mila euro.
Tutti i costi sono ammortizzati in cinque anni.

Immobilizzazioni materiali

La posta ammonta a 671.071mila euro con una variazione in diminuzione di 126.597mila euro rispetto al 31 dicembre 2008.
Nelle pagine che seguono sono riportate, rispettivamente, le analisi delle variazioni del "Costo originario" (Tabella 1), del "Fondo ammortamenti e svalutazioni" (Tabella 2) e dei "Valori netti" (Tabella 3).

Tabella 1

IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI	COSTO ORIGINARIO				
	Valori al 31.12.2008	Incrementi	Decrementi per dismissioni	Trasferimenti da LIC e riclassifiche	Valori al 31.12.2009
Terreni e fabbricati	1.144.117	0	(304)	(196.604)	947.209
Attrezzature industriali e commerciali	360				360
Altri beni	34.000	0	(94)	425	34.331
Immobilizzazioni in corso e acconti	871	8.484	0	(587)	8.768
TOTALE	**1.179.348**	**8.484**	**(398)**	**(196.766)**	**990.668**

valori in migliaia di euro

Tabella 2

IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI	FONDO AMMORTAMENTI E SVALUTAZIONI				
	Valori al 31.12.2008	Incrementi	Decrementi per dismissioni	Riclassifiche	Valori al 31.12.2009
Terreni e fabbricati	349.978	9.438	(144)	(72.412)	286.860
Attrezzature industriali e commerciali	357	1	0	0	358
Altri beni	31.344	1.129	(94)	0	32.379
TOTALE	**381.679**	**10.568**	**(238)**	**(72.412)**	**319.597**

valori in migliaia di euro

Tabella 3

IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI	VALORI NETTI					
	31.12.2008			31.12.2009		
	Costo originario	Fondo amm.ti e svalut.ni	Valori netti	Costo originario	Fondo amm.ti e svalut.ni	Valori netti
Terreni e fabbricati	1.144.117	(349.978)	794.139	947.209	(286.860)	660.349
Attrezzature industriali e commerciali	360	(357)	3	360	(358)	2
Altri beni	34.000	(31.344)	2.656	34.331	(32.379)	1.952
Immobilizzazioni in corso e acconti	871	0	871	8.768	0	8.768
TOTALE	**1.179.348**	**(381.679)**	**797.669**	**990.668**	**(319.597)**	**671.071**

valori in migliaia di euro

Nella voce Terreni e fabbricati, sono compresi le aree destinate alla valorizzazione, le linee dismesse, alcuni fabbricati e alcune officine, al momento non destinati alla vendita.
Gli incrementi sono relativi a lavori in corso, per 8.484mila euro.
La colonna "Trasferimenti da Lavori in corso e riclassifiche", pari a un valore netto negativo di 124.354mila euro si compone di riclassifiche negative effettuate dai beni immobilizzati alla voce Rimanenze immobili di *trading*, per i beni oggetto del conferimento a FS Sistemi Urbani Srl (134.040mila euro) trasferiti alla suddetta società con effetto dal 26 ottobre 2009 e la riclassifica da Lavori in corso materiali a quelli immateriali (4mila euro) di cui si è detto in precedenza. Le riclassifiche in incremento, pari a 9.690mila euro, sono composte dalla riclassifica dalla voce Rimanenze immobili di *trading* del fabbricato relativo alla mensa della sede societaria di Villa Patrizi per un valore netto di 753mila euro e dei fabbricati relativi al Museo di Pietrarsa, per 2.217mila euro, le altre riclassifiche sono attribuibili ad attività di frazionamento, scorpori, accorpamenti, etc. effettuati a seguito della individuazione dei beni da alienare.
Gli altri movimenti hanno riguardato gli ammortamenti dell'esercizio per 10.568mila euro e i decrementi per dismissioni per un valore netto di 160mila euro.

Immobilizzazioni finanziarie

La posta ammonta a 41.979.268mila euro con una variazione in aumento di 271.940mila euro rispetto al 31 dicembre 2008.

Immobilizzazioni finanziarie: Partecipazioni

Le partecipazioni ammontano complessivamente a 35.612.683mila euro con una variazione in aumento di 250.000mila euro rispetto al 31 dicembre 2008.

Immobilizzazioni finanziarie: Partecipazioni in imprese controllate

La voce ammonta a 35.455.898mila euro e si è movimentata come segue:

	Valori al 31.12.2008	MOVIMENTI DELL'ESERCIZIO				Valori al 31.12.2009
		Variazioni da scissione	Incrementi	Decrementi	Altre variazioni	
Costo originario						
Centostazioni SpA	3.050					3.050
Fercredit SpA	31.413					31.413
Ferservizi SpA	43.250					43.250
FS Formazione SpA	258					258
FS Logistica SpA	447.165	(118.015)	0	0	0	329.150
FS Sistemi Urbani Srl (già FS Lab Srl)	373.505					373.505
Grandi Stazioni SpA	17.601					17.601
FS Telco Srl (già Immobiliare Ferrovie Srl)	20					20
Italcertifer ScpA	211					211
Italferr SpA	8.047					8.047
RFI SpA	33.230.363	(503.091)	250.000	0	0	32.977.272
SAP Srl in liquidazione	3.798					3.798
Self Srl	35					35
Sogin Srl	59.227					59.227
Trenitalia SpA	1.033.358	621.106	0	0	0	1.654.464
Totale a	35.251.301	0	250.000	0	0	35.501.301
Svalutazioni dirette	0		0	0	0	0
Totale b	0	0	0	0	0	0
Fondo svalutazione						
Immobiliare Ferrovie Srl	15					15
SAP Srl in liquidazione	3.798					3.798
Trenitalia SpA	41.590					41.590
Totale c	45.403	0	0	0	0	45.403
TOTALE a-b-c	**35.205.898**	**0**	**250.000**	**0**	0	**35.455.898**

valori in migliaia di euro

Le variazioni da scissioni riguardano:

- la scissione parziale, con effetto dal 10 dicembre 2009, di FS Logistica SpA a favore di Rete Ferroviaria Italiana SpA per complessivi 118.015mila euro. Tale scissione ha comportato la riduzione del capitale sociale nella società scissa e contestuale aumento del capitale sociale della beneficiaria RFI SpA;
- la scissione parziale, con effetto dal 31 dicembre 2009, di Rete Ferroviaria Italiana SpA, a favore di Trenitalia SpA per 621.106mila euro. Tale scissione ha comportato la riduzione del capitale sociale nella società scissa e il contestuale aumento del capitale sociale della beneficiaria Trenitalia SpA.

La variazione negativa per scissioni esposta in Rete Ferroviaria Italiana SpA (503.091mila euro) rappresenta il risultato delle scissioni su esposte.

Le altre variazioni riguardano:

- l'aumento del capitale sociale della controllata Rete Ferroviaria Italiana SpA, per 250.000mila euro.

Immobilizzazioni finanziarie: Partecipazioni in imprese collegate

La voce ammonta a 23.061mila euro e non ha subito variazioni rispetto al 31 dicembre 2008.

	Valori al 31.12.2008	MOVIMENTI DELL'ESERCIZIO			Valori al 31.12.2009
		Incrementi	Decrementi	Riclassifiche	
Costo originario					
Ferrovie Nord Milano SpA	23.061				23.061
TOTALE	**23.061**	**0**	**0**	**0**	**23.061**

valori in migliaia di euro

Immobilizzazioni finanziarie: Partecipazioni in altre imprese

La voce ammonta a 133.724mila euro e non ha subito variazioni rispetto al 31 dicembre 2008.

	Valori al 31.12.2008	MOVIMENTI DELL'ESERCIZIO			Valori al 31.12.2009
		Incrementi	Decrementi	Riclassifiche	
Costo originario					
BCC *Bureau Central de Clearing*	6				6
Consorzio E.T.L.	10				10
Consorzio Italiano Infrastrutture e Trasporti per l'Iraq	200				200
Eurofima	133.325				133.325
Fondazione Accademia S.Cecilia	5				5
Fondazione Memoria della Shoah	20				20
Hit Rail B.V.	97				97
Isfort	61				61
TOTALE	**133.724**	**0**	**0**	**0**	**133.724**

valori in migliaia di euro

Di seguito viene evidenziato il confronto tra i valori di carico delle partecipazioni e la corrispondente frazione di patrimonio netto di pertinenza.

Società partecipate	Capitale sociale	Utili (perdite) del periodo	Patrimonio netto al 31.12.2009	% di partecipazione FS	Patrimonio netto di pertinenza	Valore di bilancio al 31.12.2009	Differenza
					(a)	(b)	(b)-(a)
Controllate							
Centostazioni SpA	8.333	7.597	32.225	59,99%	19.332	3.050	(16.282)
Fercredit SpA	32.500	5.942	75.507	100%	75.507	31.413	(44.094)
Ferservizi SpA	43.043	441	44.901	100%	44.901	43.251	(1.650)
FS Logistica SpA	317.465	(5.999)	322.235	100%	322.235	329.150	6.915
FS Formazione SpA	637	1	850	31,40%	267	258	(9)
FS Sistemi Urbani Srl	373.498	35	516.683	100%	516.683	373.505	(143.178)
Grandi Stazioni SpA	4.304	37.451	122.276	59,99%	73.353	17.601	(55.752)
FS Telco Srl (già Immobiliare Ferrovie Srl)	20	(17)	123	100%	123	5	(118)
Italcertifer ScpA	480	309	1.286	33,33%	429	211	(218)
Italferr SpA	14.186	11.300	53.598	100%	53.598	8.047	(45.551)
RFI SpA	32.088.184	8.096	32.830.349	100%	32.830.349	32.977.273	146.924
SAP Srl in liquidazione	997	0	(6.413)	100%	(6.413)	0	6.413
Self Srl	35	0	35	100%	35	35	0
Sogin Srl	15.600	97	32.848	55%	18.066	59.225	41.159
Trenitalia SpA	1.654.464	19.641	1.809.600	100%	1.809.600	1.612.874	(196.726)
Totale					**35.758.065**	**35.455.898**	**(302.167)**
Collegate							
Ferrovie Nord Milano SpA*	5.250	3.468	51.285	14,74%	7.560	23.061	15.501
Totale					7.560	23.061	15.501
Totale controllate e collegate				**35.765.626**	**35.478.959**	**(286.667)**	

valori in migliaia di euro

**Il raffronto è stato effettuato con i dati del bilancio 2008*

Per la differenza tra il valore di carico delle controllate FS Logistica SpA, Rete Ferroviaria Italiana SpA, Sogin Srl e della collegata Ferrovie Nord Milano SpA, e la corrispondente frazione di patrimonio netto non viene effettuata alcuna svalutazione in quanto non si ritiene vi sia una perdita durevole di valore.
Si precisa che per la controllata FS Telco Srl risultano versati 135 mila euro in conto futuri aumenti di capitale; tuttavia non si ritiene di svalutare la partecipazione che ha modificato, oltre alla denominazione, l'oggetto sociale.
La differenza tra valore di carico di Sogin Srl e la corrispondente frazione di patrimonio netto della controllata è da ricondurre prevalentemente al maggior prezzo corrisposto per l'acquisto della partecipazione rispetto al patrimonio netto dell'epoca e ai successivi versamenti effettuati in riferimento all'atto di transazione dell'8 marzo 2002, definitivamente chiusosi in data 7 marzo 2007. La differenza di valore evidenziata trova tuttora giustificazione nelle potenzialità di reddito recuperabili dalla società controllata.
Il valore negativo del patrimonio netto della società SAP Srl in liquidazione, trova copertura nelle somme accantonate nel fondo rischi e oneri.

Si riporta di seguito l'elenco delle sedi legali delle società controllate e collegate.

Denominazione della società	Sede legale
Controllate	
Centostazioni SpA	Via Bartolomeo Eustachio, 8 - 00161 Roma
Fercredit Servizi Finanziari SpA	Via Sommacampagna,19 - 00185 Roma
Ferservizi SpA	Via Tripolitania, 30 - 00199 Roma
FS Formazione SpA	Piazza della Croce Rossa, 1 - 00161 Roma
FS Sistemi Urbani Srl	Piazza della Croce Rossa, 1 - 00161 Roma
FS Logistica SpA	Piazza della Croce Rossa,1 - 00161 Roma
Grandi Stazioni SpA	Via Giolitti, 34 - 00185 Roma
FS Telco Srl (già Immobiliare Ferrovie Srl)	Piazza della Croce Rossa, 1 00161 Roma
Italcertifer ScpA	V.le Spartaco Lavagnini, 58 - 50100 Firenze
Italferr SpA	Via Marsala, 53/67 - 00185 Roma
Rete Ferroviaria Italiana SpA	Piazza della Croce Rossa, 1 - 00161 Roma
SAP Srl in liquidazione	Viale dello Scalo San Lorenzo, 16 - 00185 Roma
Self Srl	Piazza della Croce Rossa,1 - 00161 Roma
Sogin Srl	Via Raffaele Costi, 16/20 - 00155 Roma
Trenitalia SpA	Piazza della Croce Rossa, 1 - 00161 Roma
Collegate	
Ferrovie Nord Milano SpA	Piazzale Cadorna, 14 - 20123 Milano

Immobilizzazioni finanziarie: Crediti

La voce ammonta a 6.366.585mila euro con una variazione in aumento di 21.940mila euro rispetto al 31 dicembre 2008.

Immobilizzazioni finanziarie: Crediti verso imprese controllate

La voce ammonta a 6.286.710mila euro ed è così dettagliata:

Impresa	31.12.2008	Variazione per conferimento	Incrementi	Riclassifiche	Decrementi	31.12.2009
Rete Ferroviaria Italiana SpA	1.498.320	0	0	371.191	(85.178)	1.784.333
TAV SpA	1.450.450	0	0	(371.191)	(37.588)	1.041.671
Fercredit SpA	26.250	0	0	0	(2.500)	23.750
Trenitalia SpA	3.292.400	0	0	0	0	3.292.400
FS Telco Srl	0	0	135	0	0	135
FS Sistemi Urbani Srl	0	143.118	1.303	0	0	144.421
TOTALE	**6.267.420**	**143.118**	**1.438**	**0**	**(125.266)**	**6.286.710**

valori in migliaia di euro

Di seguito sono commentate le movimentazioni dell'esercizio:

- La variazione per conferimento riguarda il trasferimento a FS Sistemi Urbani Srl di quota parte del patrimonio immobiliare, con effetto dal 26 ottobre 2009, tale conferimento ha comportato un incremento dei crediti per versamenti in conto futuro aumento di capitale per 143.118mila euro;
- Gli incrementi riguardano i versamenti effettuati alla società FS Telco SpA (135mila euro) in conto futuro aumento di capitale e la capitalizzazione di costi sostenuti per l'operazione di conferimento di beni a FS Sistemi Urbani Srl (1.303mila euro);
- Le riclassifiche sono correlate alla scissione parziale di TAV SpA a favore di Rete Ferroviaria Italiana SpA, che ha riguardato anche i debiti verso la controllante Ferrovie dello Stato SpA, accesi per il finanziamento dell'infrastruttura trasferita; l'operazione ha comportato una riduzione dei crediti verso TAV SpA (371.191mila euro) e il corrispondente aumento di quelli verso Rete Ferroviaria Italiana SpA;
- I decrementi riguardano la riduzione dei crediti verso le controllate Rete Ferroviaria Italiana SpA e TAV SpA rispettivamente per 85.178mila euro e 37.588mila euro, a seguito del rimborso delle rate di ammortamento dei prestiti concessi, in corrispondenza del rimborso del mutuo concesso a Ferrovie dello Stato SpA dalla Cassa Depositi e Prestiti (122.766mila euro) e il rimborso dei crediti dalla società Fercredit SpA per 2.500mila euro.

L'importo della voce esigibile oltre i 5 anni (4.476.193mila euro) riguarda per 2.692.400mila euro la società Trenitalia SpA, per 1.132.252mila euro la società Rete Ferroviaria Italiana SpA, per 649.541mila euro la società TAV SpA e per 2.000mila euro la società Fercredit SpA.

Immobilizzazioni finanziarie: Crediti verso altri

La voce ammonta a 79.875mila euro ed è così dettagliata:

	31.12.2008	Incrementi	Decrementi	31.12.2009
Crediti verso la società Euterpe Finance	75.636	7.782	(5.136)	78.282
Crediti verso banche per somme pignorate	336			336
Depositi cauzionali	148	8	(3)	153
Mutui al personale	32	0	(1)	31
Altre società partecipate (Hit Rail BV)	1.073			1.073
TOTALE	**77.225**	**7.790**	**(5.140)**	**79.875**

valori in migliaia di euro

Il credito verso la società Euterpe Finance (78.282mila euro) è da porre in relazione all'operazione di cartolarizzazione dei crediti verso l'Erario, operazione perfezionatasi nel 2004.
Il credito rappresenta il *"Deferred purchase price"* (che verrà incassato alla scadenza dell'operazione) costituito dagli interessi maturati dal 1° gennaio 2003 al 27 maggio 2004 (data in cui Ferrovie ha incassato *l'Initial purchase price*) cui si sono aggiunti gli interessi maturati successivamente fino al 31 dicembre 2009 per l'operazione di *"Interest rate swap"* collegata alla operazione di cartolarizzazione.
In merito agli interessi sui crediti Iva occorre precisare che dai dispositivi di pagamento notificati dall'Agenzia delle Entrate alla Società, relativi alle annualità 1996, 1997, 1998 e 1999, erano emerse differenze in ordine al computo degli interessi, in quanto l'Ufficio ha ritenuto di non riconoscere gli interessi di legge nel periodo intercorrente tra la data di sospensione dei rimborsi per "carichi pendenti" e la data in cui la Società ha presentato idonea garanzia, finalizzata allo sblocco dei crediti stessi. La Società, ritenendo che tali interessi siano invece dovuti - in ciò supportata da apposito parere di primario studio fiscale e dalla giurisprudenza della Corte di Cassazione n. 20526 del 22 settembre 2006 - ha presentato all'Ufficio apposite istanze per il riconoscimento dei crediti; ulteriori istanze, alla predetta Agenzia, hanno riguardato il riconoscimento degli interessi sul ritardato pagamento dei crediti da parte del Concessionario della Riscossione di Roma.
Si precisa che nell'esercizio 2009, a seguito del rimborso degli ulteriori interessi maturati sui crediti Iva 1996 e 1997 da parte dell'Erario, la società Euterpe Finance ha rimborsato a Ferrovie dello Stato SpA la somma di 5.073mila euro pari all'importo riscosso dall'Erario, mentre per la restante somma, pari a 63mila euro, si è provveduto a cancellare il credito, utilizzando il fondo rischi già in precedenza costituito.
Il credito nei confronti della partecipata Hit Rail B.V. concerne una ricapitalizzazione della stessa che, al 31 dicembre 2009, non è stata ancora formalizzata.
I crediti per depositi cauzionali si sono incrementati per i nuovi depositi versati (8mila euro) e decrementati a seguito di quelli recuperati (3mila euro) nell'esercizio.
L'importo della voce (79.875mila euro) è esigibile entro i cinque anni.

Attivo circolante

Rimanenze

La rimanenze ammontano a 475.513mila euro; esse sono costituite dai beni immobili destinati alla vendita. Nella tabella seguente sono riportate la composizione e le movimentazioni avvenute nell'esercizio.

	31.12.2008	Variazioni per conferimento	Incrementi	Riclassifiche	Decrementi	31.12.2009
Immobili di *trading*	546.685	(156.418)	0	125.270	(40.871)	474.666
Lavori in corso su immobili in ristrutturazione	805	0	962	(920)	0	847
TOTALE	547.490	(156.418)	962	124.350	(40.871)	475.513

valori in migliaia di euro

Le movimentazioni dell'esercizio hanno riguardato:

- la variazione per conferimento di 156.418mila euro, attribuibile al valore dei cespiti conferiti a FS Sistemi Urbani Srl;
- gli incrementi di 962mila euro, per lavori su beni in ristrutturazione;
- le riclassifiche di 124.350mila euro; esse sono costituite da variazioni positive di 134.040mila euro, e da variazioni negative di 9.690mila euro, di cui si è già detto nella movimentazione dei beni materiali;
- i decrementi sono attribuibili essenzialmente alle vendite effettuate nell'esercizio.

Crediti

La posta ammonta a 3.818.851mila euro con una variazione in diminuzione di 476.480mila euro rispetto al 31 dicembre 2008.

Crediti: verso clienti

I crediti verso clienti, al netto del fondo svalutazione, ammontano a 25.167mila euro. Nella tabella è riportato il valore nominale dei crediti e del relativo fondo svalutazione.

	31.12.2009	31.12.2008	Variazioni
Clienti ordinari	35.230	42.106	(6.876)
Fondo svalutazione	(10.239)	(9.524)	(715)
Valore netto	24.991	32.582	(7.591)
Amministrazioni dello Stato	280	4.919	(4.639)
Fondo svalutazione	(104)	(15)	(89)
Valore netto	176	4.904	(4.728)
TOTALE VALORE NETTO	**25.167**	**37.486**	**(12.319)**

valori in migliaia di euro

Le principali partite creditorie sono collegabili alle vendite di immobili di *trading*; per tali vendite sono state anche concesse rateizzazioni o dilazioni di pagamento, a fronte di garanzie bancarie ricevute.
Il fondo svalutazione crediti ha subito un incremento di 830mila euro per adeguarlo alle stime dei rischi di insolvenza, effettuate al 31 dicembre 2009.
L'importo della voce esigibile oltre l'esercizio successivo ammonta a 9.325mila euro, di cui esigibili oltre i 5 anni 4.621mila euro.

Crediti: verso imprese controllate

La voce ammonta a 1.225.432mila euro ed è così dettagliata per natura:

	31.12.2009	31.12.2008	Variazioni
Commerciali	96.860	46.948	49.912
Finanziari			
- conto corrente intersocietario	722.992	259.946	463.046
- finanziamenti	351.620	763.020	(411.400)
- altre tipologie	0	18	(18)
Altri			
- Iva	17.665	75.909	(58.244)
- cessione crediti d'imposta	4.147	3.354	793
- crediti per consolidato fiscale	19.021	219	18.802
- diversi	13.127	21.607	(8.480)
TOTALE	**1.225.432**	**1.171.021**	**54.411**

valori in migliaia di euro

Le variazioni più significative sono relative:

- all'incremento del conto corrente intersocietario intrattenuto con la controllata Trenitalia SpA (463.046mila euro);
- al decremento dei finanziamenti a breve concessi alle società controllate (411.400mila euro); tale decremento è dovuto all'effetto differenziale tra la riduzione dei finanziamenti concessi alle società Rete Ferroviaria Italiana SpA (134.500mila euro), TAV SpA (215.500mila euro), Fercredit SpA (100.000mila euro), FS Sistemi Urbani Srl (500mila euro) e l'incremento per finanziamenti concessi alle società FS Logistica SpA (37.600mila euro) e Terminali Italia Srl (1.500mila euro);

Nella voce "Altri" sono compresi i crediti verso controllate per Iva di Gruppo (17.665mila euro), per cessione crediti d'imposta Ires (4.147mila euro), per consolidato fiscale Ires per i trasferimenti dell'imposta non compensata da corrispondenti crediti erariali trasferiti (19.021mila euro), i crediti diversi (13.127mila euro) che riguardano principalmente le società Rete Ferroviaria Italiana SpA (4.551mila euro) e Trenitalia SpA (8.349mila euro). Quest'ultimo credito è comprensivo di 5.482mila euro accertati verso la controllata a seguito dell'accoglimento parziale della sentenza di primo grado emessa dal Tribunale di Potenza riguardo ai crediti vantati verso la Regione Basilicata per la copertura dei disavanzi di esercizio del periodo 1987/93, per la quota parte spettante a Ferrovie dello Stato SpA e di 2.814mila euro attribuibili al trasferimento del credito Irap, acquisito in sede di scissione dall'ex Ferrovie Real Estate SpA.

Crediti: verso imprese collegate

La voce ammonta a 128mila euro (181mila euro al 31 dicembre 2008) ed è costituita da soli crediti commerciali. La variazione negativa di 53mila euro è dovuta ai minori crediti verso la collegata TSF SpA.

Crediti tributari

I crediti tributari ammontano a 2.433.346mila euro e sono così dettagliati:

	31.12.2009	31.12.2008	Variazioni
Iva	2.352.422	2.851.654	(499.232)
Ires	80.880	82.871	(1.991)
Irap	0	479	(479)
Altri	44	68	(24)
TOTALE	**2.433.346**	**2.935.072**	**(501.726)**

valori in migliaia di euro

I crediti Iva riguardano per 630.086mila la quota scadente entro l'esercizio successivo. Essa è composta dalle risultanze dell'Iva di Gruppo al 31 dicembre 2009 (630.047mila euro) e dagli interessi residui da riscuotere dall'Erario (39mila euro) per l'anno 2006. La quota parte scadente oltre l'esercizio successivo (1.722.336mila euro) è relativa principalmente all'Iva chiesta a rimborso per gli anni 2007 e 2008, comprensiva dei relativi interessi. Tali crediti si ritiene verranno incassati entro i prossimi cinque anni.
La variazione negativa dei crediti Iva (499.232mila euro) è attribuibile essenzialmente all'effetto differenziale degli incrementi per Iva di Gruppo 2009 (500.261mila euro) e per interessi maturati sui crediti Iva chiesti a rimborso (36.621mila euro) e dei decrementi per i rimborsi ricevuti per quota capitale e quota interessi per gli anni 2005 e 2006, nonché per interessi maturati su crediti di esercizi precedenti per un importo complessivo di 1.036.711mila euro.
La variazione negativa del credito Ires (1.991mila euro) è dovuta all'effetto differenziale tra l'incremento dei crediti Ires per le ritenute d'acconto subite dalle società che partecipano al consolidato fiscale (1.206mila euro) e la riduzione dei crediti Ires utilizzati direttamente dalla Società o ceduti alle società del Gruppo (3.197mila euro). Si rammenta che dal 2004 la Società ha adottato il consolidato fiscale (quale consolidante) in opzione con le società controllate,

le quali hanno provveduto a trasferire a Ferrovie dello Stato SpA i loro crediti e debiti Ires, di competenza degli esercizi dal 2004 al 2009.
I crediti per Irap risultano azzerati in quanto compensati con le imposte Irap dovute.
Gli altri crediti verso l'Erario sono relativi al bollo virtuale, per 24mila euro, alle anticipazioni di imposte su rivalutazione Tfr, per 15mila euro e all'Irpef da recuperare, per 5mila euro e rappresentano i maggiori versamenti effettuati all'Erario per le suddette imposte.

Crediti: Imposte anticipate

I crediti per imposte anticipate ammontano a 132.090mila euro; nella tabella sono riportate le movimentazioni dell'esercizio.

Descrizione	31.12.2008	Incrementi	Decrementi	31.12.2009
Ires	129.097	6.149	(21.833)	113.413
Irap	21.878	601	(3.802)	18.677
TOTALE	150.975	6.750	(25.635)	132.090

valori in migliaia di euro

I crediti per imposte anticipate Ires sono stati rilevati per la prima volta al 31 dicembre 2007, in base alla stima dei futuri benefici d'imposta derivanti dalle differenze temporanee deducibili (129.097mila euro a fine 2008). Nell'esercizio 2009 sono stati incrementati di 6.149mila euro e decrementati di 21.833mila euro. Le variazioni hanno avuto contropartita nella voce di conto economico 22) "Imposte sul reddito del periodo correnti, differite e anticipate".
I crediti per imposte anticipate Irap sono stati in parte acquisiti a seguito della scissione dell'ex Ferrovie Real Estate SpA e rideterminati, al 31 dicembre 2007, in base alla stima dei futuri benefici d'imposta derivanti dalle differenze temporanee deducibili (21.878mila euro a fine 2008). Nell'esercizio 2009 sono stati incrementati di 601mila euro e decrementati di 3.802mila euro. Anche in questo caso le variazioni hanno avuto contropartita nella voce di conto economico 22) "Imposte sul reddito del periodo correnti, differite e anticipate" .

Crediti: verso altri

I crediti verso altri ammontano a 2.688mila euro e sono così dettagliati:

Descrizione	31.12.2009	31.12.2008	Variazioni
Personale	88	27	61
Crediti verso istituti previdenziali	29	42	(13)
Acconti a fornitori	280	230	50
Altri crediti	2.291	298	1.993
TOTALE	2.688	597	2.091

valori in migliaia di euro

I crediti verso il personale (88mila euro) riguardano le anticipazioni concesse ai dipendenti a vario titolo, da recuperare con trattenute sui ruoli paga.
I crediti verso istituti previdenziali sono relativi alle anticipazioni del Tfr per conto dell'INPS (19mila euro) e ai rimborsi da ricevere dall'INAIL per i maggiori contributi versati al medesimo istituto (10mila euro).
L'importo più rilevante degli Altri crediti è correlato ai contributi da ricevere (1.725mila euro) a seguito dell'accordo tra lo Stato Italiano, Ferrovie dello Stato SpA e il Ministero dei Trasporti egiziano, per il supporto tecnico fornito per il piano di ristrutturazione delle ferrovie egiziane.

Attività finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni

L'importo della voce pari a 30.031mila euro, invariati rispetto all'esercizio precedente, è relativo alla partecipazione nella collegata TSF SpA. In data 10 dicembre 2009 è stato sottoscritto un accordo tra Ferrovie dello Stato SpA e l'azionista di maggioranza della collegata Almaviva Italia SpA, per il recesso dalla partecipazione da parte della Società.

Disponibilità liquide

La voce ammonta a 282.909mila euro con una variazione in diminuzione 332.678mila euro rispetto al 31 dicembre 2008. Essa è così dettagliata:

	31.12.2009	31.12.2008	Variazioni
Depositi bancari e postali	222.420	562.278	(339.858)
Assegni	322	224	98
Denaro e valori in cassa	21	30	(9)
Conti correnti di Tesoreria	60.146	53.055	7.091
TOTALE	282.909	615.587	(332.678)

valori in migliaia di euro

La giacenza presso istituti bancari e postali (222.420mila euro) comprende depositi a scadenza per 186.000mila euro. Il decremento della voce è attribuibile principalmente alla riduzione degli impieghi a breve per 25.000mila euro e alla riduzione dei depositi a scadenza per 294.000mila euro rispetto all'esercizio 2008.

Ratei e risconti

La voce ammonta a 11.186mila euro con una variazione negativa di 27.616mila euro rispetto al 31 dicembre 2008. Essa è così dettagliata:

	31.12.2009	31.12.2008	Variazioni
RATEI ATTIVI			
Interessi attivi	7.388	37.461	(30.073)
RISCONTI ATTIVI			
Fitti passivi	1.097	1.162	(65)
Premi di assicurazione	2.661	171	2.490
Altri canoni	40	8	32
	3.798	1.341	2.457
TOTALE	11.186	38.802	(27.616)

valori in migliaia di euro

I ratei di interessi attivi sono relativi agli interessi maturati sui prestiti a medio e lungo termine concessi alle controllate Trenitalia SpA (5.083mila euro), TAV SpA (1.067mila euro), Rete Ferroviaria Italiana SpA (1.016mila euro) e Fercredit SpA (15mila euro) e su quelli a breve termine concessi alle controllate FS Logistica SpA (1mila euro), TAV SpA (197mila euro) e Terminali Italia Srl (4mila euro), nonché sugli investimenti finanziari (5mila euro). La riduzione di 30.073mila euro è da porre in relazione sia alla notevole riduzione dei tassi di sconto, che hanno fatto registrare una riduzione degli interessi, sia al rimborso dei prestiti, a breve termine, concessi alle società controllate.
I risconti attivi relativi ai fitti passivi sono da porre in relazione ai contratti di locazione, a suo tempo trasferiti con la scissione dell'ex Ferrovie Real Estate SpA, mentre i risconti per premi di assicurazione riguardano premi pagati anticipatamente rispetto al periodo di copertura del rischio.

Stato patrimoniale: passivo

Patrimonio netto

La posta ammonta a 36.050.362mila euro, con una variazione in aumento di 70.072mila euro rispetto al 31 dicembre 2008.
Nella tabella seguente è riportata la movimentazione del patrimonio netto nel 2009.

Composizione Patrimonio netto	Saldo al 31.12.2008	Risultato d'esercizio precedente		Risultato di esercizio	Saldo al 31.12.2009
		Distribuzione dividendi	Altre destinazioni		
Capitale	38.790.426				38.790.426
Riserva legale	10.424	0	564	0	10.988
Altre riserve:					
- Riserva Straordinaria	27.897				27.897
- Riserva da scissione	254.599				254.599
Utili (perdite) portati a nuovo	**(3.114.349)**	0	10.729	0	**(3.103.620)**
Utile (perdita) dell'esercizio	**11.293**	0	(11.293)	70.072	**70.072**
TOTALE	**35.980.290**	0	0	70.072	**36.050.362**

valori in migliaia di euro

Le variazioni intervenute nel periodo riguardano:

- la destinazione dell'utile registrato nel 2008, a seguito di delibera Assembleare del 24 giugno 2009, che ha comportato l'incremento della Riserva legale (564mila euro), pari al 5% dell'utile prodotto, e il riporto a nuovo del restante utile (10.729mila euro);
- l'incremento per l'utile di esercizio di 70.072mila euro.

Il capitale sociale al 31 dicembre 2009, interamente sottoscritto e versato dal socio unico Ministero dell'Economia e delle Finanze, ammonta a 38.790.425.485,00 euro ed è composto da 38.790.425.485 azioni del valore nominale di 1 euro ciascuna.

Nel prospetto che segue sono indicate l'origine, la disponibilità e la distribuibilità delle voci di patrimonio netto.

Origine	Importi al 31.12.2009 (a+b)	Quota indisponibile (a)	Quota disponibile (b)	Quota distribuibile di b
Capitale	38.790.426	38.790.426	0	0
Riserve di capitale				
- Riserva da scissione	254.599	0	254.599	0
Riserve di utili				
- Riserva legale	10.988	10.988	0	0
- Riserva Straordinaria	27.897	0	27.897	27.897
TOTALE	**39.083.910**	**38.801.414**	**282.496**	**27.897**

valori in migliaia di euro

Si precisa che la Riserva legale è indisponibile fino a quando non ha raggiunto il quinto del capitale sociale, può essere utilizzata, indipendentemente dall'entità raggiunta per la copertura delle perdite, in via subordinata rispetto alle altre riserve disponibili; la Riserva straordinaria non è soggetta a particolari vincoli e pertanto può essere destinata alla copertura di perdite, ad aumenti gratuiti di capitale o può essere distribuita ai soci. Non si sono registrate utilizzazioni nei tre precedenti esercizi.

Fondi per rischi e oneri

La posta ammonta a 814.487mila euro con una variazione in diminuzione di 42.381mila euro rispetto al 31 dicembre 2008. Si riporta di seguito la composizione e movimentazione avvenuta nel periodo.

Descrizione	Saldo al 31.12.2008	Variazioni da conferimento	Incrementi	Utilizzi	Rilascio fondi eccedenti	Rettifiche	Saldo al 31.12.2009
Fondo per imposte, anche differite	473.793	0	106.231	(82.178)	(65.029)	(1.169)	431.648
Altri	383.074	(13.300)	22.415	(4.720)	(5.073)	443	382.839
TOTALE	**856.867**	**(13.300)**	**128.646**	**(86.898)**	**(70.102)**	**(726)**	**814.487**

valori in migliaia di euro

Si evidenzia il dettaglio del fondo imposte, anche differite.

Descrizione	Saldo al 31.12.2008	Incrementi	Utilizzi	Rilascio fondi eccedenti	Rettifiche	Saldo al 31.12.2009
Fondo imposte	15					15
Fondo imposte differite	184.732	56	(25.539)	0	0	159.249
Fondo imposte da consolidato fiscale	289.046	106.175	(56.639)	(65.029)	(1.169)	272.384
TOTALE	**473.793**	**106.231**	**(82.178)**	**(65.029)**	**(1.169)**	**431.648**

valori in migliaia di euro

Il Fondo imposte differite è relativo alle imposte Ires, per 135.542mila euro e Irap, per 23.707mila euro; esso è da porre in relazione essenzialmente agli oneri fiscali connessi al minor costo fiscalmente riconosciuto rispetto al valore degli immobili di *trading* e delle immobilizzazioni materiali trasferite con la scissione dell'ex Ferrovie Real Estate SpA. Gli utilizzi sono attribuibili al fondo imposte Ires, per 21.737mila euro e a quello Irap, per 3.802mila euro.
Il Fondo imposte da consolidato fiscale è stato incrementato in relazione alle imposte per Ires trasferite dalle società che hanno aderito al consolidato fiscale (98.675mila euro) e quelle stimate dalla Società per il 2009, con riclassfica dal Fondo imposte differite (7.500mila euro), gli utilizzi sono relativi alle compensazioni accordate alle società controllate per gli svantaggi derivanti dalla loro partecipazione al consolidato fiscale o per l'utilizzo perdite pregresse (56.639mila euro), le rettifiche (1.169mila euro) sono relative essenzialmente alla definizione delle imposte per Ires del 2008. Il rilascio di fondi eccedenti (65.029mila euro) si riferisce al fondo non più utilizzabile, costituito dalle imposte Ires del 2004; il rilascio ha interessato la voce di conto economico E.20 Proventi straordinari.
Il restante Fondo imposte è a presidio delle passività potenziali di natura fiscale.
Con riferimento al Fondo imposte da consolidato fiscale, si osserva quanto segue. In chiusura di esercizio, in presenza di società che conferiscono redditi imponibili e società che conferiscono perdite fiscali, la consolidante compensa le rispettive partite e potrà essere chiamata a remunerare le perdite fiscali in caso di futuro utilizzo delle stesse da parte della società che le ha prodotte, entro il quinquennio. Tale successivo utilizzo potrebbe scaturire o dalla realizzazione di un reddito imponibile da parte della società o dalla esclusione dal consolidato della società stessa, per interruzione dell'opzione o per mancato rinnovo della stessa. In tal caso, la consolidante attingerà le risorse finanziarie per remunerare le perdite fiscali a suo tempo conferite al fondo che, per tale motivo, viene mantenuto e alimentato annualmente.

Si evidenzia il dettaglio degli altri fondi.

Descrizione	Saldo al 31.12.2008	Variazioni da conferimento	Incrementi	Utilizzi	Rilascio fondi eccedenti	Riclassfiche	Saldo al 31.12.2009
Fondo oneri officine, bonifiche e perdite di valore su immobilizzazioni	244.957	(3.500)	0	(1.554)	0	0	239.903
Fondo oneri immobili di *trading*	24.644	(1.670)	0	(961)	0	0	22.013
Decrementi e perdite relative alle partecipazioni	6.413						6.413
Contenzioso nei confronti del personale e di terzi	17.375	0	7.000	(790)	0	0	23.585
Altri rischi minori	89.685	(8.130)	15.415	(1.415)	(5.073)	443	90.925
TOTALE	**383.074**	**(13.300)**	**22.415**	**(4.720)**	**(5.073)**	**443**	**382.839**

valori in migliaia di euro

Fondo oneri officine, bonifiche e perdite di valori su immobilizzazioni

Il fondo, acquisito a seguito della scissione totale dell'ex Ferrovie Real Estate SpA, è da porre in relazione alla presunta ridotta redditività delle officine trasferite, a fronte degli oneri da sostenere per la bonifica di taluni siti e al presunto minor valore dei cespiti a suo tempo trasferiti dalla società Rete Ferroviaria Italiana SpA, con atto di scissione parziale del 4 agosto 2006. Il fondo è stato oggetto di conferimento alla società FS Sistemi Urbani Srl per 3.500mila euro. Gli utilizzi (1.554mila euro), iscritti nella voce di conto economico A.5. b) Altri ricavi e proventi, sono da porre in relazione alla parziale copertura degli ammortamenti dei cespiti, effettuati nell'anno.

Fondo oneri e immobili di *trading*

Il fondo, acquisito anch'esso con la suddetta scissione, è stato rideterminato in sede di chiusura dell'esercizio 2007; esso è da porre in relazione agli oneri da sostenere per la vendita dei beni, per le bonifiche da effettuare e per le probabili minusvalenze collegate al patrimonio alloggiativo in portafoglio. Il fondo è stato oggetto di conferimento alla società FS Sistemi Urbani Srl per 1.670mila euro. Gli utilizzi (961mila euro) sono iscritti nella voce di conto economico A.5. b) Altri ricavi e proventi; essi sono da collegare alla copertura delle spese di manutenzione e bonifica sostenute nell'anno (90mila euro) e delle minusvalenze registrate sulle vendite effettuate (871mila euro) nel medesimo periodo.

Decrementi e perdite relative alle partecipazioni

Il fondo, che non ha subito variazione nell'esercizio, è a copertura del patrimonio netto negativo della società SAP Srl in liquidazione (6.413mila euro).

Contenzioso nei confronti del personale e di terzi

Il fondo è stato per la maggior parte acquisito con la scissione dell'ex Ferrovie Real Estate SpA ed è posto a presidio dei probabili oneri relativi al contenzioso nei confronti di terzi per controversie collegate ai contratti di vendita (riduzioni prezzo, risarcimento danni subiti durante le trattative di vendita), mancato rispetto di convenzioni o controversie su contratti di locazione, rivendicazioni su accertamenti di diritti di proprietà, prelazioni etc., nonché al contenzioso con il personale. Il fondo in questione è stato utilizzato per 790mila euro ed è stato incrementato di 7.000mila euro a seguito del puntuale aggiornamento della valutazione dei rischi.

Altri rischi minori

I fondi acquisiti con la scissione dell'ex Ferrovie Real Estate SpA (29.027mila euro a fine esercizio 2008), sono da porre in relazione essenzialmente ai rischi connessi al recupero di oneri condominiali e agli oneri contrattualmente previsti connessi a particolari vendite, così detti "pacchetto a reddito e palazzi alti"; gli utilizzi di 1.352mila euro, effettuati nel 2009, si riferiscono a quest'ultimo fondo.
I fondi costituiti nell'esercizio 2007 (30.800mila euro a fine esercizio 2008), sono da porre in relazione alla migliore stima degli oneri da sostenere per bonificare i beni trasferiti all'ex Ferrovie Real Estate SpA da Rete Ferroviaria Italiana SpA, con atto di scissione parziale del 4 agosto 2006, e a fronte di oneri capitalizzati nelle immobilizzazioni immateriali, oggetto di approfondimenti riguardo alla loro utilità futura. Il fondo è stato oggetto di conferimento alla società FS Sistemi Urbani Srl per 8.130mila euro.
I fondi costituiti nei precedenti esercizi da Ferrovie dello Stato SpA sono posti a presidio dei rischi collegati a partite di natura fiscale (22.894mila euro a fine esercizio 2008) e degli oneri per la realizzazione di partite creditorie (6.964mila euro a fine esercizio 2008). Relativamente al primo fondo si segnalano utilizzi per 63mila euro e rilascio di fondi eccedenti di 5.073mila euro a seguito dell'incasso da parte della società Euterpe Finance di interessi in precedenza non riconosciuti al momento del rimborso; il rilascio ha interessato la voce di conto economico A.5. b) Altri ricavi e proventi.
Nel 2009 è stato costituito un fondo di 5.500mila euro a fronte degli oneri da sostenere per i lavori di consolidamento dell'ex palazzo compartimentale di Trieste, per cedimenti strutturali provocati da terzi, a seguito della realizzazione di un parcheggio interrato nel piazzale prospiciente e un fondo di 9.656mila euro per le prestazioni straordinarie del "Fondo bilaterale per il sostegno al reddito", di cui si è già detto nella Relazione sulla Gestione, a fronte del programma di *turn over* che interesserà la Società.
È stata, inoltre, effettuata una riclassifica nei fondi rischi dalla voce D.13 Debiti verso Istituti Previdenziali e di Sicurezza sociale (85mila euro) e dalla voce D.14 Altri debiti (358mila euro) per alcune competenze relative al personale maturate nel corso degli esercizi precedenti, la cui quantificazione non risulta compiutamente definita. L'incremento (227mila euro) si riferisce agli oneri stimati maturati nell'anno 2009.

Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato

La posta ammonta a 21.616mila euro con una variazione in diminuzione di 1.177mila euro rispetto al 31 dicembre 2008 e si compone di due fondi distinti: il "Fondo Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato" e il "Fondo Indennità di buonuscita".

Fondo trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato

Si riporta di seguito la movimentazione della voce avvenuta nell'esercizio.

Consistenza del fondo al 31.12.2008	**14.929**
Incrementi	
Rivalutazioni	338
Trasferimenti da altre società del Gruppo	508
Altre variazioni	4
	850
Decrementi	
Cessazioni del rapporto	(904)
Anticipazioni corrisposte/recuperate	(270)
Anticipazioni all'Erario dell'imposta sulla rivalutazione	(36)
Trasferimenti ad altre società del Gruppo	(250)
	(1.460)
Consistenza del fondo al 31.12.2009	**14.319**

valori in migliaia di euro

Occorre precisare che l'istituto del Tfr è stato oggetto di rilevanti riforme, sia con riferimento alla sua destinazione a forme pensionistiche complementari sia all'istituzione di apposito Fondo Tesoreria presso l'INPS effettuata con la Legge n. 296/2006 (finanziaria 2007).
Il Decreto del Ministero del Lavoro e della Previdenza Sociale di concerto con il Ministero dell'Economia e delle Finanze del 30 gennaio 2007 ha dato attuazione alle norme fissando la scadenza del termine previsto dall'art. 8 del D.Lgs. n. 252 del 5 dicembre 2005 per la scelta da parte del personale dipendente della destinazione del Tfr maturando a favore di fondi pensioni integrativi al 30 giugno 2007 e stabilendo le regole per il versamento sia ai fondi pensioni integrativi sia al Fondo Tesoreria INPS, nel caso di mantenimento del fondo in azienda, qualora il numero dei dipendenti non sia inferiore alle cinquanta unità.
Il valore del fondo al 31 dicembre 2009, riportato in tabella, rappresenta pertanto l'importo del debito maturato nei confronti del personale dipendente al 31 dicembre 2006, comprensivo delle rivalutazioni e al netto di quanto liquidato per le uscite (cessazioni, anticipazioni etc.).

Fondo indennità di buonuscita

Si tratta del fondo derivante dalla soppressione dell'Opera di previdenza del personale ferroviario - OPAFS (comma 43 dell'articolo 1 della Legge 24 dicembre 1993, n. 537), l'Ente pubblico preposto al pagamento della «indennità di buonuscita» al personale ferroviario. Tale fondo riflette il debito nei confronti dei dipendenti maturato per il periodo di lavoro prestato a tutto il 31 dicembre 1995. Con il passaggio del personale al regime Tfr il suddetto fondo è soggetto alla sola rivalutazione calcolata in analogia a quanto previsto per il Tfr.
Si riporta di seguito la movimentazione della voce avvenuta nel periodo.

Consistenza del fondo al 31.12.2008	**7.865**
Incrementi	
Rivalutazioni	166
Trasferimenti da altre società del Gruppo	24
	190
Decrementi	
Cessazioni del rapporto	(503)
Anticipazioni corrisposte/recuperate	(194)
Trasferimenti ad altre società del Gruppo	(43)
Anticipazioni all'Erario dell'imposta sulla rivalutazione	(18)
	(758)
Consistenza del fondo al 31.12.2009	**7.297**

valori in migliaia di euro

Debiti

La posta ammonta a 10.397.204mila euro con una variazione in diminuzione di 758.222mila euro rispetto al 31 dicembre 2008.

Debiti: Obbligazioni

La voce ammonta a 3.292.400mila euro non ha subito variazioni rispetto al 2008. Si tratta del valore di ventuno emissioni interamente sottoscritte dalla società Eurofima (*"private placement"*) il cui dettaglio è indicato nella tabella seguente.

Emissioni	Importo	Data di emissione	Data di scadenza
Serie 1	200.000	30/12/03	28/12/18
Serie 2	200.000	30/12/03	28/12/18
Serie 3	149.400	13/12/04	28/12/18
Serie 4	160.000	13/12/04	13/12/19
Serie 5	183.000	16/12/04	16/12/19
Serie 6	194.000	15/12/05	15/06/16
Serie 7	32.300	15/12/05	15/06/16
Serie 8	83.000	28/10/05	08/06/15
Serie 9	62.700	28/10/05	28/12/18
Serie 10	62.700	31/10/05	30/06/20
Serie 11	165.300	31/10/05	06/03/15
Serie 12	310.000	08/05/06	07/04/16
Serie 13	190.000	15/05/06	15/05/26
Serie 14	100.000	15/05/06	15/05/26
Serie 15	128.700	23/04/07	30/03/27
Serie 16	116.000	19/04/07	15/05/26
Serie 17	120.000	19/04/07	30/03/22
Serie 18	122.200	22/05/07	22/05/24
Serie 19	65.700	22/05/07	30/03/27
Serie 20	47.400	22/05/07	30/06/20
Serie 21	600.000	15/07/08	05/09/13

valori in migliaia di euro

Il ricorso a detti prestiti è finalizzato, da ultimo, al finanziamento di investimenti della società Trenitalia SpA per il programma di ammodernamento del materiale rotabile.
Il rimborso dei prestiti è previsto in unica soluzione alla scadenza, il godimento delle cedole è semestrale, a tasso d'interesse variabile.
I titoli non prevedono quotazioni su "mercati ufficiali", Borse nazionali o estere, e non potranno essere oggetto di negoziazione. Essi rimarranno nel bilancio di Eurofima in qualità di unico proprietario.
Per corrispondere ai requisiti di garanzia statutariamente richiesti da Eurofima a supporto di tutti i finanziamenti concessi fino a oggi ai propri clienti/azionisti e per mantenere la proprietà del materiale rotabile in capo a Trenitalia SpA l'operazione prevede la costituzione di pegno sui beni oggetto di finanziamento.

A Ferrovie dello Stato SpA è affidato il ruolo di "custode" dei beni medesimi, soddisfacendo in tal modo i requisiti di "spossessamento" richiesti dall'articolo 2786 del Codice civile per la validità e l'efficacia del pegno.

Debiti verso banche

La voce ammonta a 1.475.000mila euro ed è così dettagliata:

Descrizione	31.12.2009	31.12.2008	Variazioni
Unicredit Corporate Banking (ex Banca di Roma)	475.000	475.000	0
BEI	1.000.000	1.000.000	0
TOTALE	**1.475.000**	**1.475.000**	**0**

valori in migliaia di euro

Il prestito con la Unicredit Corporate Banking SpA (ex Banca di Roma SpA), trasferito con atto di scissione dall'ex Ferrovie Real Estate, è collegato al compendio immobiliare trasferito a suo tempo da Rete Ferroviaria Italiana SpA a Ferrovie Real Estate SpA con atto di scissione parziale del 4 agosto 2006. Il contratto prevede il tasso di interesse Euribor a tre mesi maggiorato di uno *spread* dello 0,225 punti percentuali per anno; esso ha durata di 7 anni e il rimborso è previsto in data 2 agosto 2013, in unica soluzione.
Il mutuo di 1.000 milioni di euro contratto con la BEI nel 2007 prevede un periodo di pre-ammortamento di 2 anni, e un ammortamento a rata costante a partire dal 15 dicembre 2010 con scadenza finale 15 dicembre 2021. Le somme rivenienti da tale finanziamento sono state utilizzate da Ferrovie dello Stato SpA per la concessione di prestiti *intercompany* rispettivamente a Rete Ferroviaria Italiana SpA e TAV SpA, come già commentato nella voce dell'attivo B.III.2) Immobilizzazioni Finanziarie - Crediti verso imprese controllate. Il mutuo in oggetto è assistito da cessione a favore di BEI del credito derivante a Ferrovie dello Stato SpA dai suddetti prestiti *intercompany* e da privilegio su una quota parte delle somme di volta in volta disponibili su apposito conto corrente di Ferrovie dello Stato SpA.
L'importo della voce esigibile oltre i cinque anni ammonta a 648.689mila euro.

Debiti verso altri finanziatori

La voce ammonta a 1.826.004mila euro ed è rappresentata dal prestito contratto con Cassa Depositi e Prestiti, nel 2006, destinati al finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria (Rete Tradizionale e ad Alta Velocità). Gli interessi sono calcolati in base al criterio di calcolo dei giorni commerciali (360/360) al tasso fisso nominale annuo pari al 4,026%. Il piano di ammortamento del mutuo è previsto in n. 30 rate semestrali posticipate, comprensive di capitale e interessi, con scadenza 30 giugno e 31 dicembre, a partire da giugno 2007. L'ammontare delle prime 28 rate è previsto in 100 milioni di euro (dal 2007 al 2020), mentre è previsto in 50 milioni di euro quello delle ulteriori due rate (2021). Il rimborso dei prestiti è assicurato dai contributi da ricevere dallo Stato dal 2007 al 2021. A tal fine Ferrovie dello Stato SpA ha rilasciato deroga irrevocabile alla Cassa Depositi e Prestiti a incassare per suo conto e in sua vece i contributi da ricevere dallo Stato.
L'importo della voce esigibile oltre i cinque anni ammonta a 1.133.104mila euro.
Il prestito contratto nel 2008 con Cassa Depositi e Prestiti/Dexia Crediop SpA, per l'importo massimo di 800.000mila euro e destinato al finanziamento della prosecuzione dei lavori della linea ad Alta Velocità Torino-Milano-Napoli, è stato totalmente incassato nei primi mesi del 2009 (250.000mila euro) e rimborsato nel medesimo anno.
Nella tabella si evidenzia il dettaglio della voce.

Descrizione	31.12.2009	31.12.2008	Variazioni
Cassa Depositi e Prestiti	1.826.004	1.948.770	(122.766)
Cassa Depositi e Prestiti/Dexia Crediop	0	550.000	(550.000)
TOTALE	1.826.004	2.498.770	(672.766)

valori in migliaia di euro

Acconti

La voce ammonta a 2.652mila euro (2.377mila euro a fine 2008) ed è attribuibile essenzialmente alle somme ricevute da clienti per vendite, in corso di perfezionamento, di immobili di *trading* e da Pubbliche Amministrazioni per espropri.

Debiti verso fornitori

La voce ammonta a 26.163mila euro, con un incremento di 2.633mila euro rispetto a fine 2008, ed è così dettagliata:

Descrizione	31.12.2009	31.12.2008	Variazioni
Fornitori ordinari	26.033	23.408	2.625
Amministrazioni dello Stato	130	122	8
TOTALE	26.163	23.530	2.633

valori in migliaia di euro

Debiti verso imprese controllate

La voce ammonta a 3.404.586mila euro ed è così dettagliata per natura:

Natura	31.12.2009	31.12.2008	Variazioni
Commerciali	24.763	23.195	1.568
Finanziari			
- conto corrente intersocietario	814.847	391.236	423.611
- depositi passivi	6.000	10.011	(4.011)
Altri			
- trasferimenti Iva	2.522.362	3.047.789	(525.427)
- consolidato Ires	12.619	12.691	(72)
- diversi	23.995	25.514	(1.519)
TOTALE	3.404.586	3.510.436	(105.850)

valori in migliaia di euro

La variazione relativa ai debiti finanziari è attribuibile alle movimentazioni della consistenza dei conti correnti intersocietari, principalmente in incremento per le società Rete Ferroviaria Italiana SpA e TAV SpA e in diminuzione per le società Fercredit SpA e Italferr SpA.
La variazione relativa alla riduzione dei debiti per i trasferimenti Iva (525.427mila euro) è attribuibile alle motivazioni di seguito esposte. Nel corso del primo semestre 2009, a seguito dei rimborsi dei crediti Iva 2005 e 2006 da parte dell'Erario, sono stati infatti rimborsati i corrispondenti debiti nei confronti delle controllate Trenitalia SpA (323.458mila euro), Rete Ferroviaria Italiana SpA (406.170mila euro) e TAV SpA (295.089mila euro); sono stati effettuati, ulteriori, rimborsi alle società Rete Ferroviaria Italiana SpA (61.852mila euro) e TAV SpA (75.597mila euro) per l'utilizzo delle eccedenze 2007 rinviate al 2008, mentre si sono registrati maggiori debiti (600.121mila euro) a seguito dei trasferimenti dei crediti Iva da parte delle società che aderiscono all'Iva di Gruppo. Sono stati, inoltre, accertati gli interessi a favore delle società Rete Ferroviaria Italiana SpA, Trenitalia SpA e TAV SpA, pari a complessivi 36.618mila euro maturati sui crediti Iva chiesti a rimborso di loro pertinenza.
La variazione dei debiti commerciali è attribuibile essenzialmente all'incremento dei debiti verso la società Ferservizi SpA e la riduzione di quelli verso la controllata Rete Ferroviaria Italiana SpA e all'incremento dei debiti verso Fercredit SpA, per la cessione dei crediti da parte dei fornitori, non ancora regolati finanziariamente.

Negli altri debiti diversi sono compresi gli interessi maturati sulle giacenze dei prestiti contratti con la Cassa Depositi e Prestiti e con la BEI e sulla giacenza del conto oppignorato utilizzato per il rimborso del prestito BEI (10.850mila euro) non ancora utilizzati dalla controllata Rete Ferroviaria Italiana SpA, nonché l'ammontare delle somme riconosciute alla medesima società controllata relative al valore contabile di taluni beni oggetto di scissione, non trasferiti all'ex Ferrovie Real Estate (7.823mila euro).
L'importo della voce esigibile oltre l'esercizio (1.734.128mila euro), esigibile entro i cinque anni si riferisce ai trasferimenti dei saldi Iva chiesti a rimborso.

Debiti verso imprese collegate

La voce ammonta a 9.842mila euro ed è così dettagliata per natura:

Natura	31.12.2009	31.12.2008	Variazioni
Commerciali	9.836	9.651	185
Finanziari			
- conto corrente intersocietario	6	185	(179)
TOTALE	9.842	9.836	6

valori in migliaia di euro

L'incremento dei debiti commerciali è attribuibile all'aumento dei debiti nei confronti della società TSF SpA, mentre la riduzione dei debiti finanziari è da porre in relazione al decremento del conto corrente intersocietario intrattenuto con la medesima società.

Debiti tributari

La voce ammonta a 3.663mila euro ed è così dettagliata:

Descrizione	31.12.2009	31.12.2008	Variazioni
Irap	1.650	0	1.650
Ritenute alla fonte	1.986	1.938	48
Altri	27	27	0
TOTALE	3.663	1.965	1.698

valori in migliaia di euro

I debiti per Irap sono da porre in relazione ai debiti per imposte stimate per l'anno 2009 al netto degli acconti versati.
I debiti per ritenute alla fonte rappresentano le ritenute operate dalla società nei confronti dei lavoratori dipendenti e autonomi, in qualità di sostituto di imposta.

Debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale

La voce ammonta a 4.354mila euro ed è così dettagliata:

Descrizione	31.12.2009	31.12.2008	Variazioni
INPS	1.949	2.234	(285)
Fondo di Tesoreria INPS	169	161	8
Previndai	598	631	(33)
Eurofer	86	85	1
Altri Fondi complementari Tfr	1	1	0
Debiti per contributi su competenze da liquidare	1.062	1.220	(158)
Debiti per Tfr maturato su competenze maturate da liquidare	106	96	10
Altri	383	379	4
TOTALE	4.354	4.807	(453)

valori in migliaia di euro

La voce accoglie, come evidenziato nella tabella, oltre alle ritenute a carico del personale e ai contributi a carico del datore di lavoro rimasti da versare, anche l'ammontare dei contributi calcolati sulle competenze al personale accertate, ma ancora da liquidare nonché i debiti nei confronti del Fondo di Tesoreria INPS, del Previndai, dell'Eurofer e di altri fondi complementari Tfr, e i debiti per Tfr maturato sulle competenze da liquidare, a seguito della riforma effettuata con Legge n. 296/2006, di cui si è detto in precedenza. Si precisa che nel 2009 sono state effettuate riclassifiche di contributi su competenze da liquidare (85mila euro) maturate in precedenti esercizi la cui quantificazione non risulta compiutamente definita, alla voce del passivo B) "Fondi per rischi e oneri - Altri".
L'ammontare dei debiti "Altri" è rappresentato essenzialmente dai contributi calcolati sull'ammontare delle ferie maturate e non godute.

Altri debiti

La voce ammonta a 352.539mila euro ed è così dettagliata:

Descrizione	31.12.2009	31.12.2008	Variazioni
Personale per competenze maturate e non liquidate	5.862	5.628	234
Personale per ferie maturate e non godute	1.336	1.319	17
Fondo a gestione bilaterale componente ordinaria (Legge n. 449/97)	128.596	127.554	1.042
Ministero dell'Economia e delle Finanze	2.275	2.280	(5)
Compensi organi sociali	0	18	(18)
Altre imprese partecipate	157.501	157.353	148
Depositi cauzionali	11.283	3.961	7.322
Creditori diversi	45.686	38.192	7.494
TOTALE	**352.539**	**336.305**	**16.234**

valori in migliaia di euro

L'importo più rilevante riguarda la voce "Altre imprese partecipate", ed è relativo al debito per decimi da versare verso la partecipata Eurofima (157.421mila euro), con sede in Svizzera. Detto debito, espresso in franchi svizzeri 233.550 mila, è stato adeguato al cambio al 31 dicembre 2009, le perdite su cambi rilevate, pari a 148mila euro, sono state imputate alla voce di conto economico C 17 bis); i restanti debiti (80mila euro) sono relativi ai decimi da versare al Consorzio Italiano Infrastrutture e Trasporti per l'Iraq.

I debiti verso il personale riguardano le competenze maturate e non liquidate e l'ammontare delle ferie maturate e non godute, al 31 dicembre 2009. L'incremento della voce "Personale per competenze maturate e non liquidate" è attribuibile essenzialmente all'effetto differenziale della riclassifica di alcune competenze maturate nel corso dei precedenti esercizi (358mila euro), la cui quantificazione non risulta compiutamente definita, alla voce del passivo B) "Fondi per rischi e oneri - Altri" e all'incremento di competenze certe, maturate nel 2009 e non liquidate (455mila euro).

Il fondo a gestione bilaterale, istituito con la Legge n. 449/97, accoglie, nella sua componente ordinaria, le ritenute operate al personale con contratto ferroviario, i contributi a carico delle società del Gruppo interessate, nonché gli interessi maturati. Si precisa che a decorrere dal 1° luglio 2005, a seguito del rinnovo del CCNL (contratto collettivo nazionale di lavoro) 2005/2006, è stata sospesa la contribuzione, sia a carico dell'Azienda sia a carico dei lavoratori, prevista a favore del fondo. Inoltre, con l'accordo programmatico, di cui si è ampiamente detto nella Relazione sulla Gestione, sottoscritto in maggio 2009 tra Ferrovie dello Stato SpA e le Organizzazioni Sindacali di categoria e recepito dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti con DM n. 510 del 23 giugno 2009, il fondo si è reso operativo anche per la componente straordinaria che consentirà di attuare i necessari interventi di ristrutturazione del personale delle società del Gruppo interessate, Capogruppo inclusa, come già detto nella voce del passivo B) Fondi per rischi e oneri - Altri rischi minori.

L'importo di 128.596mila euro, costituito come già evidenziato dalle ritenute operate al personale con contratto ferroviario, dai contributi a carico delle società del Gruppo interessate, nonché dagli interessi maturati, consentirà di attuare i percorsi di riconversione e riqualificazione di parte ordinaria del personale delle società del Gruppo interessate.

I debiti verso il Ministero dell'Economia e delle Finanze rappresentano le somme trasferite dal Ministero per il pagamento di cedole e titoli per il rimborso dei prestiti obbligazionari a suo carico, non ancora incassate dagli obbligazionisti.

I debiti per depositi cauzionali sono da porre in relazione all'attività immobiliare trasferita a seguito della scissione dell'ex

Ferrovie Real Estate SpA; essi si riferiscono sia a depositi per locazione immobili sia a depositi per gare di vendita.
Gli importi maggiormente significativi della voce "Creditori diversi" riguardano i contributi incassati nel 2005, in via provvisoria dalla Società, rivenienti dallo Stato per il finanziamento dell'acquisto e ristrutturazione del materiale rotabile destinato al Mezzogiorno (30.907mila euro), i contributi comunitari ricevuti nel 2008 dal Fondo Europeo di Sviluppo Regionale - FERS destinati al Programma Operativo Nazionale Trasporti (PON Trasporti) 2000-2006 per l'acquisto di materiale rotabile per il servizio di trasporto pubblico locale in Sardegna (6.889mila euro) e gli ulteriori finanziamenti, incassati nel 2009, per il medesimo finanziamento (7.223mila euro) nonché incassi per i quali sono in corso accertamenti circa i soggetti creditori.
Non risultano iscritti debiti in valuta estera diversi rispetto a quelli già segnalati per decimi da versare alla società Eurofima (233.550mila franchi svizzeri).

Ratei e risconti

La voce ammonta a 11.421mila euro con una variazione in diminuzione di 29.676mila euro rispetto al 31 dicembre 2008. Essa è così dettagliata:

Dettaglio	31.12.2009	31.12.2008	Variazioni
Ratei			
Interessi passivi	7.406	40.362	(32.956)
Diversi	0	9	(9)
	7.406	40.371	(32.965)
Risconti			
Canoni di locazione	415	564	(149)
Diversi	3.600	162	3.438
	4.015	726	3.289
TOTALE	11.421	41.097	(29.676)

valori in migliaia di euro

Il decremento dei ratei passivi per interessi è da porre in relazione principalmente al rimborso del prestito concesso dalla Cassa Depositi e Prestiti/Dexia Crediop (9.700mila euro al 31dicembre 2008), nonché alla notevole riduzione di tassi di sconto che hanno fatto registrare una diminuzione di interessi sui prestiti obbligazionari di 19.949mila euro e sul prestito concesso dalla Unicredit Corporate Banking, (ex Banca di Roma) di 3.090mila euro.
I risconti sono correlati essenzialmente a riaddebiti di assicurazioni, a canoni di locazione, a vendite di diritti di superficie e a interessi sulle rateizzazioni dei pagamenti relative alle vendite di alloggi.

Conti d'ordine

I Conti d'ordine sono relativi a:

Rischi

(Pari a 2.277.701mila euro, diminuiti di 207.041mila euro rispetto a fine 2008).

Garanzie a favore di imprese controllate:

- Trattasi di fidejussioni rilasciate per conto della società Italferr SpA a favore delle società TAV SpA e Centostazioni SpA, per complessivi 1.076mila euro, a garanzia delle obbligazioni contrattuali e degli anticipi ricevuti e per conto della società Grandi Stazioni SpA (116mila euro) a favore della società Metropark SpA, a garanzia di un contratto di noleggio apparecchiature.

Garanzie a favore di terzi:

- Fidejussioni prestate a favore dell'Agenzia delle Entrate (254.657mila euro) per i rimborsi erariali effettuati. Le stesse sono state rilasciate nell'interesse delle seguenti società del Gruppo:
  - TAV SpA, per 253.842mila euro.
  - Rete Ferroviaria Italiana SpA, per 815mila euro.
- Fidejussioni prestate al Gestore Servizi Elettrici - GSE (150.000mila euro) nell'interesse di Rete Ferroviaria Italiana SpA, a garanzia del contratto di servizio per approvvigionamento di energia elettrica.
- Fidejussione prestata alla Unicredit Corporate Banking (ex Banca di Roma), per 367.500mila euro, a garanzia di un finanziamento concesso alla società Rete Ferroviaria Italiana SpA.
- Garanzie prestate alla BPM, per 21.992mila euro per le fidejussioni dalla stessa rilasciate nell'interesse della società Rete Ferroviaria Italiana SpA, a garanzia del contratto di dispacciamento dell'energia.
- Garanzia prestata alla Banca Popolare Commercio e Industria, per 550mila euro, per la fidejussione dalla stessa rilasciata nell'interesse di Rete Ferroviaria Italiana SpA, a garanzia della vendita della nave traghetto Sibari.
- Garanzie prestate ai sotto indicati istituti di credito per le fidejussioni dagli stessi rilasciate a favore della BEI, per i prestiti contratti dalla società Trenitalia SpA:
  - Banca Intesa, per 262.500mila euro;
  - Unicredit Corporate Banking (ex Banca di Roma), per 262.500mila euro;
  - BIIS (ex Banca Opi), per 194.250mila euro;
  - Banca Antonveneta, per 42.000mila euro;
  - Banca Infrastrutture Innovazione e Sviluppo (ex Banca Intesa Infrastrutture e Sviluppo), per 52.500mila euro;
  - Banca Popolare Emilia Romagna, per 52.500mila euro;
  - Banca Popolare Milano, per 105.000mila euro.
- Garanzie prestate ai sotto indicati istituti di credito per le fidejussioni dagli stessi rilasciate, per le motivazioni evidenziate, nell'interesse di Trenitalia SpA:
  - BBVA, per 1.430mila euro, per l'accordo per la disponibilità dell'infrastruttura ferroviaria;
  - Popolare di Sondrio, per 9.379mila euro, per il contratto di servizio di trasporto della Regione Emilia Romagna;
  - Deutsche Bank, per 16.260mila euro, per il contratto di servizio di trasporto della Regione Campania;
  - BIIS (ex Banca Opi), per 420.000mila euro, per un finanziamento concesso.
- Garanzie prestate ai sotto indicati istituti di credito per le fidejussioni dagli stessi rilasciate nell'interesse di Italia Logistica Srl, a garanzia di contratti:
  - Banca delle Marche, per 936mila euro;
  - Deutsche Bank, per 250mila euro.
- Garanzie prestate alla Popolare di Sondrio, per 8mila euro, per le fidejussioni dalla stessa rilasciate nell'interesse di FS Logistica SpA, a garanzia di contratti.
- Garanzie prestate a favore della società Eurofima (62.297mila euro) per i finanziamenti concessi alla società Cisalpino AG, partecipata da Trenitalia SpA e controllata indiretta di Ferrovie dello Stato SpA. Le garanzie sono

riconducibili al "contratto quadro", destinato a disciplinare il finanziamento del materiale rotabile, firmato da Eurofima e Cisalpino AG in data 30 luglio 2004 e unitamente sottoscritto da Ferrovie dello Stato SpA e SBB AG in qualità rispettivamente di garante e coobbligata. Nell'ambito di tale "contratto quadro" Ferrovie dello Stato SpA si è impegnata a garantire il 50% dell'ammontare massimo complessivo dei prestiti pari a 250 milioni di euro (quota Ferrovie dello Stato SpA pari a 125 milioni di euro), accordabili dalla società Eurofima alla società Cisalpino AG.

Altri conti d'ordine

(Pari a 1.132.533mila euro, aumentati di 1.107.721mila euro rispetto a fine 2008).

Gli altri conti d'ordine riguardano:

- il Fondo di solidarietà, per 26.502mila euro, costituito dalle somme trattenute al personale con contratto ferroviario. Esso interviene a sostegno del personale stesso in caso di eventuali addebiti per danni causati a terzi o alle società rivenienti dalla societarizzazione;
- le garanzie rilasciate dai sotto indicati istituti di credito e compagnie di assicurazione a favore dell'Erario per i rimborsi dei crediti Iva vantati dalla Società, e precisamente:
- BBVA, per 3.780mila euro;
- Banca Popolare di Verona, per 583mila euro;
- Assicurazioni Generali, per 334.708mila euro;
- SACE SpA, per 766.960mila euro.

Conto economico

Di seguito vengono analizzati i ricavi e i costi del 2009 raffrontati con quelli dell'esercizio precedente.

Valore della produzione

Il valore della produzione ammonta a 171.075mila euro, con una variazione in diminuzione di 17.445mila euro rispetto al 2008.
Esso risulta così composto:

Descrizione	2009	2008	Variazioni
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	133.065	140.252	(7.187)
Variazioni delle rimanenze di immobili e terreni di *trading*	(40.871)	(49.216)	8.345
Variazione dei lavori in corso su immobili in ristrutturazione	962	1.268	(306)
Incrementi di immobilizzazioni per lavori interni	177	213	(36)
Altri ricavi e proventi	77.742	96.003	(18.261)
TOTALE	**171.075**	**188.520**	**(17.445)**

valori in migliaia di euro

I ricavi derivano principalmente dalle attività di vendita di immobili e terreni di *trading* nonché dai rapporti che Ferrovie dello Stato SpA intrattiene con le società del Gruppo alle quali fornisce essenzialmente servizi di consulenza e assistenza, brokeraggio e dall'utilizzo del marchio.
Il dettaglio delle voci che costituiscono il valore della produzione è illustrato nelle tabelle e nei commenti di seguito esposti.

Ricavi delle vendite e delle prestazioni

La voce ammonta a 133.065mila euro ed è così dettagliata:

Descrizione	2009	2008	Variazioni
Vendita immobili e terreni di *trading*	75.883	83.526	(7.643)
Canoni attivi per utilizzo marchio	36.704	36.670	34
Servizi area Finanza	3.609	3.406	203
Servizi area Fiscale e Bilancio	429	437	(8)
Amministrazione del personale dirigente	520	542	(22)
Segreteria Societaria	1.287	1.254	33
Legale Lavoro	4.419	4.409	10
Relazioni Industriali	4.586	4.713	(127)
Servizi area Sviluppo Organizzazione	499	876	(377)
Servizi per la comunicazione	4.086	4.063	23
Altre prestazioni di servizi	1.043	356	687
TOTALE	133.065	140.252	(7.187)

valori in migliaia di euro

La variazione maggiormente significativa è attribuibile alle vendite di immobili e terreni di *trading*. Le principali vendite riguardano gli uffici di Via Mantova di Roma, per 38.360mila euro, fabbricati e terreni siti in Reggio Calabria - Borgata Giardini, per 3.852mila euro, terreno sito in Milano via Palizzi, per 3.700mila euro, uffici siti in Roma Via Castelbolognese, per 2.592mila euro e un fabbricato sito in Pescara via Michelangelo, per 1.750mila euro.
Ai fini di una migliore rappresentazione in bilancio è stata operata una riclassifica dalla voce "Ricavi delle vendite e delle prestazioni" alla voce "Altri ricavi e proventi" degli introiti per l'utilizzo di aree e fabbricati destinate alla gestione terminali merci, analoga riclassifica è stata effettuata anche per l'esercizio 2008, per 273mila euro.

Variazione delle rimanenze di immobili e terreni di *trading*

La voce presenta un valore negativo di 40.871mila euro (valore negativo di 49.216mila euro nel 2008) per effetto delle vendite effettuate nel periodo e si riferisce per 33.729mila euro alla variazione in diminuzione delle rimanenze immobili di *trading* e per 7.142mila euro alla variazione in riduzione delle rimanenze terreni di *trading*.

Variazione delle rimanenze lavori in corso su immobili in ristrutturazione

La voce presenta un valore positivo di 962mila euro (valore positivo di 1.268mila euro nel 2008) a seguito degli interventi di manutenzione effettuati nell'esercizio e non ancora terminati.

Incrementi di immobilizzazioni per lavori interni

La voce ammonta a 177mila euro (213mila euro nel 2008) e si riferisce ai costi di personale attribuibili agli investimenti, collegati alla realizzazione e sviluppo del *software*.

Altri ricavi e proventi

La voce ammonta a 77.742mila euro ed è così dettagliata:

Descrizione	2009	2008	Variazioni
Contributi in conto esercizio			
Contributi da U.E.	98	9	89
Contributi da Stato	1.725	0	1.725
	1.823	9	1.814
Altri ricavi e proventi			
Locazione immobili	37.242	36.795	447
Affitto terreni	1.056	1.060	(4)
Altri proventi immobiliari	289	339	(50)
Utilizzo fondo oneri officine	1.554	1.784	(230)
Utilizzo fondo immobili di *trading*	961	3.483	(2.522)
Riaddebito oneri condominiali	3.214	2.336	878
Sopravvenienze attive da normale aggiornamento stime	6.561	23.066	(16.505)
Commissioni attive su fidejussioni	657	783	(126)
Proventi diversi	162	91	71
	51.696	69.737	(18.041)
Rimborsi			
- Assicurazioni	1.588	1.105	483
- Prestazioni di personale	5.600	6.964	(1.364)
- Cariche sociali di dirigenti presso società del Gruppo FS	3.063	2.149	914
- Utilizzo *asset* informatici FS	12.884	14.585	(1.701)
- Dal personale	23	23	0
- Altri rimborsi	1.065	1.431	(366)
	24.223	26.257	(2.034)
TOTALE	**77.742**	**96.003**	**(18.261)**

valori in migliaia di euro

Nella voce "Altri ricavi e proventi" sono presenti principalmente addebiti effettuati alle società controllate su base contrattuale per la fornitura di prestazioni. Le voci di maggior rilievo sono rappresentate dai proventi immobiliari (38.587mila euro) e dai rimborsi per utilizzo degli *asset* informatici (12.884mila euro).
I contributi in conto esercizio per 1.725mila euro si riferiscono ai contributi da ricevere, direttamente o indirettamente dallo Stato, a seguito dell'accordo tra lo Stato Italiano, le Ferrovie dello Stato SpA e il Ministero dei Trasporti egiziano per il supporto tecnico da parte di esperti italiani al piano di ristrutturazione delle ferrovie egiziane (Egyptian National Railways).
L'utilizzo del fondo oneri officine (1.554mila euro) è da porre in relazione all'utilizzo del "Fondo oneri officine, bonifiche e perdite di valori su immobilizzazioni", a parziale copertura del costo degli ammortamenti del periodo delle officine.
L'utilizzo del fondo immobili di *trading* (961mila euro) è da porre in relazione all'utilizzo dello specifico fondo per la

parziale copertura delle minusvalenze registrate sulle vendite effettuate (871mila euro) e alle spese di manutenzione e bonifiche sostenute nell'anno (90mila euro). Per ulteriori dettagli si fa rinvio alla sezione dello Stato Patrimoniale dedicata alla posta Fondi per Rischi ed Oneri.
La voce "Sopravvenienze attive da normale aggiornamento stime" accoglie il rilascio del fondo costituito in precedenti esercizi a presidio di rischi collegati a partite di natura fiscale (5.073mila euro), come già commentato nella voce del passivo B) Fondi per rischi e oneri - Altri rischi minori.
Per una migliore esposizione dei dati di bilancio si è provveduto a effettuare una riclassifica dalla voce "Ricavi delle vendite e delle prestazioni" alla voce "Altri ricavi e proventi" degli introiti per l'utilizzo di aree e fabbricati destinati alla gestione terminali merci, analoga riclassifica ha interessato l'esercizio 2008 per 273mila euro.

Costi della produzione

I costi della produzione ammontano a 193.807mila euro con una variazione in aumento di 15.378mila euro rispetto al 2008.
Essi risultano così composti:

Descrizione	2009	2008	Variazioni
Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	793	1.058	(265)
Servizi	73.158	67.671	5.487
Godimento beni di terzi	12.764	12.785	(21)
Personale	55.705	53.539	2.166
Ammortamenti e svalutazioni	23.557	24.642	(1.085)
Accantonamenti per rischi	7.000	1.546	5.454
Altri accantonamenti	5.500	0	5.500
Oneri diversi di gestione	15.330	17.188	(1.858)
TOTALE	**193.807**	**178.429**	**15.378**

valori in migliaia di euro

Il dettaglio delle voci che costituiscono i costi della produzione è illustrato nelle tabelle e nei commenti di seguito esposti.

Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci

La voce ammonta a 793mila euro ed è così dettagliata:

Descrizione	2009	2008	Variazioni
Acquisto di materiali	129	119	10
Combustibile per riscaldamento	622	788	(166)
Illuminazione e forza motrice	42	151	(109)
TOTALE	**793**	**1.058**	**(265)**

valori in migliaia di euro

Servizi

La voce ammonta a 73.158mila euro ed è così dettagliata:

Descrizione	2009	2008	Variazioni
Premi assicurativi	2.745	2.168	577
Pubblicità e *marketing*	9.276	7.770	1.506
Servizi informatici	14.419	15.517	(1.098)
Servizi amministrativi	3.421	3.404	17
Personale distaccato e interinale	1.042	1.380	(338)
Consulenze	2.440	1.940	500
Prestazioni professionali	2.370	2.366	4
Building management	3.069	3.294	(225)
Facilities	2.590	2.132	458
Utenze	3.205	2.548	657
Lavori in conto terzi	565	379	186
Gestione immobiliare	13.973	12.850	1.123
Fee per dismissioni	3.465	3.750	(285)
Fee per locazioni	2.731	1.161	1.570
Costi comuni di gruppo	0	11	(11)
Organi sociali	1.133	1.168	(35)
Istruzione professionale	1.519	1.546	(27)
Amministrazione del personale	998	956	42
Altre prestazioni	4.197	3.331	866
TOTALE	**73.158**	**67.671**	**5.487**

valori in migliaia di euro

Per taluni dei servizi sopra indicati i costi accentrati in Ferrovie dello Stato SpA trovano il correlativo ricavo nelle voci comprese negli "Altri ricavi e proventi" per il riaddebito nei confronti delle società del Gruppo, limitatamente alle quote a esse riferibili.
Ai fini di una migliore esposizione in bilancio è stata operata una riclassifica dalla voce "Lavori in conto terzi" alla voce "Gestione immobiliare", analoga riclassifica ha interessato l'esercizio 2008 per 1.320mila euro.

Godimento di beni di terzi

La voce ammonta a 12.764mila euro ed è così dettagliata:

Descrizione	2009	2008	Variazioni
Locazioni immobili	10.685	10.383	302
Canoni d'uso di sistemi informatici	1.825	2.132	(307)
Locazioni e noleggio di beni strumentali e altri beni	254	270	(16)
TOTALE	12.764	12.785	(21)

valori in migliaia di euro

Personale

La voce ammonta a 55.705mila euro ed è così dettagliata:

Descrizione	2009	2008	Variazioni
Salari e stipendi	38.846	39.127	(281)
Oneri sociali	10.703	10.223	480
Trattamento di fine rapporto	3.043	3.247	(204)
Altri costi	3.113	942	2.171
TOTALE	55.705	53.539	2.166

valori in migliaia di euro

La riduzione della voce "Salari e stipendi" è riconducibile principalmente ai maggiori oneri corrisposti nel 2008 per indennità per mancato preavviso e di fine rapporto, mentre la diminuzione della voce "Trattamento di fine rapporto" è attribuibile essenzialmente alla riduzione dell'indice ISTAT.
L'incremento della voce "Oneri sociali" è dovuto all'aumento della contribuzione al fondo speciale per i cosiddetti oneri minori (malattia operai e maternità) e per indennità di disoccupazione, in vigore dal 1° gennaio 2009.
L'incremento della voce "Altri costi" è riferito agli esodi incentivati che nel 2008 sono stati coperti dall'utilizzo del fondo.

Ammortamenti e svalutazioni

La voce ammonta a 23.557mila euro ed è così dettagliata:

Descrizione	2009	2008	Variazioni
Ammortamento delle immobilizzazioni immateriali	12.160	12.759	(599)
Ammortamento delle immobilizzazioni materiali	10.568	11.551	(983)
Svalutazione dei crediti compresi nell'attivo circolante e delle disponibilità liquide	829	332	497
TOTALE	**23.557**	**24.642**	**(1.085)**

valori in migliaia di euro

Accantonamenti per rischi e altri accantonamenti

La voce ammonta a 12.500mila euro ed è così dettagliata:

Descrizione	2009	2008	Variazioni
Accantonamenti per rischi			
- Contenziosi nei confronti del personale e terzi	7.000	561	6.439
Altri accantonamenti	5.500	985	4.515
TOTALE	**12.500**	**1.546**	**10.954**

valori in migliaia di euro

Gli accantonamenti complessivi, pari a 12.500mila euro, si riferiscono per 7.000mila euro al contenzioso nei confronti di terzi a seguito di una più puntuale stima del contenzioso in essere e per 5.500mila euro ad altri accantonamenti a fronte degli oneri da sostenere per lavori di consolidamento dell'ex palazzo compartimentale di Trieste; per maggiori informazioni si rimanda al commento del passivo, voce B) "Fondi per rischi e oneri".

Oneri diversi di gestione

La voce ammonta a 15.330mila euro ed è così dettagliata:

Descrizione	2009	2008	Variazioni
Costi diversi			
Spese di rappresentanza	819	852	(33)
Quote associative e contributi a enti vari	5.685	6.049	(364)
Sopravvenienze passive da normale aggiornamento stime	1.597	787	810
Altri	280	270	10
	8.381	7.958	423
Oneri tributari			
Iva non detraibile	1.819	4.425	(2.606)
ICI	4.541	4.165	376
Imposta raccolta rifiuti	12	11	1
Tassa concessione governativa	33	54	(21)
Altre imposte	544	575	(31)
	6.949	9.230	(2.281)
TOTALE	**15.330**	**17.188**	**(1.858)**

valori in migliaia di euro

La variazione maggiormente significativa è attribuibile alla riduzione della voce "Iva non detraibile" (2.606mila euro), a seguito della più puntuale rilevazione delle operazioni esenti relativi all'attività immobiliare nell'apposito registro.

Proventi e oneri finanziari

I proventi e oneri finanziari ammontano complessivamente a 40.948mila euro con una variazione in diminuzione di 6.389mila euro rispetto al 2008. Essi risultano così composti:

Descrizione	2009	2008	Variazioni
PROVENTI FINANZIARI			
Proventi da partecipazioni			
- in imprese controllate	35.545	66.341	(30.796)
- in imprese collegate	2.806	2.313	493
- in altre imprese	1.855	1.783	72
	40.206	70.437	(30.231)
Altri proventi finanziari:			
Da crediti iscritti nelle immobilizzazioni			
- Da imprese controllate	202.353	277.929	(75.576)
- Da altri	2	1	1
	202.355	277.930	(75.575)
Proventi diversi dai precedenti			
Da società controllate e collegate			
Su crediti verso società controllate			
- Interessi attivi su conti correnti intersocietari	4.402	29.882	(25.480)
- Interessi attivi su finanziamenti	25.073	18.583	6.490
- Altri proventi	1.753	1.767	(14)
	31.228	50.232	(19.004)
Da altri			
Interessi sul credito Iva di cui si è chiesto rimborso	36.621	35.156	1.465
Su operazioni pronti contro termine	0	6.449	(6.449)
Su depositi a scadenza	4.864	16.553	(11.689)
Su euro sintetici	296	4.323	(4.027)
Interessi attivi su conti correnti bancari e postali	590	2.219	(1.629)
Interessi di mora	755	20	735
Diversi	730	416	314
	43.856	65.136	(21.280)
Totale altri proventi finanziari	**277.439**	**393.298**	**(115.859)**
TOTALE PROVENTI FINANZIARI	**317.645**	**463.735**	**(146.090)**

(segue)

Descrizione	2009	2008	Variazioni
ONERI FINANZIARI			
Interessi e altri oneri finanziari			
Verso imprese controllate			
Interessi passivi su conti correnti intersocietari	6.594	38.617	(32.023)
Interessi passivi su Iva chiesta a rimborso	36.618	33.064	3.554
Interessi su depositi a scadenza	87	683	(596)
Diversi	56	204	(148)
	43.355	72.568	(29.213)
Verso imprese collegate			
Interessi passivi su conti correnti intersocietari	86	562	(476)
	43.441	73.130	(29.689)
Verso altri			
Su debiti obbligazionari	76.064	146.783	(70.719)
Su prestiti verso banche e altri finanziatori	155.815	167.017	(11.202)
Diversi	1.227	13.339	(12.112)
	233.106	327.139	(94.033)
Totale oneri finanziari	276.547	400.269	(123.722)
UTILI (PERDITE) SU CAMBI			
- realizzati	(1)	1	(2)
- non realizzati	(149)	(16.130)	15.981
Totale utili (perdite) su cambi	(150)	(16.129)	15.979
TOTALE PROVENTI (ONERI) FINANZIARI	**40.948**	**47.337**	**(6.389)**

valori in migliaia di euro

La voce "Proventi da partecipazioni in imprese controllate", pari a 35.545 mila euro, è costituita dai dividendi delle società controllate Italferr SpA (17.023mila euro), Grandi Stazioni SpA (7.200mila euro), Fercredit SpA (5.000mila euro), Centostazioni SpA (3.000mila euro) e Ferservizi SpA (3.322mila euro).
La voce "Proventi da partecipazioni in imprese collegate", pari a 2.806mila euro, è costituita esclusivamente dai dividendi della società TSF SpA.
I proventi e gli oneri finanziari risentono complessivamente della riduzione dei tassi di mercato; i proventi da investimenti finanziari, gli interessi sui conti correnti bancari e postali risentono delle minori disponibilità, rispetto al precedente esercizio.
La voce "Proventi da partecipazioni in altre imprese" pari a 1.855mila euro si riferisce ai dividendi delle società Eurofima (1.846mila euro) e Hit Rail B.V. (9mila euro).
I proventi finanziari "Da crediti iscritti nelle immobilizzazioni verso controllate", pari a 202.353mila euro, si riferiscono ai crediti verso Rete Ferroviaria Italiana SpA (77.632mila euro) e TAV SpA (46.452mila euro) per gli interessi su finanziamenti concessi da Ferrovie dello Stato SpA in relazione al netto ricavo dei prestiti contratti con la Cassa Depositi e Prestiti e con la BEI, destinati agli investimenti sull'infrastruttura ferroviaria e dagli interessi sui prestiti concessi alle società Trenitalia SpA (77.487mila euro), per il finanziamento del materiale rotabile e Fercredit SpA (782mila euro).

La voce "Interessi attivi su conti correnti intersocietari" è costituita principalmente dagli interessi verso la società Trenitalia SpA (4.388mila euro).
La voce "Interessi attivi su finanziamenti" è costituita principalmente dagli interessi attivi su finanziamenti a breve concessi a TAV SpA (18.828mila euro) e Rete Ferroviaria Italiana SpA (5.559mila euro).
La voce "Interessi sul credito Iva di cui si è chiesto rimborso" evidenzia gli interessi attivi maturati sul credito Iva medesimo.
La voce "Interessi passivi su conti correnti intersocietari" verso le controllate è costituita principalmente dagli interessi verso le società Rete Ferroviaria Italiana SpA (2.182mila euro), Italferr SpA (1.248mila euro), TAV SpA (1.082mila euro), Ferservizi SpA (987mila euro), Grandi Stazioni SpA (332mila euro) e Fercredit SpA (619mila euro), mentre la voce "Interessi passivi su conti correnti intersocietari" verso le collegate si riferisce esclusivamente agli interessi verso la società TSF SpA (86mila euro).
Gli "Interessi passivi su Iva chiesta a rimborso" rappresentano gli interessi relativi al credito Iva chiesto a rimborso di competenza delle società Trenitalia SpA (812mila euro), Rete Ferroviaria Italiana SpA (21.203mila euro) e TAV SpA (14.603mila euro).
Gli oneri su debiti obbligazionari (76.064mila euro) si riferiscono agli interessi di competenza dell'esercizio sui prestiti sottoscritti dalla società Eurofima, nonché alle spese relative ai prestiti medesimi.
Gli oneri su debiti verso banche e altri finanziatori si riferiscono agli interessi sul prestito contratto con la Cassa Depositi e Prestiti (77.234mila euro), agli interessi sul prestito contratto con la BEI (46.850mila euro) e agli interessi sui mutui passivi acquisiti con la scissione dell'ex Ferrovie Real Estate SpA con la Unicredit Corporate Banking (8.960mila euro) e agli interessi sul prestito concesso da Cassa Depositi e Prestiti/Dexia Crediop (22.771mila euro).
Gli interessi e altri oneri finanziari diversi (1.227mila euro) si riferiscono principalmente agli interessi maturati a favore del Fondo a gestione bilaterale Legge n. 449/97 (1.042mila euro).
Le perdite su cambi registrate nell'esercizio sono correlate al debito per decimi da versare verso la società Eurofima, di cui si è detto nel passivo dello stato patrimoniale.

Proventi e oneri straordinari

I proventi e oneri straordinari ammontano complessivamente a 56.259mila euro con una variazione in aumento di 50.733mila euro rispetto al 2008. Essi risultano così composti:

Descrizione	2009	2008	Variazioni
PROVENTI STRAORDINARI			
Altri proventi			
- Sopravvenienze attive	67.501	8.512	58.989
- Diversi	40	81	(41)
Totale proventi straordinari	67.541	8.593	58.948
ONERI STRAORDINARI			
Imposte relative a esercizi precedenti	227	1.297	(1.070)
Altri			
- Sopravvenienze passive	1.199	1.257	(58)
- Perdite per eliminazione cespiti	161	262	(101)
- Acc.to prestazioni straordinarie Fondo a Gestione Bilaterale	9.656	0	9.656
- Diversi	39	251	(212)
Totale oneri straordinari	11.282	3.067	8.215
SALDO PROVENTI (ONERI) STRAORDINARI	56.259	5.526	50.733

valori in migliaia di euro

La voce "Sopravvenienze attive" è costituita per 65.029mila euro dal rilascio del Fondo Consolidato fiscale del 2004 di cui si è già ampiamente detto nella voce del Passivo "Fondo per rischi e oneri".
La voce degli oneri straordinari maggiormente significativa si riferisce all'accantonamento per le prestazioni straordinarie del "Fondo a Gestione Bilaterale" per il sostegno al reddito; per maggiori informazioni si rimanda a quanto detto in Relazione sulla gestione.

Imposte sul reddito dell'esercizio, correnti differite e anticipate

Le imposte sul reddito ammontano a 4.402mila euro con una variazione in diminuzione di 5.616mila euro rispetto al 2008. Esse risultano così composte:

Descrizione	2009	2008	Variazioni
Imposte correnti			
- Irap	0	1.705	(1.705)
	0	1.705	(1.705)
Imposte differite e anticipate			
- Anticipate			
- Ires	(6.149)	(19.058)	12.909
- Irap	(601)	(3.318)	2.717
	(6.750)	(22.376)	15.626
- Differite			
- Ires	7.644	26.071	(18.427)
- Irap	3.508	4.618	(1.110)
	11.152	30.688	(19.536)
	4.402	8.313	(3.911)
TOTALE	**4.402**	**10.018**	**(5.616)**

valori in migliaia di euro

Le imposte correnti rappresentano gli accantonamenti relativi alle imposte (Ires e Irap), valutate in base alla normativa fiscale e corrispondente agli oneri di pertinenza dell'anno, compensato dall'utilizzo del fondo imposte differite. Nel seguito sono riportati i prospetti di riconciliazione tra gli oneri fiscali da bilancio e quelli fiscali teorici.

Si riporta di seguito il dettaglio delle differenze temporanee che hanno generato le imposte anticipate e differite:

A) Differenze temporanee		
Differenze temporanee deducibili:		
- Rimanenze		40.859
- Cespiti		48.540
- Altro		42.691
Totale		132.090
Differenze temporanee imponibili:		
- Rimanenze		29.342
- Cespiti		129.637
- Altro		271
Totale		159.249
Differenze temporanee nette		27.160
B) Effetti fiscali		
Aliquota fiscale applicabile Ires 27,5% e Irap 4,82%		
Fondo imposte differite (anticipate) a fine esercizio	A	27.160
Fondo imposte differite (anticipate) a fine esercizio precedente	B	33.758
	A-B	(6.598)
Utilizzo Fondo Imposte differite per imposte dell'esercizio		11.000
IMPOSTE DIFFERITE DELL'ESERCIZIO		**4.402**

valori in migliaia di euro

Si riporta di seguito il prospetto di riconciliazione tra onere fiscale da bilancio e onere fiscale teorico Ires:

Risultato prima delle imposte	**74.475**
Onere fiscale teorico (aliquota 27,5%)	20.481
Differenze temporanee deducibili in esercizi successivi:	
accantonamenti	22.156
svalutazioni	205
Totale	22.361
Rigiro delle differenze temporanee da esercizi precedenti:	
utilizzo fondi	(14.259)
Totale	(14.259)
Differenze che non si riverseranno negli esercizi successivi:	
dividendi	(36.434)
altre variazioni in aumento	41.980
altre variazioni in diminuzione	(60.851)
Totale	(55.305)
Imponibile fiscale	27.272
Ires corrente per l'esercizio	**7.500**
Utilizzo fondo imposte differite	**7.500**
Ires corrente per l'esercizio	**0**

valori in migliaia di euro

Segue il prospetto con la determinazione dell'imponibile Irap:

Differenza tra valore e costi della produzione	**(22.732)**
Differenza tra proventi e oneri finanziari	892
Costi non rilevanti ai fini Irap	69.035
Totale	47.195
Onere fiscale teorico (aliquota 4,82%)	2.275
Differenze temporanee deducibili in esercizi successivi:	
variazioni in aumento	37.984
variazioni in diminuzione	(12.564)
Totale	25.419
Imponibile Irap	72.614
Irap corrente per l'esercizio	**3.500**
Utilizzo fondo imposte differite	**3.500**
Irap corrente per l'esercizio	**0**

valori in migliaia di euro

Ai sensi del principio contabile OIC 25 l'utilizzo nel bilancio di esercizio del Fondo imposte differite comporta che l'ammontare delle imposte correnti Ires e Irap è pari a zero.

Sezione 4
Altre informazioni

Numero medio dei dipendenti

Il numero medio dei dipendenti ammonta a 550 unità ed è così ripartito:

Personale	2009	2008	Variazioni
Dirigenti	117	117	0
Quadri	265	275	(10)
Altro personale	168	159	9
TOTALE	**550**	**551**	**(1)**

La consistenza media dei dirigenti distaccati presso le società del Gruppo Ferrovie dello Stato è di 33 unità nell'esercizio 2009 (26 unità nell'esercizio precedente).

Compensi ad amministratori e sindaci

Si evidenziano di seguito i compensi complessivi spettanti agli Amministratori e ai membri del Collegio Sindacale per lo svolgimento delle proprie funzioni.

Percipienti	2009	2008	Variazioni
Amministratori	1.759 [1]	1.757 [1]	2
Sindaci	113	113	0
TOTALE	**1.872**	**1.870**	**2**

valori in migliaia di euro

[1] La cifra comprende tutti i compensi spettanti per le cariche di Presidente e Amministratore Delegato, compresi gli importi relativi agli elementi variabili, in coerenza con quanto previsto dal rapporto di amministrazione. L'importo comprende, altresì, gli emolumenti previsti per i rimanenti Consiglieri di Amministrazione.

I compensi dei rappresentanti del Ministero dell'Economia e delle Finanze (Consiglieri e Sindaci) vengono riversati, laddove sussista un rapporto di dipendenza, al citato Dicastero.

Corrispettivi alla società di revisione

Si evidenziano, ai sensi dell'art.37 - comma 16 del D. Lgs. n.39/2010 e della lettera 16 bis dell'art.2427 del Codice civile, i corrispettivi spettanti nell'esercizio alla società di revisione, per:

- Revisione legale dei conti annuali, 211mila euro
- Altri servizi, 265mila euro (di cui 260mila euro corrisposti ad altra entità appartenente alla rete di cui la società di revisione fa parte).

Andamento dei cambi dopo il 31 dicembre 2009

Il cambio euro - franco svizzero ha subito nei primi mesi del 2010 variazioni significative.
Nella tabella sottostante si riportano i valori del cambio al 31.12.2009, utilizzato in chiusura dell'esercizio per valorizzare i debiti verso Eurofima relativi ai decimi da versare, a confronto con quello risultante al 6 aprile 2010 e gli effetti sul conto economico.

Cambio	Euro-Franchi svizzeri	Debiti espressi in franchi svizzeri	Debiti espressi in euro	Utili (perdite) su cambi in euro
31 dicembre 2009	1,4836	233.550.000	157.421.138	(148.411)
6 aprile 2010	1,4325	233.550.000	163.036.649	(5.763.922)

Strumenti finanziari derivati

Nella tabella sottostante sono riportate le informazioni relative all'operazione di *Interest rate swap* collegata alla cartolarizzazione dei crediti fiscali con la società Euterpe Finance, di cui si è ampiamente detto nella voce dell'attivo B.III. Immobilizzazioni finanziare - Crediti verso altri.

Operazione Sottostante	Capitale originario di riferimento	Valore nozionale	*Fair value*	Intermediario *swap*	Data di stipulazione	Data di inizio	Data di scadenza	Parametro di Indicizzazione	Tasso fisso
	Gamba Attiva	Gamba Attiva							2,75% fino al 31/12/2009
Cartolarizzazione Crediti fiscali	700.459	282.213	0	Euterpe Finance	31/12/2003	27/05/2004	Max 10 anni	EURIBOR 6 mesi	
	Gamba Passiva	Gamba Passiva							2% dal 01/01/2010
	830.500	299.000							

valori in migliaia di euro

Roma, 16 aprile 2010

Il Consiglio di Amministrazione
L'Amministratore Delegato

Allegato 1

Rendiconto finanziario

	2009	2008
DISPONIBILITÀ MONETARIE NETTE INIZIALI	484.112	1.423.062
Flusso monetario generato da attività di esercizio		
Utile (perdita) del periodo	70.073	11.293
Ammortamenti	22.727	24.309
Sopravvenienze per riduzione LIC e perdite da radiazione cespiti	160	262
Svalutazione di immobilizzazioni/riprese di valore di immobilizzazioni finanziarie (-)	0	41.643
Variazione netta fondo Tfr	(1.177)	(1.003)
Plus (-) / minusvalenze da realizzo di immobilizzazioni	0	2
Ricavi non monetari (-)	(72.617)	(32.890)
Variazione rimanenze	196.327	(5.872)
Variazione crediti commerciali e diversi	939.525	(862.238)
Variazione ratei e risconti attivi	27.617	(8.467)
Variazione fondi rischi e oneri	30.236	43.165
Variazione debiti commerciali e diversi	(508.888)	290.054
Variazione ratei e risconti passivi	(29.675)	8.345
Totale	**674.308**	**(491.397)**
Flusso monetario generato da attività di investimento		
Investimenti in:		
- immobilizzazioni immateriali	(14.182)	(5.451)
- immobilizzazioni materiali	(8.484)	(9.841)
- partecipazioni	(393.118)	(760.830)
Prezzo di realizzo da alienazioni	0	211
Variazione crediti finanziari	121.178	(565.168)
Totale	**(294.606)**	**(1.341.079)**
Flusso monetario generato da attività di finanziamento		
Finanziamenti ricevuti / rimborsati (-)	(672.766)	893.526
Conferimenti dei soci	0	0
Totale	**(672.766)**	**893.526**
Dividendi erogati/assorbimento riserve	0	0
Flusso monetario complessivo del periodo	**(293.064)**	**(938.950)**
DISPONIBILITÀ MONETARIE NETTE FINALI	**191.048**	**484.112**
di cui: saldo del c/c intersocietario	91.861	131.475

valori in migliaia di euro

FERROVIE DELLO STATO

Dirigente Preposto
alla redazione dei documenti contabili societari

ATTESTAZIONE DELL'AMMINISTRATORE DELEGATO E DEL DIRIGENTE PREPOSTO ALLA REDAZIONE DEI DOCUMENTI CONTABILI SOCIETARI RELATIVA AL BILANCIO DI ESERCIZIO DI FERROVIE DELLO STATO S.p.A. AL 31 DICEMBRE 2009

1. I sottoscritti Mauro Moretti e Vittorio de Silvio, nella qualità rispettivamente di Amministratore Delegato e di Dirigente Preposto alla redazione dei documenti contabili societari di Ferrovie dello Stato S.p.A., tenuto conto:

   - di quanto previsto dall'art. 16 dello Statuto sociale di Ferrovie dello Stato S.p.A.;
   - di quanto precisato nel successivo punto 2;

   attestano:

   - l'adeguatezza in relazione alle caratteristiche dell'impresa, e
   - l'effettiva applicazione

   delle procedure amministrative e contabili per la formazione del bilancio di esercizio nel corso dell'esercizio 2009.

2. Al riguardo si segnala che:
   a. la valutazione dell'adeguatezza e dell'effettiva applicazione delle procedure amministrative e contabili per la formazione del bilancio di esercizio di Ferrovie dello Stato S.p.A. si è basata sul modello interno definito in coerenza con l'*"Internal Controls – Integrated Framework"* emesso dal *"Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission"* che rappresenta un *framework* di riferimento per il sistema di controllo interno generalmente accettato a livello internazionale;
   b. da tale valutazione non sono emersi aspetti di rilievo;
   c. risultano ancora in corso i test di effettiva operatività di talune procedure.

3. Si attesta, inoltre, che il bilancio d'esercizio:

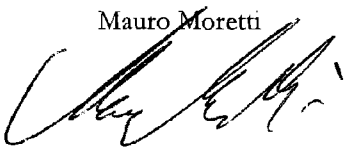
   a. corrisponde alle risultanze dei libri e delle scritture contabili;

b. è redatto in conformità alle norme di legge interpretate ed integrate dai principi contabili emessi dall'Organismo Italiano di Contabilità e, a quanto consta, è idoneo a fornire una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale, economica e finanziaria di Ferrovie dello Stato S.p.A.

Roma, 16 Aprile 2010

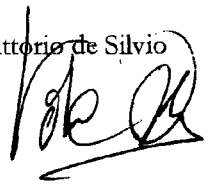
L'Amministratore Delegato

Mauro Moretti



Il Dirigente Preposto alla redazione dei documenti contabili societari

Vittorio de Silvio



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 ritenerlo 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 costituende.

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 profondendo 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

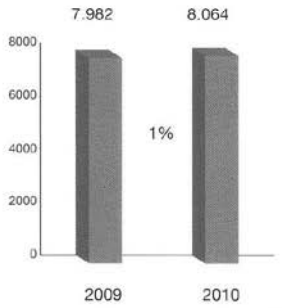
Come più ampiamente descritto in parti successive del presente documento, tutti i dati esposti nelle tabelle sottostanti si riferiscono sia per il 2010 che per il 2009 a valori determinati secondo i Principi Contabili Internazionali IAS-IFRS, adottati dal Gruppo FS a partire dalla chiusura dell'esercizio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

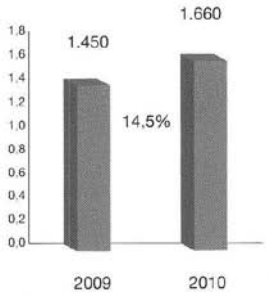
Ricavi operativi

IN MILIONI DI EURO



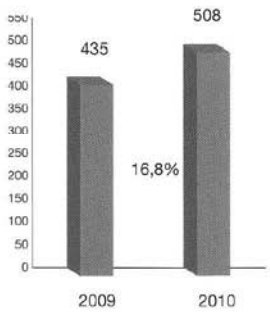
Mol (Ebitda)

IN MILIONI DI EURO



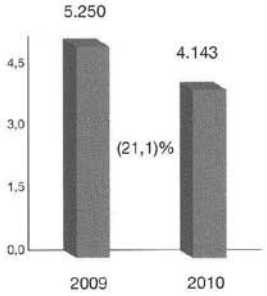
Risultato operativo (Ebit)

IN MILIONI DI EURO

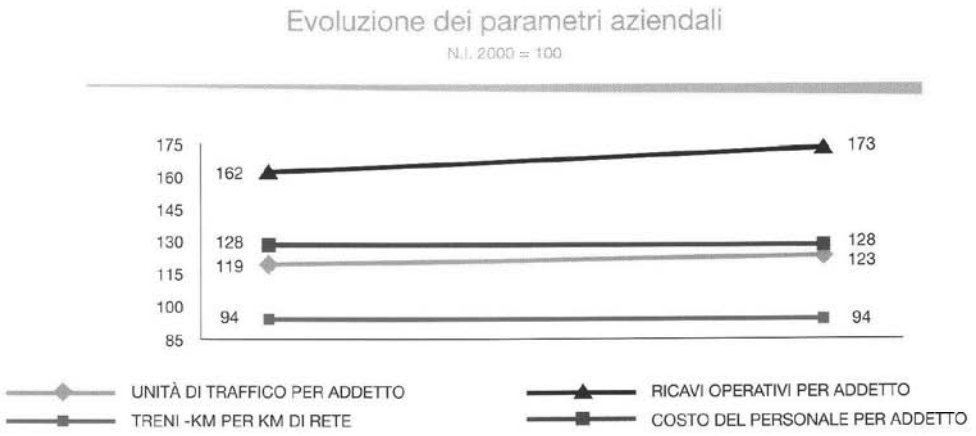


Investimenti

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%)



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 trasposto 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, subtratta 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 Assemblee straordinarie 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 sovraprezzo" 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 inoptate, 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 BIIS - 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 CO_2 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 Trasportation 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 Trasportation 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 I° 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 versa 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 fideiussione 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

tecnologia di base è rappresentata dalla banda larga mobile UMTS/HSDPA con un'infrastruttura realizzata per Trenitalia da Telecom Italia con un investimento di 100 milioni di euro.

- In data 23 dicembre 2010, è stato definito l'aggiornamento 2009 del Contratto di Programma che, seppur in ritardo rispetto alla pianificazione dell'esigenza, rende finalmente operative le risorse finanziarie in esso previste e permette di distinguere gli investimenti per i quali il Concessionario, RFI, assume nei riguardi dell'Azionista, l'impegno a progettare e realizzare opere da quelli per i quali esiste una previsione solo programmatica.
- Nel dicembre 2010, la Procura della Repubblica presso il Tribunale di Lucca ha richiesto la notifica dell'avviso di garanzia e della contestuale richiesta di incidente probatorio (volto all'espletamento di una perizia) a 38 indagati come riportato successivamente, in maggior dettaglio, nella sezione riguardante le indagini e i procedimenti penali.

Transizione ai principi contabili internazionali IAS/IFRS

A due anni circa dalla decisione di avviare il percorso tecnico di valutazione ed approfondimento dell'opportunità di ridefinire il modello amministrativo-contabile di Gruppo attraverso la adozione dei Principi Contabili Internazionali IAS/IFRS, il Consiglio di Amministrazione della Capogruppo Ferrovie dello Stato SpA, alla luce delle risultanze del percorso e a valle dell'ottenimento del nullaosta da parte dell'azionista (MEF), ha definitivamente deliberato – nella seduta del 19 novembre 2010 – di attuare la transizione ai Principi Contabili Internazionali IAS/IFRS con il bilancio di esercizio e consolidato di Gruppo FS al 31 dicembre 2010 (con effetto di prima adozione al 1° gennaio 2009).

Sostenibilità

Il Gruppo Ferrovie dello Stato ha intrapreso il percorso della Sostenibilità nella convinzione che agire nel rispetto dei valori ambientali e sociali, in aggiunta a quelli economici, tipici d'impresa, oltre a rappresentare un approccio eticamente corretto, porti alla creazione di valore durevole – e quindi sviluppo – per l'impresa – e per i suoi *stakeholder*.

Anche in quest'ultimo anno il Gruppo Ferrovie dello Stato ha confermato il suo impegno verso un approccio sostenibile, integrando considerazioni sociali e ambientali nello svolgimento delle proprie attività, con numerosi esempi concreti quali: il progetto per la realizzazione di un Sistema di Gestione Ambientale di Gruppo; la redazione, sin dal 2003, del Rapporto di Sostenibilità di Gruppo; la ventesima edizione del Treno Verde; la realizzazione del Biglietto Verde; le tante iniziative per la razionalizzazione dell'uso delle risorse naturali, per la tutela del territorio e la conservazione della biodiversità, per aumentare nel cliente la consapevolezza dell'impatto ambientale del suo viaggio; i progetti per il riuso sociale del patrimonio immobiliare; le *greenways*, esempio di riutilizzo sostenibile di tratte ferroviarie dismesse; la rete degli *Help Center* nelle stazioni. L'attenzione del Gruppo Ferrovie dello Stato è rivolta quindi, in particolare, alla triplice interazione fra il trasporto ferroviario, l'ambiente naturale e la comunità sociale, elementi cardine su cui fondare una mobilità più sostenibile. E il ruolo di primo piano che il Gruppo Ferrovie dello Stato gioca nel Paese è ben evidenziato dai successi dei servizi FRECCIAROSSA che, grazie alla rete AV/AC, la più grande opera infrastrutturale realizzata in Italia negli ultimi cinquant'anni, stanno cambiando le nostre abitudini di viaggio. I vantaggi, anche dal solo punto di vista ambientale, sono considerevoli: i venti milioni di viaggiatori che hanno scelto nel 2010 l'Alta Velocità del Gruppo FS hanno consentito in un anno di alleggerire l'atmosfera di oltre 500mila tonnellate di CO_2. Ogni passeggero produce infatti mediamente il 70% di gas serra in meno se viaggia con Trenitalia piuttosto che in aereo e il 60% in meno se preferisce i nostri treni all'auto. Dal lancio dell'Alta Velocità ad oggi la *market share* del treno, sulle principali relazioni servite dal FRECCIAROSSA e dal FRECCIARGENTO, è costantemente cresciuta, sottraendo sempre più viaggiatori alle altre modalità (ad esempio, oltre il 50% delle persone che si spostano fra Roma e Milano oggi lo fanno sui treni del gruppo Ferrovie dello Stato). Di seguito sono riportate le principali iniziative per le Risorse Umane, i Clienti e l'Ambiente, promosse nel 2010 da un Gruppo che, con i suoi 80.000 dipendenti, con più di 620 milioni di clienti all'anno e gli oltre 8 mila treni che ogni giorno circolano sulla rete ferroviaria, supporta il Paese verso un modello di sviluppo sostenibile.

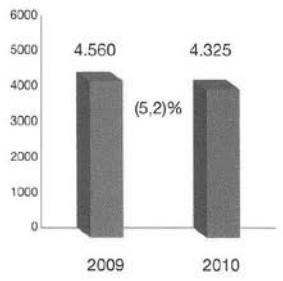
Risorse umane

Il numero dei dipendenti del Gruppo è passato dalle 84.962 unità del 31 dicembre 2009 alle 80.153 unità del 31 dicembre 2010 scontando una diminuzione netta pari a 4.809 unità. Analoga diminuzione si registra sulle consistenze medie (-4.856 unità).

Dipendenti al 31.12.2009	**84.962**
Entrate	1.233
Uscite	6.042
Dipendenti al 31.12.2010	**80.153**
Consistenza media 2009	87.422
Consistenza media 2010	82.566

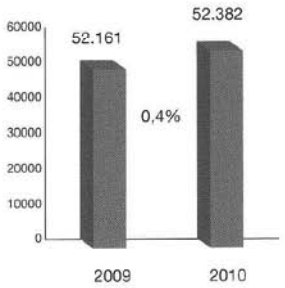
Costo del personale

IN MILIONI DI EURO

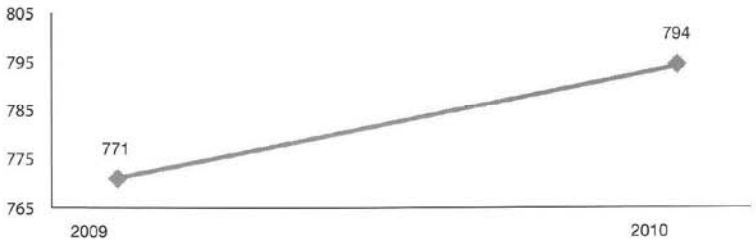


Costo medio del personale per addetto

UNITÀ DI EURO/N° MEDIO DIPENDENTI



Unità di traffico per addetto



Le relazioni industriali

Il 17 novembre 2010, sono state sottoscritte importanti intese, in particolare per il segmento del trasporto merci, che, insieme a quelle del 15 maggio 2009, contribuiranno ad agevolare il percorso di efficientamento industriale intrapreso per la realizzazione degli obiettivi di Piano.

Tali intese riguardano:

- le azioni di riorganizzazione produttiva e dell'organizzazione del lavoro nella Divisione Cargo di Trenitalia, che consentiranno di dare una prima efficace risposta alla situazione di crisi in cui versa il settore, con la modifica del modulo di equipaggio e l'introduzione di una figura polifunzionale per le attività di terra e per il supporto dell'unico macchinista a bordo nei servizi diurni;
- l'apertura delle procedure territoriali per l'accesso alle prestazioni straordinarie del Fondo bilaterale (accompagnamento a pensione), che interesseranno oltre 2.000 lavoratori di tutti i settori della Divisione Cargo nonché gli inidonei ad attività di sicurezza e gli addetti alle staff amministrative e di supporto di tutte le Società/Divisioni. Per tali lavoratori l'accesso alle prestazioni straordinarie del Fondo è previsto in larga parte nei primi mesi del 2011 e sarà completato nel corso dello stesso anno;
- la definizione dei criteri per l'erogazione del nuovo Premio di risultato a valere per gli anni 2010, 2011 e 2012, basati su produttività, qualità e redditività di Gruppo, che consentiranno di spostare quote di salario dalla parte fissa alla parte variabile della retribuzione, rafforzando il ruolo della contrattazione territoriale, ovvero, dove si determinano i reali incrementi di produttività per l'impresa. L'accordo determina una svolta importante nel processo di cambiamento culturale che il Gruppo sta realizzando perché individua indicatori di *performance* che permettono di misurare i risultati effettivamente conseguiti, supera la vecchia logica del riconoscimento uguale per tutti introducendo meccanismi di reale variabilità, dà la possibilità ai lavoratori di partecipare all'ottenimento degli obiettivi d'impresa;
- l'erogazione, a fronte della definizione dei criteri per il nuovo premio, dei premi di risultato pregressi relativi agli anni 2007, 2008 e 2009, per un importo pari al 90% di quanto spettante.

Il 30 settembre 2010, nell'ambito del percorso, attivato con l'intesa triangolare siglata il 21 novembre 2007, tra Governo, Confederazioni Datoriali e Organizzazioni Sindacali, finalizzato ad accompagnare il processo di liberalizzazione del settore dei trasporti con la costituzione di un contratto unico di riferimento per il trasporto ferroviario ed il trasporto pubblico locale su gomma, è stata raggiunta, con la mediazione del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e del Ministero del Lavoro, un'intesa complessiva sui primi quattro istituti comuni ai due settori (campo di applicazione, decorrenza e durata, sistema delle relazioni industriali e diritti sindacali, mercato del lavoro), in attuazione del Protocollo d'intesa sul CCNL Unico della Mobilità, sottoscritto il 14 maggio 2009 alla presenza del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, tra le Associazioni datoriali Federtrasporto/Agens, Asstra, Anav, Cncp e le Organizzazioni sindacali. Tale intesa, al momento, non è ancora operativa in quanto subordinata alle soluzioni richieste dal sindacato sulla copertura economica degli anni 2009 e 2010, di vacanza contrattuale per entrambi i settori.

Nell'ambito del dialogo sociale europeo, si è concluso il progetto europeo coordinato da FS "*Follow-up* dell'accordo sulle condizioni di lavoro dei lavoratori mobili in interoperabilità", volto al monitoraggio dello stato di attuazione dell'accordo CERETF del 27 gennaio 2004 concernente l'orario di lavoro per il personale mobile del trasporto ferroviario transfrontaliero. Il Rapporto finale del progetto, pubblicato in quattro lingue, è stato presentato alla Commissione europea e alle parti sociali nel corso di riunioni del "Comitato dialogo sociale del settore ferroviario" tenutesi a Bruxelles.

Si è concluso anche il progetto *"Employability in the Context of Demographic Change - Perspectives for the European Railway Sector"*, nell'ambito del quale FS ha illustrato le proprie iniziative in tema di apprendistato e gestione del turnover.

Nel corso dell'anno è stato inoltre avviato il progetto sulla verifica dello stato di attuazione delle "Raccomandazioni comuni CER ed ETF per una migliore rappresentazione ed integrazione delle donne nel settore ferroviario sottoscritte nel 2007". FS è componente del Gruppo di lavoro all'uopo costituito.

Con riferimento ai rapporti con la Commissione di Garanzia per l'attuazione della legge sullo sciopero, anche nel corso del 2010 sono state segnalate alla Commissione le proclamazioni di sciopero non ritenute conformi alle regole vigenti. In molte occasioni i motivi di illegittimità segnalati sono stati recepiti negli interventi preventivi indirizzati dalla Commissione alle OO.SS. proclamanti ed hanno portato o alla revoca degli scioperi o all'adeguamento degli stessi alla normativa di riferimento.

Sul piano della normativa del lavoro, è stato seguito l'iter di approvazione del c.d. "collegato lavoro", con proposte di

emendamento sulle materie di principale interesse per il Gruppo. Analoga attività è stata svolta con riferimento ai decreti legislativi di attuazione della Direttiva 2007/59/CE sulla patente europea e 2005/47/CE sull'orario di lavoro dei lavoratori mobili in interoperabilità.
Per quanto riguarda i rapporti con il Comitato pari opportunità (CPO), è proseguita la consueta collaborazione. È stato inoltre redatto, come previsto dall'art. 46, D.Lgs. n. 198/2006, il rapporto biennale sulla situazione del personale maschile e femminile.
In materia di *privacy*, è stata svolta attività di orientamento, supporto e consulenza nei confronti delle società del Gruppo e delle strutture di FS individuate come responsabili dei trattamenti di dati. In relazione a specifici provvedimenti emanati dal Garante (videosorveglianza, autorizzazioni generali al trattamento dei dati sensibili dei lavoratori e di altre categorie) e a varie questioni interpretative, sono state fornite indicazioni e chiarimenti alle società del Gruppo e ai responsabili FS.
Sul fronte della previdenza complementare, operando nell'ambito degli organi di amministrazione del Fondo di previdenza complementare Eurofer, si è provveduto a favorire le azioni necessarie alla corretta gestione del Fondo. Inoltre è stato fornito il supporto tecnico-specialistico necessario, anche in azioni di formazione mirate al personale dipendente.

Politiche di gestione e sviluppo del personale

Come già menzionato, nel 2010 sono proseguite le azioni di razionalizzazione degli organici.
Peraltro, in relazione alle esigenze di ringiovanimento della forza lavoro condivise anche con le OO.SS. con le intese del 15 maggio 2009 e del 17 novembre 2010, le società Trenitalia ed RFI hanno previsto un piano di inserimenti dall'esterno. Gli ingressi di personale sono stati programmati per i settori della manutenzione delle infrastrutture e dei rotabili per far fronte all'introduzione delle nuove tecnologie ed alle numerose uscite di personale avvenute negli ultimi anni.
Al fine di valorizzare le professionalità interne e di limitare il ricorso al mercato esterno per la ricerca di personale neolaureato o di profilo elevato, il Gruppo ha fatto ricorso anche al *job posting* interno
Sul fronte delle assunzioni dall'esterno, si è lavorato per ampliare i bacini di reclutamento delle professionalità di interesse del Gruppo e, in particolare, di ingegneri con brillante percorso formativo ed elevate potenzialità di sviluppo.
Una delle più importanti iniziative è stata il Master di "Ingegneria delle infrastrutture e dei sistemi ferroviari" realizzato in collaborazione con l'Università "La Sapienza" di Roma.

Lo sviluppo si è concentrato su quattro filoni di attività:
1. valutazione e monitoraggio dei target di interesse di Gruppo,
2. realizzazione del sistema di valutazione,
3. revisione dei ruoli e delle competenze delle aree di staff,
4. identificazione della nuova famiglia professionale Ambiente attraverso la valutazione delle competenze tecnico professionali.

Nell'ambito della valutazione e del monitoraggio delle popolazioni d'interesse di Gruppo, sono stati portati avanti i seguenti progetti:
- *Management Appraisal* per i dirigenti (Certificazione Competenze Professionali e Manageriali)
- Quadri Apicali (Valutazione dei titolari di posizioni di peso) - L'attività di valutazione dei Quadri Apicali – avviata nel 2008 – ha coinvolto fino alla fine del 2010, 1.200 persone.
- Laureati - È continuato nel 2010 il processo di *Development Center* di Orientamento rivolto ai laureati e gestito dal team di *assessor* intersocietari.
- Sistema delle competenze di Gruppo: in quest'ambito e con particolare attenzione al popolamento delle conoscenze.
- Famiglia Ambiente: in quest'ambito sono state valutate circa 100 persone tra Dirigenti, Quadri e Addetti per formare la nuova famiglia ambiente.

Fondo per il perseguimento di politiche attive a sostegno del reddito e dell'occupazione per il personale delle società del Gruppo FS

Il Fondo ha lo scopo - per le aziende del Gruppo FS che sono sprovviste degli ammortizzatori sociali tradizionali - di dare attuazione agli interventi previsti dall'art. 59, comma 6, della legge istitutiva n. 449 del 1997, diretti a favorire la riorganizzazione ed il risanamento del Gruppo stesso in considerazione del processo di ristrutturazione e sviluppo del sistema di trasporto ferroviario. A seguito della definizione degli accordi del 15 maggio 2009 tra Gruppo FS e Organizzazioni Sindacali di categoria, recepiti con decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti n. 510 del 23 giugno 2009 e successive modifiche, su conforme parere del MIT, nonché del Ministero del Lavoro e delle Politiche Sociali, il 25 giugno 2010 è stata sottoscritta specifica convenzione tra Gruppo FS e INPS, per trasferire all'Istituto previdenziale la gestione e l'erogazione degli interventi di sostegno al reddito posti a carico del Fondo. Sulla base delle rinnovate intese, si è conseguentemente insediato il Comitato Amministratore – nominato con il già citato D.M. – che, dopo aver approvato il bilancio del Fondo, ha contestualmente avviato iniziative di gestione del Fondo, tra cui l'istanza per il riconoscimento della personalità giuridica del Fondo alla competente autorità prefettizia ed il rilascio di specifico codice fiscale. Con l'avvio, a novembre 2010, delle procedure di attivazione delle prestazioni straordinarie del Fondo, e l'individuazione con accordi sindacali degli esuberi da esodare, è stata deliberata l'attivazione da Marzo 2011 dei primi interventi straordinari.
Parallelamente è stata sviluppata un'intensa attività relazionale con le strutture INPS per implementare le procedure di gestione del Fondo – tuttora in corso – nonché, a partire da ottobre 2010, di supporto alle strutture aziendali nell'attivazione delle procedure sindacali necessarie per accedere alle prestazioni straordinarie del Fondo e nella definizione delle necessarie procedure gestionali interne.

La Formazione

In linea con il Piano d'Impresa 2007-2011, la formazione del Gruppo FS si è caratterizzata come supporto alla creazione di valore, focalizzata allo sviluppo delle competenze necessarie al raggiungimento dei risultati aziendali e più vicina alla linea per trasmettere le strategie, declinarle in obiettivi ed azioni misurabili.
In particolare, gli aspetti fondamentali che hanno caratterizzato tutti i progetti formativi e le azioni strutturali 2010 sono stati l'innovazione nella scelta dei metodi formativi e soprattutto l'adozione di tecnologie innovative ed integrate a supporto e sviluppo dell'approccio auto formativo (formazione intervento, metodologie modulari e integrate e sviluppo dell'*e-learning*).
Nell'ambito della formazione istituzionale, sono stati completati i percorsi trasversali sui temi degli *economics*, del *project management* e del lavoro di gruppo. La formazione istituzionale di orientamento che ha la finalità di accompagnare i giovani laureati assunti nel Gruppo dal 2009 e condividere valori e conoscenza tecnico – ferroviaria è ripartita nel primo semestre del 2010.
La formazione manageriale è stata orientata in modo particolare a rafforzare i gap evidenziati nelle valutazioni aziendali (*assessment e management review*).

Vanno inoltre segnalati due importanti progetti di affiancamento e supporto per quadri apicali e laureati in crescita. Sono entrambi iniziati nel 2009 e realizzati nell'arco del 2010:

- Progetto *Mentoring*, volto ad individuare e formare alcuni dirigenti del Gruppo al ruolo di "mentori" che, insieme al responsabile gerarchico, hanno il compito di supportare il personale laureato nel percorso di sviluppo, fornendo loro tutte le informazioni necessarie per l'ottimale svolgimento delle attività assegnate, sostenendone la crescita professionale;
- Progetto Maestri di Mestiere, volto a individuare e formare delle figure di esperti tecnici, "primi di mestiere" che, a supporto del responsabile gerarchico, avranno il compito di facilitare l'inserimento in azienda del personale laureato, assunto più di recente, fornendo loro tutte le informazioni tecniche e procedurali necessarie per l'ottimale svolgimento delle attività assegnate e sostenendone la crescita professionale.

È stato significativo anche il supporto dato nel corso della seconda metà del 2010 dalla formazione al Progetto FIReS (*Financial International Reporting Standards*), destinato a mettere le persone coinvolte nel percorso di transizione in grado di gestire il passaggio ai principi contabili internazionali IAS/IFRS che il Gruppo FS ha deciso di adottare a partire da fine 2010.

La Sicurezza e la Salute sul lavoro

In materia di sicurezza e salute sul lavoro, le attività realizzate nel 2010 sono state incentrate sulla piena attuazione degli obiettivi di riduzione degli infortuni e di miglioramento della prevenzione previsti dagli indirizzi di medio termine 2008-2012, emanati con la Disposizione di Gruppo AD n. 113/2008 emessa dall'amministratore delegato, attraverso progetti di natura organizzativa, formativa e di rinnovamento tecnologico.
In collaborazione con l'INAIL, è stato realizzato il progetto di formazione "Sbagliando s'impara", avente per oggetto una metodologia di indagine sulle cause di infortuni, che ha coinvolto i responsabili della gestione della sicurezza sul lavoro delle società del Gruppo. Il modello, realizzato da INAIL-ISPESL-Regione Lazio, è considerato una buona prassi in materia di analisi incidentale e standardizza le cause delle dinamiche degli infortuni, permettendo di identificare le priorità delle azioni di prevenzione.
È proseguita inoltre l'opera di sensibilizzazione e approfondimento delle principali tematiche di rilievo della rinnovata normativa di prevenzione con un seminario, che ha coinvolto i livelli di maggiore responsabilità del *management* aziendale in materia, riguardante le modifiche introdotte alla disciplina della delega di funzioni del datore di lavoro ed alle responsabilità in materia di valutazione dei rischi e di valutazione dei rischi da interferenza nei casi di appalto. I temi del seminario sono stati oggetto di un numero monografico della rivista "Quaderni Federtrasporto" che è stato diffuso a tutti i dirigenti e i datori di lavoro delle società del Gruppo.
Le società del Gruppo Ferrovie dello Stato hanno proseguito l'impegno nel miglioramento continuo delle attività di tutela della salute dei propri dipendenti; il dato più significativo riguarda il numero di lavoratori sottoposti a visite nell'ultimo biennio: 53.317 nel 2010 (+5,8% rispetto al 2009).
Il *trend* degli infortuni sul lavoro riguardanti le principali società del Gruppo (Ferrovie dello Stato, RFI, Trenitalia, Ferservizi ed Italferr), sebbene il dato 2010 non sia ancora consolidato, evidenzia per il periodo 2002-2010, in base ai dati sugli infortuni indennizzati forniti dall'ente assicuratore INAIL, un miglioramento facendo registrare una riduzione del 25,1% circa. Nel biennio 2008-2009 la riduzione percentuale è stata del 12,9% rispetto ad un obiettivo del 10%. Il miglioramento della gestione delle attività di sicurezza è evidenziato dalla diminuzione del valore dell'indice di incidenza (numero degli infortuni ogni mille dipendenti), che risulta pari a 38,6 facendo registrare il miglior valore dal 2004, dopo un andamento sostanzialmente costante nel periodo 2005-2008.

Clienti

Nell'ambito dell'offerta dei servizi di trasporto ferroviario riconducibili a Trenitalia, 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), che ha comportato sull'intero anno un aumento del 12% dell'offerta complessiva del segmento. Le opportunità offerte dal mutato scenario infrastrutturale sono state colte attraverso:

AV FRECCIAROSSA: rafforzamento dei collegamenti della Dorsale Milano-Roma con estensioni del servizio da/verso Torino e Napoli. È stato ampliato l'intervallo diurno di servizio (dalle 6,00 alle 20,00 con estensione alle 21,00 nei giorni a maggiore domanda) e, più in generale, da una migliore copertura delle fasce orarie e dal miglioramento del presidio territoriale, con il potenziamento delle stazioni "porta" dell'Alta Velocità (Torino Porta Susa, Milano Porta Garibaldi, Milano Rogoredo, Roma Tiburtina).
Nel corso dell'anno, l'offerta è stata caratterizzata da interventi mirati di rimodulazione, con l'obiettivo di meglio cogliere le esigenze della domanda di traffico e di cogliere nuove opportunità di mercato.

Il nuovo orario invernale 2010-2011 ha recepito le ulteriori novità in termini di offerta commerciale proseguendo nella direzione già tracciata nel corso degli ultimi anni potenziando ulteriormente l'offerta. In sintesi le principali novità introdotte sono state:

- Raddoppio dei collegamenti da Milano/Bologna/Firenze e Roma verso Salerno (e viceversa).
- 5 nuovi collegamenti tra Torino e Roma.
- Introduzione del nuovo collegamento diretto Torino-Napoli in 5h 37' (prima solo Intercity (IC) diretto con percorrenza superiore a 9h).
- Ridistribuzione dell'offerta no-stop Milano-Roma per una migliore copertura delle fasce orarie (nuovo arrivo entro le 9,00 a.m. a Milano e a Roma, estensione delle partenze mattutine fino alle 10,00).
- Raddoppio delle fermate a Torino Porta Susa: da 11 a 22 treni/giorno.
- Potenziamento dell'offerta nei picchi di domanda con 4 nuovi treni in circolazione nei soli giorni e fasce orarie a maggiore richiesta, con l'obiettivo di evitare situazioni di sovraffollamento e soddisfare domanda inevasa.

I diversi livelli di servizio inclusi nella nuova offerta commerciale sono:
TRENI NO-STOP Milano Centrale-Roma Termini: concentrati nelle fasce a maggiore mobilità (dalle 6,00 alle 10,00 e dalle 14,00 alle 19,00), collegano le due metropoli con frequenza a 60' e rinforzi a 30' nelle ore di punta. Nei giorni a maggiore domanda un'ultima coppia di treni parte alle 21,00 con arrivo a destinazione entro la mezzanotte.
TRENI STANDARD Milano Centrale-Roma Termini: costituiscono l'ossatura base dell'offerta FRECCIAROSSA e collegano con frequenza oraria Milano Centrale, Bologna Centrale, Firenze Santa Maria Novella e Roma Termini, con estensioni del servizio da/verso Napoli Centrale/Salerno e Torino Porta Nuova, in una fascia temporale compresa tra le ore 6,00 e le ore 20,00. Di questi, 16 hanno origine/destinazione Napoli Centrale e 8 Salerno; inoltre 3 hanno origine/destinazione Torino Porta Nuova. Una coppia di treni ferma anche a Piacenza, Parma, Reggio Emilia e Modena, estendendo anche a tali importanti bacini le velocizzazioni della linea AV.
TRENI Torino Porta Nuova-Milano P.G.-Roma Termini: tipologia di servizio che collega rapidamente Torino a Roma nelle fasce orarie ad alta domanda di mobilità, effettua fermate intermedie a Torino Porta Susa, Milano Garibaldi, Milano Rogoredo, Bologna Centrale e Firenze Campo di Marte (dal 12 dicembre 2010 sostituita con Firenze Santa Maria Novella).
A questi si aggiungono ulteriori 7 collegamenti Torino-Roma via Milano Centrale che portano a 19 il numero dei collegamenti complessivi tra Torino e la capitale.
Inoltre dal mese di dicembre 2010 per i passeggeri del FRECCIAROSSA è possibile navigare in internet sia utilizzando le chiavette USB-UMTS su *notebook*, sia attraverso il sistema *Wi-Fi* di bordo anche su *smatphone*, *tablet* oltre che sul PC. La tecnologia di base è rappresentata dalla banda larga mobile UMTS/HSDPA con un'infrastruttura, come si è già evidenziato, realizzata specificamente per Trenitalia da Telecom Italia; a partire da maggio 2011, poi, grazie ad un'innovativa piattaforma web accessibile tramite *Wi-Fi*, sarà disponibile un pacchetto di prodotti multimediali di intrattenimento e di informazione.
Per questa impegnativa sfida tecnologica è stata attrezzata l'intera flotta AV con sistemi informatici e di telecomunicazioni di

nuova generazione; è stata inoltre potenziata l'infrastruttura radiomobile UMTS per ampliare la copertura e la capacità di rete.
AV FRECCIARGENTO: nel corso dei primi mesi del 2010 si è completata la consegna dei materiali ETR 600 e il completamento delle consegne dei treni ha contribuito ad un importante rinnovamento della flotta che si compone quindi di 15 ETR 485 e di 12 ETR 600, utilizzati sulle rotte ad alta valenza commerciale a percorso misto (linee AV e rete convenzionale).
VENEZIA-ROMA è stata confermata e velocizzata di circa 40' l'offerta cadenzata oraria tra Venezia e Roma. Ad eccezione dei treni Fast, che fermano soltanto nelle stazioni di Venezia Mestre e Padova, tutti i treni effettuano le fermate intermedie di Venezia Mestre, Padova, Bologna Centrale e Firenze Santa Maria Novella. Da Venezia Mestre una coppia di treni prosegue per Udine.
ROMA-VERONA è stata rimodulata, incrementata e velocizzata l'offerta tra Verona e Roma, con fermate intermedie di Bologna Centrale e Firenze Campo Marte. Dal cambio orario di dicembre 2009 due treni raggiungono Brescia, mentre tra giugno e settembre 2010 quattro treni sono stati prolungati a Bolzano.
ROMA-PUGLIA è stata rimodulata, allo scopo di meglio distribuire l'offerta nell'arco della giornata, e incrementata di due treni FAST l'offerta tra Roma e Bari. Dal 10 marzo al 7 giugno 2010, a causa di una frana fra le stazioni di Savignano-Greci e Montaguto-Panni, la circolazione ferroviaria sulla linea è stata interrotta tra Benevento e Foggia. Tra queste stazioni è stato attivato un servizio sostitutivo con autobus e mediamente l'aumento del tempo di viaggio è stato tra i 60 ed i 90 minuti.

EUROSTARCITY - FRECCIABIANCA: il prodotto ESCity (denominato FRECCIABIANCA) viaggia sulle linee tradizionali e si snoda attraverso 3 principali direttrici: Adriatica (Mi-An-Ba-Le), Tirrenica (RM-Ge-Mi) e Trasversale Padana (To-Mi-Ve).
Nel segmento **"Servizio Universale"** sono classificati tutti i treni che rientrano nel Contratto di Servizio con lo Stato. Nel corso del 2010 sono state apportate dalla Committenza varie modifiche al perimetro di offerta per ottimizzare le risorse finanziarie disponibili sulle esigenze prioritarie di trasporto, rivedendo in particolare il perimetro dei servizi Notte, in forte flessione.
Questo segmento in Europa è stato sostanzialmente eliminato da tutte le imprese ferroviarie ad eccezioni di pochissimi collegamenti internazionali, per effetto della concorrenza del vettore aereo. In coerenza con questo scenario in Italia si sta assistendo ad una contrazione del traffico particolarmente consistente (-23% su 2009) che obbliga la Committenza, a parità di corrispettivi, a ridurre drasticamente il perimetro dei treni richiesti. Il prodotto Intercity, invece, è stato caratterizzato da una consistente revisione delle composizioni che ha toccato, in particolare, il segmento "non contribuito" dove le operazioni di razionalizzazione dell'offerta, con contribuzione fortemente negativa, sono state particolarmente incisive.

Per quanto riguarda il **Trasporto Regionale**, nel 2010 è stata pressoché conclusa l'attività di rinnovo dei contratti di servizio con le Regioni, che, diversamente dal passato, prevedono la definizione di corrispettivi correlati ai servizi offerti agganciandoli ad una logica di "Catalogo del servizio" reso. Il Catalogo ha ridefinito la modalità di riconoscimento dei corrispettivi sulla base dell'individuazione di diversi *drivers* quali i prezzi orari per categoria di treno e servizio offerto sostituendo la modalità solo correlata alla definizione del corrispettivo a treno-km, utilizzata nei precedenti contratti. La quantificazione dei corrispettivi sulla base del Catalogo ha evidenziato, per ciascuna Regione, la storica insufficienza delle risorse previste a sostegno dei precedenti contratti di servizio che per molti anni non ha consentito di remunerare i fattori della produzione ed in particolare il suo capitale investito. Nonostante questo, è bene ricordare che nel corso degli anni, il capitale investito della Divisione del Trasporto Regionale di Trenitalia ha subito importanti incrementi in conseguenza degli investimenti che quest'ultima, ha dovuto comunque effettuare per garantire il servizio.

Nel corso del 2010 sono stati firmati i contratti di servizio, con durata sei anni più sei, con 7 Regioni (Lazio, Basilicata, Liguria, Molise, Puglia, Umbria e Veneto Lotto 1). Sono stati invece siglati i contratti di servizio e sono in attesa della ratifica degli organi competenti, con altre 2 Regioni (Abruzzo e Calabria). Per quanto concerne invece la Regione Piemonte, nel 2010 è stato siglato un accordo complessivo che definisce le principali clausole del contratto 2011-2016 con prezzi "a catalogo" e chiudendo nel contempo le controversie relative agli esercizi 2008, 2009 e 2010. Per le Regioni a Statuto Speciale Sicilia, Sardegna, Valle d'Aosta e "servizi indivisi" dell'area Nord-Est l'attività di negoziazione del Contratto di Servizio con lo Stato è ancora in essere.

A questi si aggiungono i contratti stipulati nel corso del 2008 e 2009 con le restanti 6 Regioni (Friuli Venezia Giulia, Campania, Lombardia, Marche, Toscana ed Emilia Romagna) e con 2 Provincie Autonome (Trento e Bolzano).

La formalizzazione dei contratti di servizio con durata di 6 anni, rinnovabili per ulteriori 6 anni, 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 regionale che è elemento fondante dei nuovi contratti.

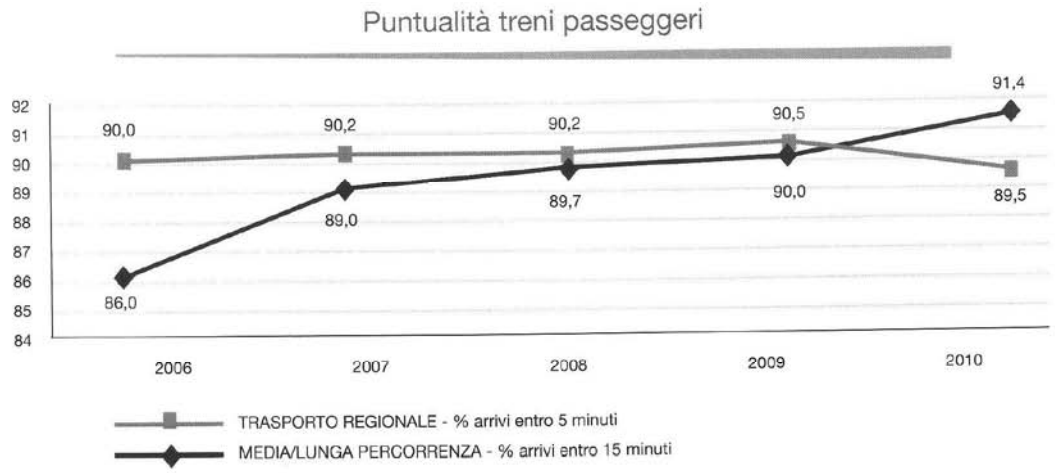
Nel corso del 2010 sono stati attivati i nuovi contratti di pulizia dei rotabili e degli impianti industriali in 5 Regioni (Campania, Liguria, Lazio, Lombardia, Puglia); nelle altre Regioni, concluse le procedure della seconda gara per i servizi di pulizia, sono in corso di attivazione i relativi contratti/lotti. Le azioni avviate ed in parte concluse, sono la naturale ed inderogabile conseguenza dell'esigenza, espressa nei nuovi contratti di servizio regionali, per addivenire in tempi rapidi ad un significativo miglioramento del livello del servizio offerto ai clienti del trasporto regionale. Il tema della pulizia del materiale rotabile è stato affrontato a partire dall'anno 2009, con particolare determinazione e convinzione nel comune convincimento che non potesse perdurare la difficile situazione delle gestione dei contratti stessi con i precedenti appaltatori. Ad oggi praticamente sono stati risolti tutti i rapporti con i precedenti appaltatori procedendo, nei limiti consentiti dalla normativa vigente, a nuove assegnazioni o al rifacimento di alcune gare (segmento Alta Velocità). I livelli di qualità percepita dalla clientela stanno, progressivamente, migliorando e il percorso è atteso produca significativi miglioramenti entro la fine del 2011 quando il ridisegno complessivo della gestione delle pulizie potrà dirsi concluso.
Sul settore del trasporto regionale va certamente evidenziata la situazione che si è venuta a creare nel corso degli ultimi mesi del 2010 in conseguenza dell'approvazione della Legge di Stabilità dove i fondi che dovranno essere trasferiti dallo Stato alle Regioni per il finanziamento del trasporto su ferro sono stati, in una prima fase, significativamente ridotti e reintegrati parzialmente solo attraverso provvedimenti successivi e con una visibilità limitata al solo esercizio 2011 e per gli anni successivi solo a livello programmatico, sulla base dell'Accordo del 16 dicembre 2010 tra Regioni e Governo. Trenitalia ha firmato contratti con le Regioni italiane che prescindono dalle modalità attraverso le quali le Regioni stesse potranno reperire le necessarie fonti di finanziamento; ciò non di meno, l'incertezza che domina l'intero settore è tale da indurre le Regioni a possibili riduzioni di offerta che gli stessi contratti consentono. Tali processi, seppur compresi all'interno della capacità di adattamento della società, sono però in palese contrasto da un lato con le esigenze di mobilità che i territori manifestano, dall'altro con un benché minimo criterio di programmazione che il settore ferroviario impone in relazione ai tempi per la realizzazione dei piani di investimento che possano accompagnare lo sviluppo dell'offerta.

Per il **Settore Cargo**, l'indice della produzione industriale 2010 evidenzia, soprattutto nel secondo semestre, una lieve ripresa rispetto all'anno precedente sebbene il livello degli ordinativi si sia mantenuto basso. Ciò ha determinato una ripresa più attenuata sul traffico ferroviario.
La debole domanda di trasporto ha indotto i *competitors* su ferro e gomma ad utilizzare la leva prezzo come strumento di difesa delle quote di mercato. La Divisione Cargo di Trenitalia ha mantenuto sostanzialmente gli stessi prezzi del 2009 per i clienti con contratti pluriennali ponendo in essere le seguenti iniziative per l'acquisizione di traffici della concorrenza sui servizi a Mercato:

- *CONVENZIONALE DOMESTICO:* fidelizzazione/focalizzazione sui principali clienti e ristrutturazione dell'offerta per i clienti della Filiera Chimica.
- *CONVENZIONALE INTERNAZIONALE:* consolidamento dell'offerta dedicata sull'asse Nord-Sud attraverso sinergie con TX Logistik e sviluppo di *partnership* con operatori dei Paesi dell'Est Europa.
- *COMBINATO DOMESTICO:* individuazione del reticolo primario degli "*inland terminal*" e dei porti con concentrazione dell'offerta attraverso treni bilanciati.
- *COMBINATO INTERNAZIONALE:* concentrazione dell'attività sui corridoi internazionali e sviluppo traffici con mercati nei Paesi Est Europa.

Sono state altresì avviate sinergie commerciali con la società Serfer e con imprese ferroviarie locali come nel caso di Sistemi Territoriali in Veneto.

Per il "Servizio Universale Merci" le iniziative hanno avuto l'obiettivo del mantenimento dei volumi pianificati (treno completo e multicliente). 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 delle strutture che rappresenta uno degli assi fondanti del piano di ristrutturazione della Divisione al fine della ricerca della necessaria competitività rispetto ai concorrenti.


Puntualità treni passeggeri
92
91
90
89
88
87
86
85
84
90,0
90,2
90,2
90,5
89,5
86,0
89,0
89,7
90,0
91,4
2006
2007
2008
2009
2010
TRASPORTO REGIONALE - % arrivi entro 5 minuti
MEDIA/LUNGA PERCORRENZA - % arrivi entro 15 minuti

Ambiente

Nel 2010 è stato realizzato un importante progetto per lo sviluppo di un Sistema di Gestione Ambientale di Gruppo, finalizzato al disegno di un modello di governo e gestione ambientale e alla definizione dei relativi processi e strumenti di supporto. Il progetto è volto allo sviluppo di un approccio coordinato e unitario nella gestione delle tematiche ambientali, definendo un modello integrato che riesca a garantire consistenza e uniformità tra le società del Gruppo e che sia, ove possibile, integrato con i sistemi di gestione Qualità e Sicurezza in uso presso le singole realtà.

I principali obiettivi raggiunti attraverso le attività del progetto sono stati:
- il disegno del Modello di *Governance* del Sistema di Gestione Ambientale;
- il disegno dei processi e la struttura organizzativa a supporto del Modello di *Governance*;
- l'elaborazione dei piani di implementazione per la Capogruppo e le principali società operative;
- la definizione del Piano di formazione a supporto dell'implementazione.

Il progetto prosegue nel 2011 con la fase di realizzazione dei Piani d'Azione necessari al Gruppo per dotarsi di un Sistema di Gestione Ambientale. Altre importanti iniziative, che hanno contraddistinto il Gruppo nel 2010, sono state:
- la sottoscrizione, assieme alle principali ferrovie mondiali appartenenti all'*International Union of Railways* (UIC), della Dichiarazione *"Mobilità e Trasporto Sostenibile"*, contenente impegni definiti nel rispetto dei 10 principi del *Global Compact* delle Nazioni Unite, relativi a diritti umani, lavoro, ambiente e anti-corruzione. Il Gruppo si impegna verso i propri *stakeholder* a contribuire, in particolare, allo sviluppo di un sistema di Trasporto Sostenibile;
- la già citata realizzazione del "biglietto verde" che modifica il retro del biglietto ferroviario indicando sia il valore delle emissioni medie di CO_2 risparmiate per il viaggio acquistato (rispetto alla media tra auto e aereo), sia valori medi per passeggero delle emissioni di CO_2 prodotte per le tre modalità di trasporto-aereo, treno e auto per due tratte specifiche (Napoli-Milano e Roma-Venezia), con l'obiettivo di sensibilizzare i clienti su quanto sia importante la scelta del mezzo di trasporto e quanto sia virtuoso l'uso del treno. Le emissioni di CO_2 risparmiate per il viaggio acquistato sono convertite in punti verdi che possono essere cumulati nella Carta Fedeltà per richiedere biglietti gratuiti e premi;
- la realizzazione della ventesima edizione della campagna *"Treno Verde"*, in collaborazione con Legambiente, per monitorare qualità dell'aria e inquinamento acustico e sensibilizzare i cittadini sulle tematiche ambientali;
- l'iscrizione al sistema SISTRI, introdotto per il controllo informatizzato della tracciabilità dei rifiuti, di tutte le società del Gruppo produttrici e trasportatrici di rifiuti, e connesse attività di confronto con il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, promotore del sistema, per definire il piano di implementazione e trovare soluzioni adeguate alle specificità del trasporto su ferro.

Le società, in linea con le strategie ambientali di Gruppo, hanno realizzato numerosi interventi, quali:
- conclusione del progetto UIC relativo all'impatto delle emissioni degli apparati frenanti sulla salute umana (*"Breaking gear emissions impact on human health"*), promosso da Trenitalia, che ne ha anche curato il coordinamento e la supervisione, e realizzato in collaborazione con altre Ferrovie europee e con il supporto tecnico-scientifico dell'Università di Bologna. Attraverso l'analisi e lo studio delle sostanze emesse dai materiali frenanti, è stato possibile valutare gli effetti di queste ultime sulla salute umana; in particolare, sono state svolte attività relative alle prove al banco, ai campionamenti a bordo treno delle sostanze derivanti dalla frenatura, alle determinazioni analitiche, alla modellazione delle dispersioni in carrozza e alla valutazione della significatività delle sostanze eventualmente individuate sulla salute dell'uomo e sull'ambiente. Ad esito dello studio risulta che le emissioni generate durante la frenatura dei treni non sono pericolose per la salute umana;
- restituzione da parte di Trenitalia, tramite le credenziali di accesso al Registro Nazionale delle quote di CO_2 e delle emissioni, al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, di 28.194 diritti, a fronte di un contenimento delle emissioni di circa il 9%. Tale contenimento è stato possibile grazie all'applicazione di buone pratiche, all'adozione di sistemi di gestione ambientali efficaci e agli interventi tecnici impiantistici supportati dall'emanazione di linee guida per la conservazione e l'uso razionale dell'energia;
- avvio e conclusione del progetto di sperimentazione di un innovativo processo di disinfestazione termica a bordo di alcune tipologie di rotabili della Divisione Passeggeri, realizzato da Trenitalia in collaborazione con la Direzione Sanità di RFI e l'Università di Perugia;

- prosecuzione del programma, avviato da Trenitalia, di sanificazione e decalcificazione dei serbatoi delle acque a bordo treno con l'attuazione d'interventi di bonifica volti a ridurre il rischio biologico da legionella;
- pianificazione delle attività di misurazione dei campi elettromagnetici e delle emissioni sonore, a bordo treno e lungo l'infrastruttura, prodotti dai rotabili più recenti;
- conclusione del Progetto internazionale "*Railenergy*", coordinato da Trenitalia, che è stato avviato nel 2006 con l'obiettivo di sviluppare e individuare tecnologie in grado di ridurre del 6%, entro il 2020, i consumi energetici di un sistema ferroviario che si ipotizzi raggiunga alla data un raddoppio dei volumi del traffico rispetto a quelli attuali;
- sviluppo della metodologia per il calcolo dell'impronta climatica, da parte di Italferr, per la determinazione delle emissioni di CO_2 legate alle attività di progettazione e realizzazione di nuove linee ferroviarie. La metodologia è stata certificata da un organismo esterno (SGS Italia) secondo la norma internazionale ISO 14064.1:2006, facendo risultare Italferr la prima società di ingegneria al mondo che ha conseguito un tale prestigioso traguardo;
- sviluppo, da parte ancora di Italferr, di una metodologia per la valutazione, già in fase di progettazione, della sostenibilità dell'infrastruttura ferroviaria secondo criteri ambientali, economici e sociali;
- realizzazione, sempre da parte di Italferr, di Banche Dati Ambientali per la raccolta e valorizzazione di informazioni ambientali e archeologiche acquisite nel corso delle attività di monitoraggio svolte durante le fasi *ante operam*, in corso d'opera e *post operam* nonché la predisposizione del Portale Osservatori Ambientali, nato in seguito agli impegni assunti da RFI/TAV con il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare durante la realizzazione di linee e nodi ferroviari AV/AC. Tale Portale, insieme ai siti web divulgativi realizzati su richiesta degli Osservatori Ambientali della Linea Padova-Mestre e del Nodo di Firenze da Italferr e i WebInfoPoint Bologna AV e Firenze AV realizzati da RFI, rientra nelle iniziative destinate, prevalentemente ma non solo, alle collettività locali interessate da grandi lavori ferroviari e relativo loro inserimento nel territorio attraversato.

Energia

Nel corso dell'anno si è dato seguito a numerosi interventi di monitoraggio e analisi dei consumi con l'obiettivo di garantire maggiore efficienza energetica. In tal modo si è favorito l'intervento diretto degli *Energy Manager* delle società, per una più attenta valutazione e pianificazione dei consumi e delle possibili alternative di approvvigionamento. In tale ambito, le iniziative principali sono state:

- utilizzo di sistemi combinati di produzione contemporanea di caldo-freddo per migliorare il rendimento complessivo degli impianti delle principali stazioni;
- avvio, in fase sperimentale, del progetto "*Smart Service*", un modello di gestione dell'illuminazione nelle stazioni con impianti a tecnologia LED e telegestione di enti e apparecchiature di stazione;
- sviluppo e sperimentazione di una Piattaforma Energetica Polifunzionale (PEF) per la realizzazione dell'autonomia energetica di un sito ferroviario, agendo sulla riduzione dei consumi di energia (es. cogenerazione) e sulla realizzazione di impianti di produzione di energia da fonti rinnovabili (es. fotovoltaico, minieolico);
- predisposizione di un progetto nazionale "Telegestione e telecontrollo torri faro" per la riduzione dei consumi energetici per l'illuminazione delle stazioni e dei piazzali ferroviari (risparmi annui previsti del 35% circa, a regime);
- completamento delle indagini energetiche e conseguente rilascio degli attestati di Certificazione Energetica dei fabbricati viaggiatori delle stazioni di Alessandria, Padova, Rimini, Milano Porta Garibaldi, Salerno e Foligno.

Emissioni atmosferiche

Il Gruppo Ferrovie dello Stato, oltre alle attività di efficienza energetica sopra riportate, ha condotto diversi studi volti a ridurre le emissioni di gas serra: studi tecnico-scientifici per l'installazione su larga scala di pannelli fotovoltaici sulle coperture di stazione, studi di fattibilità per lo sviluppo, nelle stazioni principali, di sistemi combinati di produzione energetica che includano fonti alternative, definizione di metodologie per la valutazione dell'impronta climatica delle linee ferroviarie. È inoltre proseguita la sostituzione degli impianti a gasolio con impianti a gas metano, a minor impatto ambientale, e la realizzazione di nuove centrali di produzione a maggior rendimento energetico e con minori emissioni di inquinanti.

Impatto acustico

Per contenere l'impatto acustico e di vibrazione della circolazione ferroviaria sono stati attuati diversi interventi. In particolare Italferr ha sviluppato, nel corso del 2010, numerosi studi acustici e di vibrazione in fase di progettazione preliminare, definitiva ed esecutiva per nuove tratte (Finale Ligure-Andora, Parma-Vicofertile, Rho-Gallarate) e nodi ferroviari (Palermo, Bologna).
Per quanto riguarda gli interventi di contenimento e abbattimento del rumore per le linee già in esercizio, è stata portata avanti da RFI l'attività prevista nel proprio Piano di Risanamento, come approvato dalla Conferenza Unificata Stato-Regioni nel luglio 2004.

Siti contaminati

Prosegue l'attività di bonifica e recupero del territorio. Nell'ambito del potenziamento infrastrutturale del Nodo di Genova, è terminato il monitoraggio *ante operam* e sono iniziati i lavori di bonifica con il contestuale monitoraggio in corso d'opera dell'area Parco Tabacchi; per Genova Brignole, è terminato il monitoraggio *ante operam* ed è iniziato il monitoraggio in corso d'opera relativo all'esecuzione della prima fase delle attività di bonifica; per Genova Piazza d'Armi, è stata approvata l'Analisi di Rischio; per Genova Terralba, è stato approvato il Progetto di Messa in Sicurezza Operativa. Sono state condotte attività di messa in sicurezza d'emergenza per la nuova stazione AV Roma Tiburtina e nell'area del Viadotto Fiumarella (Catanzaro Lido). Nell'ambito dei lavori sul Nodo di Brescia sono stati avviati due nuovi procedimenti di bonifica ambientale, a seguito di rinvenimento di contaminazioni da idrocarburi policiclici aromatici e fitofarmaci in un'area e contaminazioni di zinco e diossine in un'altra. Continuano, a cura di Trenitalia, analoghe attività di bonifica e recupero del territorio su 19 siti, di cui 3 di interesse nazionale.

Archeologia

La realizzazione di grandi infrastrutture rappresenta oggi un'occasione di ricerca scientifica e di valorizzazione dei siti. Il Gruppo FS sempre più affronta preventivamente il rischio archeologico con l'ausilio di studi e analisi specialistiche volte a valutare, già in fase di progettazione, l'impatto delle nuove infrastrutture ferroviarie sul patrimonio storico-archeologico interessato: si riesce, in tal modo, a coniugare la salvaguardia del patrimonio antico con la costruzione di opere pubbliche di rilevante importanza. In tale ambito Italferr, nel corso del 2010, ha effettuato diversi studi e indagini archeologiche contestualmente alla progettazione di alcune tratte e interventi ferroviari quali: Torino-Lione, Venezia-Trieste, Nodo di Bari, Nodo di Roma (bretella merci Casilina). Un esempio particolarmente significativo di archeologia preventiva è rappresentato dal progetto della nuova linea Palermo-Messina, nel tratto compreso tra Campofelice di Roccella e Termini Imerese, nell'ambito del quale si è contribuito alla conoscenza e alla tutela dell'antica città di Himera.

Quadro macroeconomico

Dopo i timidi segnali positivi registrati nella seconda metà del 2009, la ripresa economica mondiale è proseguita nel 2010 con un ritmo di crescita diverso per aree geografiche e per paese, ma in generale lento e con prospettive di lungo termine abbastanza incerte.

La crescita del PIL mondiale, trascinata dal commercio mondiale e pari al +5,2 per cento in media d'anno, è tornata a ritmi precedenti la crisi: fortemente positiva nei paesi emergenti, soprattutto asiatici, anche se non priva di zone d'ombra dovute a pressioni inflazionistiche (Cina +10,3%; India +9,5%); molto moderata nei paesi avanzati anche perché gravata da importanti sacche di disoccupazione (USA +2,8%; Regno Unito +1,7% ; Area euro +1,7%).

In questo quadro congiunturale, nei paesi avanzati le azioni dei governi e delle banche centrali, in presenza di una domanda interna ancora fragile e di rischi inflazionistici contenuti, hanno mantenuto l'orientamento già fortemente espansivo delle politiche monetarie. Diversamente è avvenuto nei paesi emergenti dove, a causa del rincaro dei prodotti alimentari, le pressioni inflazionistiche si sono rivelate più accentuate e le autorità sono intervenute per rendere le condizioni monetarie meno accomodanti.

Anche nell'area dell'euro, nonostante l'ostacolo del debito sovrano di alcuni paesi, la crescita economica è tornata su valori positivi. Nel complesso il PIL è cresciuto dell'1,7 per cento grazie al contributo delle esportazioni e degli investimenti, mentre la dinamica dei consumi delle famiglie ha risentito dell'incertezza delle prospettive sull'andamento dell'occupazione. Tra i paesi dell'Unione Europea la dinamica del PIL risulta decisamente sopra la media in Germania (+3,5 per cento in media d'anno) ed attorno alla media in Gran Bretagna ed in Francia, laddove la Spagna rappresenta il fanalino di coda con una variazione del PIL leggermente negativa. L'inflazione dell'area euro è andata gradualmente aumentando nel corso del 2010, trainata dalla ripresa dei prezzi al consumo dei prodotti alimentari ed energetici.

Per quanto riguarda l'economia italiana, con un tasso di variazione del PIL meno robusto rispetto ai maggiori paesi europei (+1,1 per cento) il quadro congiunturale resta debole. La dinamica di crescita, dopo un inizio d'anno incoraggiante con espansioni attestatesi sul mezzo punto percentuale (+0,4 e +0,5 per cento rispettivamente nel primo e secondo trimestre 2010), ha mostrato un evidente rallentamento sul finire dell'anno, in concomitanza di un leggero affievolimento della domanda pubblica e degli scambi commerciali (+0,3 e 0,1 per cento rispettivamente nel terzo e quarto trimestre). Il sostegno fornito dai consumi delle famiglie è stato pari allo 0,7 per cento, a conferma di un atteggiamento prudente da parte di queste ultime dovuto, da un lato, alla contrazione del reddito disponibile e, dall'altro, alle incerte prospettive sulle condizioni del mercato del lavoro. A fine anno il tasso di disoccupazione ha raggiunto l'8,6 per cento, in aumento di circa un punto percentuale rispetto all'anno precedente. In aumento anche l'inflazione, +1,6 per cento (+0,8 per cento nel 2009), che riflette in larga parte la dinamica dei prezzi dei prodotti alimentari ed energetici. In crescita anche la produzione industriale (+5,5 punti percentuali rispetto al 2009).

Andamento dei mercati di riferimento e del traffico ferroviario nazionale

A conferma dei segnali di ripresa delle attività economiche, anche il settore dei trasporti nel 2010 esprime segnali di recupero e di assestamento in quasi tutti i segmenti del trasporto merci e passeggeri.

Pur in presenza di un quadro congiunturale incerto, il trasporto passeggeri di breve e lunga percorrenza manifesta dinamiche positive.

Il traffico aereo mostra una crescita complessiva del 7,0 per cento con un andamento più marcato per la componente internazionale (+7,9 per cento) rispetto a quella nazionale (+5,9 per cento). In tale ultimo ambito sono da segnalare significativi incrementi per alcuni scali provinciali, mentre per gli scali minori di Roma e Milano si registrano decrementi di traffico rispettivamente del 19,2 e del 5,7 per cento.

Per quanto concerne la modalità marittima, dopo la battuta di arresto del 2009, la domanda di trasporto passeggeri nei porti italiani ricomincia a crescere e, nel primo semestre dell'anno, registra una variazione del +6,0 per cento. In aumento del 5,0 per cento anche il mercato delle crociere.
Sostanzialmente stabile il traffico autostradale di veicoli leggeri con un decremento dello 0,1 per cento nel 2010, su cui ha influito l'altalenante aumento del prezzo della benzina. In sensibile calo invece, di circa il 10,0 per cento, il numero delle immatricolazioni di automobili nell'anno, che sconta il mancato rinnovo degli ecoincentivi.
Torna a crescere, dopo la battuta d'arresto del 2009, la domanda di mobilità nei grandi centri urbani: i passeggeri trasportati dalle grandi aziende di trasporto pubblico locale sono cresciuti di circa 21,0 punti percentuali; tale crescita trova conferma anche nei dati relativi al trasporto ferroviario regionale del Gruppo FS, che ha conosciuto un incremento sia in termini di passeggeri trasportati (+9,0 per cento) che di passeggeri*km (+2,4 per cento).
La completa liberalizzazione del trasporto ferroviario, intrapresa in Italia con modalità più ampie e tempistiche più celeri rispetto alla normativa europea di riferimento, ha consentito già da diversi anni l'affermarsi di un numero sempre crescente di imprese ferroviarie. Al 31 dicembre 2010 si registra la presenza di 50 imprese ferroviarie munite di licenza (al netto delle licenze revocate), di cui 32 munite del certificato di sicurezza (fonte: Agenzia Nazionale per la Sicurezza Ferroviaria ANSF).
Gli operatori terzi hanno complessivamente realizzato, sulla rete ferroviaria nazionale, circa 21,4 milioni di treni*km, di cui circa 11,8 milioni prodotti nel trasporto merci con volumi in crescita di circa il 30% rispetto al 2009 portando così la quota di mercato degli operatori non appartenenti al Gruppo FS a circa il 23% su scala nazionale.
Favorita dalla ripresa degli scambi commerciali (export +7,4 per cento; import +10,4 per cento) e dalla crescita della produzione industriale (+5,5 per cento), nel settore merci spicca la robusta crescita del trasporto aereo con un tasso di variazione delle tonnellate movimentate pari al 21,0 per cento sull'anno precedente. Particolarmente sostenuto l'aumento del traffico negli scali di Milano Malpensa (+26,6 per cento) e Roma Fiumicino (+21,0 per cento).
In recupero anche il trasporto marittimo i cui dati, riferiti al primo semestre dell'anno ma che trovano conferma anche nelle risultanze del secondo semestre, mostrano una variazione del +6,3 per cento nelle tonnellate trasportate, mentre il traffico di container sconta ancora una leggera flessione.
Anche nel trasporto su strada i flussi relativi al movimento merci autostradale pesante, misurato in veicoli*km, hanno mostrato un *trend* favorevole già da inizio anno, evidenziando un incremento complessivo nel 2010 del 2,2 per cento. In crescita anche l'immatricolazione di nuovi veicoli commerciali (+6,2 per cento nell'anno).
Ugualmente in risalita le attività delle aziende di logistica con una variazione complessiva del fatturato di circa il 7,0 per cento rispetto all'anno precedente.

Focus sul traffico passeggeri e merci del Gruppo

La realizzazione e il completamento della rete AV/AC sull'asse Torino-Milano-Roma-Napoli-Salerno del dicembre 2009, nonché gli interventi di potenziamento dei nodi ferroviari nelle aree urbane più popolate, hanno riequilibrato il sistema dei trasporti italiano rendendo il traffico ferroviario più fluido nel suo complesso. Nel corso del 2010, attraverso la piena operatività del sistema AV/AC, che ha recuperato la capacità di concorrenza del treno sulle medie e lunghe distanze garantendo una valida alternativa di spostamento e contribuendo a modificare le abitudini degli italiani, si è rafforzato il gradimento e l'apprezzamento del nuovo modo di viaggiare in Italia.
Il volume di traffico viaggiatori di Trenitalia presenta complessivamente una flessione del 2,4 per cento rispetto al 2009. In termini assoluti i viaggiatori*km hanno raggiunto i 43,4 miliardi di cui 20,6 miliardi relativi al complesso dei servizi per la media e lunga percorrenza e 22,8 miliardi per il trasporto regionale e locale. Anche nel 2010, come nell'anno precedente, è proseguito lo spostamento di viaggiatori a favore dei nuovi Servizi a Mercato Profittevole, anche perché per i Servizi a carattere Universale si è ridotta l'offerta, in linea con le minori risorse dedicate a questo comparto da parte del committente pubblico. È proseguita inoltre la revisione dei servizi non contribuiti e per i quali non esistono presupposti di adeguate *performance* economiche.

I singoli segmenti dei servizi di media e lunga percorrenza hanno conseguito risultati tra loro differenti, come di seguito descritto:

- crescita dell'1,3 per cento dei viaggiatori*km dei Servizi a Mercato Profittevole sostenuta, in particolare, dal forte successo dei prodotti "Freccia" con circa 20 milioni di viaggiatori trasportati (+24 per cento sulla relazione Roma-Milano, +23 per cento sulla relazione Milano-Napoli) ed un indice di gradimento del servizio del 93 per cento;

- flessione significativa (-18,2 per cento) del Servizio Universale dimensionato, in qualità e quantità, in attuazione a quanto richiesto dalla committenza pubblica;
- diminuzione del 7,9 per cento dei Servizi a mercato a margini negativi in conformità con gli obiettivi aziendali di sostenibilità economicofinanziaria e patrimoniale.

La produzione, espressa in treni*km, è sostanzialmente stabile rispetto al 2009 (+0,1 per cento) con scostamenti di segno opposto per i servizi a media e lunga percorrenza (-2,4 per cento) e per il trasporto regionale (+1,1 per cento).
Con riferimento ai servizi di media e lunga percorrenza, l'offerta ammonta a poco più di 78 milioni di treni*km ripartiti come di seguito descritto:

- il 52 per cento, pari a 40,6 milioni di treni*km, costituisce l'offerta dei Servizi a Mercato Profittevole con un incremento del 4,5 per cento rispetto al 2009, legato principalmente allo sviluppo dell'offerta di servizi FRECCIAROSSA e FRECCIARGENTO;
- nel Servizio Universale l'offerta ammonta a 30,4 milioni di treni*km (-8,1 per cento);
- i Servizi a mercato a margini negativi hanno consuntivato volumi per 7 milioni di treni*km con una flessione del 12,5 per cento.

Nel segmento del trasporto regionale e locale il volume dei treni*km prodotti si è mantenuto sopra ai 189 milioni con un incremento dell'1,1 per cento rispetto all'anno precedente.
In crescita il *load factor* sia per i servizi del trasporto di media e lunga percorrenza che per il trasporto regionale, con un coefficiente medio rispettivamente del 50,9 per cento e del 31,6 per cento; con forti variazioni, quest'ultimo, tra le fasce orarie "di punta" e quelle "di morbida".
Anche nel corso del 2010 sono proseguite le attività di controllo intraprese dal Gruppo, in termini di *comfort*, puntualità, informazione e pulizia a bordo treno per migliorare la qualità del servizio offerto, con circa l'87 per cento dei viaggiatori che hanno utilizzato i servizi di media e lunga percorrenza, soddisfatti del viaggio nel suo complesso.
Anche per la puntualità vengono confermate le buone *performance* raggiunte negli anni precedenti con il 91,4 per cento dei treni della media e lunga percorrenza giunti a destino nella fascia 0-15 minuti e l'89,5 per cento dei treni del trasporto regionale e locale nella fascia 0-5 minuti.

La seguente tabella riepiloga gli andamenti elencati per i business di riferimento.

		2010	2009	Variaz. %
Dati traffico media e lunga percorrenza (1)				
Viaggiatori km - Mercato Profittevole	milioni	11.476	11.327	1,3
Viaggiatori km - Universale Contribuito	milioni	7.012	8.576	(18,2)
Viaggiatori km - Mercato a margini negativi	milioni	2.149	2.333	(7,9)
Totale	**milioni**	**20.637**	**22.236**	**(7,2)**
Treni Km - Mercato Profittevole	migliaia	40.629	38.894	4,5
Treni Km - Universale Contribuito	migliaia	30.372	33.055	(8,1)
Treni Km - Mercato a margini negativi	migliaia	7.096	8.107	(12,5)
Totale	**migliaia**	**78.097**	**80.056**	**(2,4)**
Dati Traffico Trasporto Regionale				
Viaggiatori - km	milioni	22.712	22.168	2,5
Treni - km	migliaia	189.286	187.140	1,1
Totale Traffico Passeggeri				
Totale Viaggiatori - km	**milioni**	**43.349**	**44.404**	**(2,4)**
Totale Treni - km	**migliaia**	**267.383**	**267.196**	**0,1**

(1) Incluso il trafficodi Cisalpino A. G. per il solo anno 2009

In un contesto economico dai contorni ancora incerti sulla ripresa delle attività produttive, il traffico merci del Gruppo FS ha realizzato nel corso dell'anno 2010 un volume complessivo di poco superiore ai 20 miliardi di tonnellate*km, con una diminuzione di 3,5 punti percentuali rispetto all'anno precedente.
Tale contrazione è dovuta in parte anche alla scelta strategica di razionalizzazione degli scali e di concentrazione delle risorse produttive sui traffici a maggiore redditività e vocazione ferroviaria oltre che allo sviluppo di quelli internazionali.

		2010	2009	Variaz. %
Dati traffico merci - solo Trazione				
Tonnellate - km	milioni	20.527	21.263	(3,5)
Treni - km	migliaia	43.200	47.379	(8,8)

In dettaglio, i volumi realizzati all'estero in *outsourcing* da Trenitalia tramite accordi con altre imprese sono diminuiti di circa il 4 per cento, mentre, all'opposto, le attività della società controllata TX Logistik AG hanno conosciuto un incremento del 25,3 per cento. Conseguentemente anche la produzione, espressa in treni*km, è diminuita dell'8,8 per cento, attestandosi a un livello equivalente a 43,2 milioni di treni*km. Sostanzialmente stabile rispetto all'anno precedente il carico medio, corrispondente a 475 tonnellate per treno contro le 449 del 2009.

I risultati del traffico delle principali Imprese Ferroviarie europee

Anche il traffico ferroviario di passeggeri e merci delle più grandi Imprese Ferroviarie europee è stato influenzato dalla debolezza e dalla limitata espansione dell'attività economica.

Nel complesso la domanda di mobilità ferroviaria nei paesi dell'Unione Europea, con l'aggiunta della Svizzera e della Norvegia, si è leggermente contratta nei volumi del trasporto passeggeri (-1,1 per cento in termini di viaggiatori*km rispetto all'anno precedente) mentre presenta una variazione positiva nei volumi del trasporto merci (+10,9 per cento in termini di tonnellate*km rispetto al 2009).

Nel trasporto passeggeri, fatta eccezione per l'impresa ferroviaria svizzera SBB che conferma una vivace dinamica della domanda con una variazione positiva del 4,1% e per l'operatore tedesco DB AG che ha registrato una crescita del 2,1%, le altre principali imprese ferroviarie di riferimento hanno riportato variazioni negative che oscillano tra l'1% ed il 4%.

Situazione differente per il comparto merci, dove la forte razionalizzazione da parte delle imprese ferroviarie, avviata negli anni della crisi economica, ha prodotto effetti positivi a fronte di significativi tassi di sviluppo. Per la DB AG (Germania), leader del settore in Europa, la crescita, focalizzata sull'export, è di circa il 14 per cento. Per la SBB (Svizzera) la crescita è del 13,1 per cento e per la RENFE (Spagna) di poco superiore al 6 per cento. Relativamente ai primi nove mesi dell'anno i volumi della SNCF (Francia) mostrano una flessione di circa il 5 per cento. Tra le imprese ferroviarie dell'est europeo spicca la vivace dinamica dei volumi della PKP (Polonia) con un incremento del 14,6 per cento rispetto all'anno precedente.

La figura seguente evidenzia, per fasce percentuali, i livelli di evoluzione del traffico ferroviario merci in Europa nel 2010.

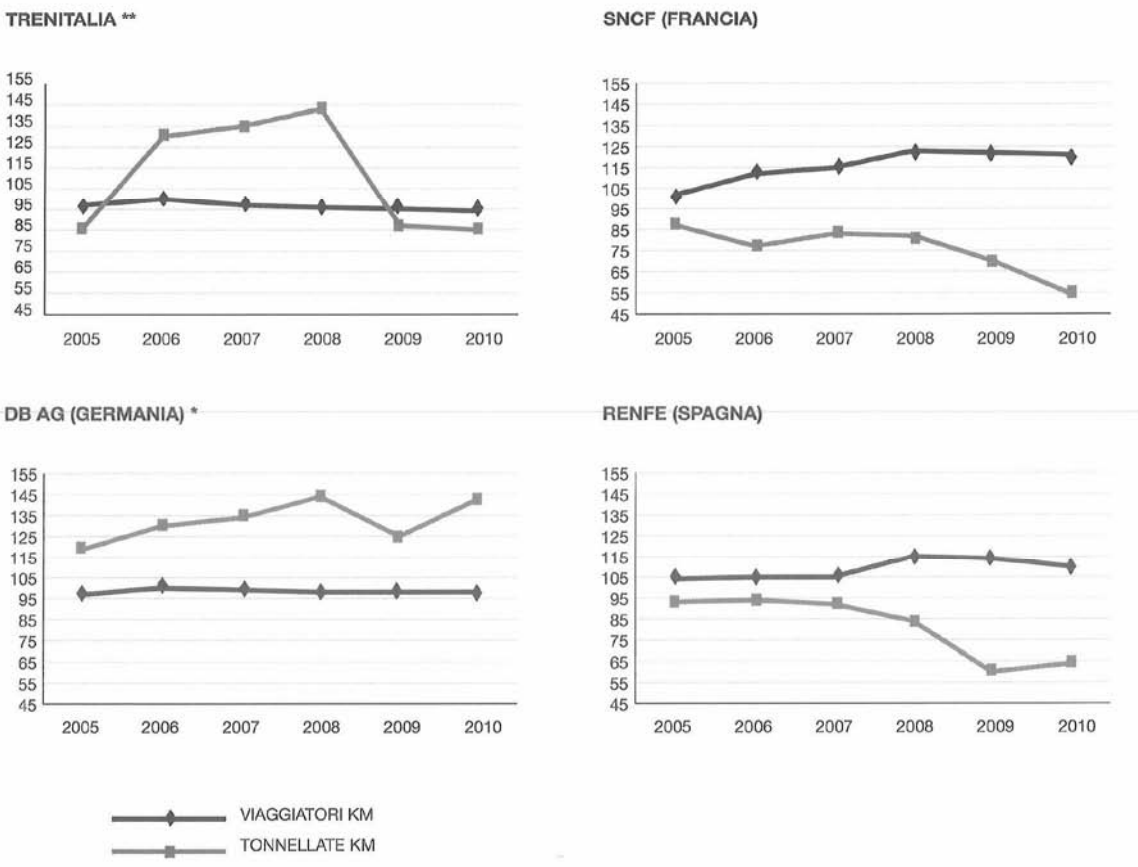
EVOLUZIONE DEL TRAFFICO MERCI IN EUROPA NEL 2010



Il sostanziale equilibrio dei volumi di traffico passeggeri e la lieve ripresa di quello merci, indicano una lenta ripresa del mercato ferroviario a livello europeo, dopo la crisi internazionale che ha colpito tutto il settore del trasporto ferroviario in Europa, con l'eccezione del Gruppo FS che ha saputo confermare per il terzo anno consecutivo, nonostante la citata crisi, un risultato netto positivo ed in continua crescita (superiore del 148% rispetto al 2009). In Germania anche la DB AG ha evidenziato un livello di ricavi in ripresa di oltre il 10%, un margine operativo lordo in aumento del 5,7% e un risultato netto in aumento di circa il 27% rispetto al 2009. In Francia la SNCF dopo il risultato negativo registrato nel 2009, ha incrementato il livello complessivo di fatturato, in aumento di circa il 22% rispetto al 2009, nonchè il margine operativo lordo di oltre il 28%, registrando un risultato netto positivo, rispetto alle perdite rilevate nel 2009.

Evoluzione del traffico viaggiatori e merci nelle principali imprese ferroviarie europee

N.I. 2001 = 100



* *Le tonnellate-km della DBAG dal 2005 sono comprensive anche del traffico di Railion NL, Railon DK e dal 2006 Railon Italia*

** *Le tonnellate-km di Trenitalia dal 2006 sono comprensive anche del traffico delle società controllate e del traffico interdivisionale/infragruppo*

Andamento economico e situazione patrimoniale-finanziaria del Gruppo

PRINCIPALI DATI OPERATIVI

	2010	2009	Delta	%
Lunghezza della rete ferroviaria (km)	16.704	16.627	77	0,5%
Treni-km viaggiatori m/l percorrenza (migliaia) *	78.097	80.056	(1.959)	(2,4%)
Treni-km viaggiatori trasporto regionale (migliaia)	189.286	187.140	2.146	1,1%
Viaggiatori km su ferro (milioni) *	43.349	44.405	(1.056)	(2,4%)
Viaggiatori km su gomma (milioni)	1.700	1.716	(16)	(0,9%)
Tonnellate km (milioni) (1)	20.527	21.263	(736)	(3,5%)
Unità di traffico/Treni-km (unità)	211	214	(3)	(1,4%)
Unità di traffico/km di linea (milioni)	3,82	3,95	(0,13)	(3,2%)
Dipendenti (2)	80.153	84.962	(4.809)	(5,7%)

* *Include il traffico di Cisalpino AG per il solo anno 2009*
(1) Dato riferito al trasporto ferroviario - solo trazione
(2) Consistenza di fine periodo (società consolidate integralmente, compresa la Capogruppo)

Nel seguito viene presentato e commentato il conto economico Consolidato riclassificato del Gruppo.

CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO RICLASSIFICATO

	2010	2009	Variaz.	Variaz. %
Ricavi operativi	**8.064**	**7.982**	**82**	**1,0%**
Ricavi dalle vendite e prestazioni	**7.288**	**6.993**	**295**	**4,2%**
Ricavi da servizi di trasporto	6.152	6.000	152	2,5%
Ricavi da servizi di infrastruttura	1.038	899	139	15,5%
Altri ricavi da servizi	98	94	4	4,3%
Altri proventi	**776**	**989**	**(213)**	**(21,5)%**
Costi operativi	**(6.404)**	**(6.532)**	**128**	**(2,0)%**
Costo del personale	(4.325)	(4.560)	235	(5,2)%
Altri costi netti	(2.079)	(1.972)	(107)	5,4%
Margine operativo lordo (EBITDA)	**1.660**	**1.450**	**210**	**14,5%**
Ammortamenti	(989)	(862)	(127)	14,7%
Svalutazioni, perdite di valore a accantonamenti per rischi e oneri	(163)	(153)	(10)	6,5%
Risultato operativo (EBIT)	**508**	**435**	**73**	**16,8%**
Proventi ed oneri finanziari	(263)	(251)	(12)	4,8%
Risultato prima delle imposte	**245**	**184**	**61**	**33,2%**
Imposte sul reddito	(116)	(130)	14	(10,8)%
Risultato di esercizio delle attività continuative	**129**	**54**	**75**	**138,9%**
Risultato di esercizio delle attività destinate alla vendita al netto degli effetti fiscali	**0**	**0**	**0**	**0%**
Risultato netto di esercizio	**129**	**54**	**75**	**138,9%**
Risultato netto di Gruppo	**118**	**37**	**81**	**>200%**
Risultato netto dei terzi	**11**	**17**	**(6)**	**(35,3)%**

valori in milioni di euro

Il Gruppo Ferrovie dello Stato chiude l'esercizio 2010 con un **risultato netto positivo** di 129 milioni di euro (di cui 118 milioni di euro realizzati dal Gruppo e 11 milioni di euro dai terzi), con un considerevole incremento, pari a 75 milioni di euro, rispetto all'utile dell'esercizio precedente.

Nel corso del 2010, il Gruppo ha proseguito nel rafforzare il proprio equilibrio economico, facendo registrare una ottima *performance* a livello di EBITDA, superiore, per la prima volta, agli 1,6 miliardi di euro, anche grazie alle maggiori risorse rese disponibili per i servizi di infrastruttura (+139 milioni di euro di cui 126 milioni di euro per contributi in conto esercizio) e alla forte crescita complessiva dei ricavi da traffico passeggeri, dovuto in parte anche agli incrementi tariffari.

L'**EBITDA** infatti si attesta a un valore positivo di 1.660 milioni di euro, anche grazie alla significativa flessione dei costi operativi per 128 milioni di euro (riduzione del 2% rispetto al 2009) che conferma il *trend* positivo, iniziato a partire dall'ultimo trimestre del 2006, del recupero di efficienza nell'utilizzo dei fattori produttivi e della conseguente riduzione dei costi.

All'interno dei **ricavi operativi**, che per la prima volta nella storia del Gruppo superano la soglia degli 8 miliardi di euro, i **ricavi delle vendite e delle prestazioni** si attestano a 7.288 milioni di euro, di cui 6.152 milioni di euro relativi a ricavi da servizi di trasporto e la rimanente parte a ricavi da servizi di infrastruttura (1.038 milioni di euro) e ad altri ricavi (98 milioni di euro).

In dettaglio, i **ricavi da servizi di trasporto** registrano un incremento di 152 milioni di euro (+2,5%), legato sia alla crescita dei ricavi da mercato (+76 milioni di euro), che dei ricavi da contratto di servizio pubblico con le Regioni e con lo Stato (+76 milioni di euro).

L'aumento dei ricavi da servizi di trasporto è stato a sua volta generato da:

- maggiori **ricavi da mercato** principalmente riconducibile al settore della **media e lunga percorrenza**, in cui Trenitalia registra una crescita per 151 milioni di euro circa, grazie all'incremento delle tariffe e all'ampliamento dell'offerta del segmento AV (circa 67 milioni di euro), a cui si contrappone una riduzione di circa 64 milioni di euro del traffico internazionale prodotto da Cisalpino AG (che ha cessato la propria attività nel corso del 2009); nel **traffico regionale** si segnala la performance di Trenitalia Le Nord che, a seguito della cessione del *business* in Lombardia da parte di Trenitalia, registra un incremento netto di circa 56 milioni di euro, in parte compensata dalla riduzione registrata da Tevere TPL (52 milioni di euro) che ha terminato le proprie attività nel corso del 2010. La crescita dei ricavi della media e lunga percorrenza su ferro è imputabile prevalentemente alla fascia dei "Servizi a Mercato Profittevole" che ha beneficiato del potenziamento dell'offerta nella tratta Torino-Milano-Napoli-Salerno, mentre le componenti del "Servizio Universale contribuito" evidenziano una riduzione dei ricavi quale conseguenza della razionalizzazione dell'offerta posta in essere dal committente; infine nei "Servizi a Mercato a margini negativi", l'equilibrio sostanziale dei ricavi deriva dalla riorganizzazione dell'offerta internazionale, determinante nella cancellazione di servizi a basso rendimento, e dalla razionalizzazione di alcuni prodotti il cui carico medio era sfavorevole e con marginalità negative.
- lieve incremento (+13 milioni di euro) nei **ricavi del traffico merci**, derivante dall'effetto combinato della riduzione dei ricavi registrata in prevalenza da Trenitalia, e la crescita, soprattutto nel *business* internazionale, registrata da Cemat e dal gruppo TX Logistik, che rispecchia la scelta di razionalizzazione e concentrazione delle risorse sulle relazioni maggiormente redditizie e sullo sviluppo dei traffici internazionali.

I **ricavi da contratto di servizio di servizio pubblico** si incrementano di 76 milioni di euro per effetto di:

- maggiori ricavi con le Regioni per 63,5 milioni di euro, conseguenti in prevalenza agli adeguamenti dei corrispettivi (+61,2 milioni di euro) stipulati con le Regioni a Statuto Ordinario da Trenitalia e, in misura minore, agli incrementi registrati da Sita (+2,3 milioni di euro);
- maggiori ricavi da Contratto di servizio pubblico con lo Stato per 12,1 milioni di euro, per le modifiche ai servizi i cui corrispettivi sono stati coperti con gli stanziamenti previsti dalla legge finanziaria 2010, per le somme aggiuntive messe a disposizione dal MIT per il Servizio Universale della Media Lunga Percorrenza, per i servizi delle Regioni a Statuto Speciale e per il Servizio Universale del settore Cargo.

I **ricavi da servizi di infrastruttura** aumentano di 139 milioni di euro grazie ai maggiori corrispettivi erogati secondo quanto stabilito dalla Legge Finanziaria 2010 n. 191 "Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato" e dalla Legge di Bilancio n.192 ad essa collegata (emanate il 23 dicembre 2009).

Spicca infine la già evidenziata forte diminuzione degli **altri proventi** (-213 milioni di euro), legata in maggior parte a minori corrispettivi relativi ad anni precedenti e relativi alla Legge Finanziaria 2007, minori proventi rispetto a quelli registrati nel 2009 a seguito del rilascio di alcuni fondi per rischi ed oneri e infine alla plusvalenza da alienazione derivante dalla cessione di un immobile a Venezia registrata nel 2009, evento non ripetuto nel 2010.

I **costi operativi**, al netto della rettifica dovuta alle capitalizzazioni, evidenziano una significativa diminuzione di 128 milioni di euro, risultato del proseguimento della razionalizzazione degli stessi e derivante dai seguenti fattori:

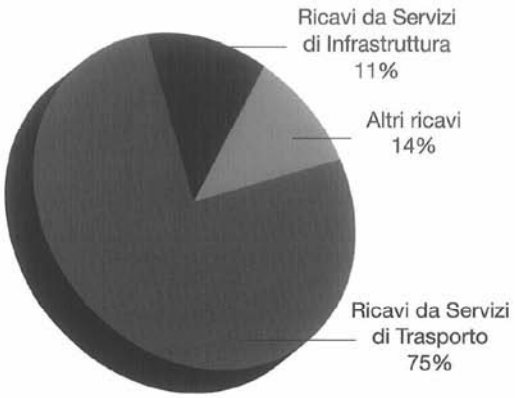
- riduzione del **costo lavoro** per 235 milioni di euro, effetto della riduzione di organico, in diminuzione di 4.856 unità, derivante dal continuo e graduale processo di miglioramento dell'efficienza di tutti i vari processi di business, pur in presenza di un incremento delle retribuzioni unitarie legato alla dinamica dei rinnovi contrattuali ed agli incrementi automatici previsti dai contratti stessi;
- incremento degli **altri costi netti** per 107 milioni di euro, dovuti per la gran parte a minori capitalizzazioni (-111 milioni di euro).

Il **risultato operativo** conferma per il terzo anno il trend positivo registrato già dall'esercizio 2008, attestandosi a 508 milioni di euro (con un miglioramento di 73 milioni di euro rispetto al 2009) pur in presenza di maggiori **ammortamenti netti** (+127 milioni di euro) cui si aggiungono maggiori **svalutazioni, perdite di valore e accantonamenti per rischi ed oneri** (+10 milioni di euro).

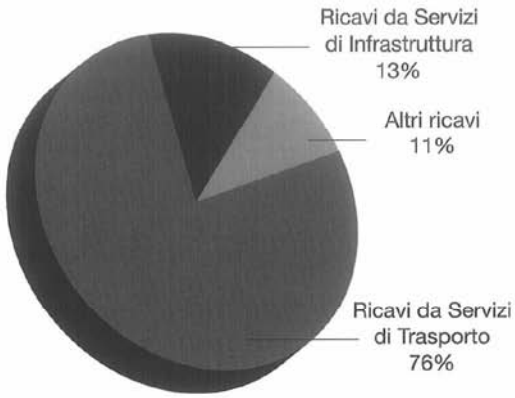
I maggiori **ammortamenti** sono relativi, in particolare, all'entrata in esercizio di nuovi beni previsti dal piano degli investimenti, alla capitalizzazione delle manutenzioni di secondo livello effettuate nel corso del 2010 sul materiale rotabile e, infine, al pieno carico sul 2010 degli oneri riferiti alle tratte ferroviarie AV/AC Bo-Fi, No-Mi e Rm-Na, completate nel corso dell'esercizio 2009.

Il **risultato netto**, in forte crescita anche quest'anno, sconta, infine, il **saldo della gestione finanziaria** negativo per 263 milioni di euro, in leggero incremento rispetto all'esercizio precedente di 12 milioni di euro a seguito, essenzialmente, delle dinamiche dei tassi medi d'interesse.

Anno 2009 = 7.982 milioni di euro



Anno 2010 = 8.064 milioni di euro



STATO PATRIMONIALE CONSOLIDATO RICLASSIFICATO

	31.12.2010	31.12.2009	Variazioni
Capitale circolante netto gestionale	1.162	961	201
Altre attività nette	(60)	877	(937)
Capitale circolante	**1.102**	**1.838**	**(736)**
Capitale immobilizzato netto	49.516	48.550	966
Altri fondi	(4.044)	(4.394)	350
Attività nette possedute per la vendita	18	32	(15)
Capitale investito netto	**46.592**	**46.026**	**566**
Posizione finanziaria netta a breve	201	(473)	674
Posizione finanziaria netta a Medio/Lungo	9.871	10.127	(256)
Posizione Finanziaria netta	**10.072**	**9.654**	**418**
Mezzi Propri	**36.520**	**36.372**	**148**
Totale coperture	**46.592**	**46.026**	**566**

importi in milioni di euro

Il **Capitale investito netto**, pari a 46.592 milioni di euro, si è incrementato nel corso dell'esercizio 2010 di 566 milioni di euro come effetto della crescita del **Capitale immobilizzato netto** (+966 milioni di euro) e dell'utilizzo degli **Altri fondi** (+350 milioni di euro), compensati dalla diminuzione del **Capitale circolante** (-736 milioni di euro) e delle **Attività nette possedute per la vendita** (-15 milioni di euro).

Il **Capitale circolante netto gestionale**, che si attesta a 1.162 milioni di euro, fa registrare un incremento di 201 milioni di euro attribuibile essenzialmente a:

- maggiori crediti relativi al Contratto di Servizio del MEF (122 milioni di euro) a valere delle prestazioni di trasporto dell'anno 2010 e 2009; tali incrementi risultano parzialmente compensati da una riduzione dei crediti nei confronti delle Regioni (40 milioni di euro) che nei primi mesi del 2010 hanno progressivamente annullato alcuni ritardi nei pagamenti;
- minori debiti commerciali (153 milioni di euro) parzialmente compensati da minori crediti commerciali correnti (66 milioni di euro).

Le **Altre attività nette** registrano invece un decremento, pari a 937 milioni di euro, che deriva principalmente dall'effetto combinato di:

- maggiori crediti iscritti verso il MEF per il Contratto di Programma del periodo (206 milioni di euro);
- incremento degli altri debiti (79 milioni di euro) riferibili per la quasi totalità alla rilevazione del debito per l'esercizio dell'opzione di acquisto funzionale all'acquisto della partecipazione residuale nel gruppo TX Logistik;
- incremento dei risconti passivi (103 milioni di euro) correlati principalmente alla rilevazione dell'incasso anticipato dal MEF di finanziamenti relativi al materiale rotabile;
- decremento dei crediti IVA (838 milioni di euro) principalmente a seguito del rimborso da parte dell'Erario avvenuto nel mese di agosto.

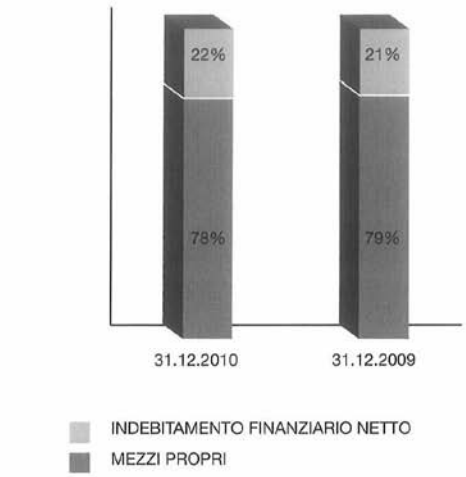
L'incremento del **Capitale immobilizzato netto** per 966 milioni di euro è attribuibile in particolare all'aumento degli investimenti del periodo, pari a 4.143 milioni di euro, parzialmente compensati dai contributi in conto impianti per 1.852 milioni di euro, dagli ammortamenti dell'esercizio per 990 milioni di euro e dalle dismissioni per 215 milioni di euro.

La **Posizione finanziaria netta** si attesta ad un valore negativo di 10.072 milioni di euro, con un incremento di 418 milioni di euro rispetto al 31 dicembre 2009. Tale variazione è principalmente correlata a:

- diminuzione del saldo del conto corrente di tesoreria (390 milioni di euro) che accoglie i versamenti effettuati nell'anno dal MEF relativi al Contratto di Programma e i versamenti per altri contributi erogati dalla Commissione Europea assorbiti nel corso dell'anno per le esigenze operative del Gruppo, principalmente (o esclusivamente) di RFI SpA;
- minori depositi bancari e postali nel 2010 (135 milioni di euro);
- decremento dei finanziamenti da banche (115 milioni di euro) dovuto ai rimborsi delle quote capitali.

I **Mezzi propri** passano da 36.372 milioni di euro a 36.520 milioni di euro, principalmente per effetto dell'utile di esercizio (129 milioni di euro) e della variazione positiva della riserva di conversione per circa 12 milioni.

Copertura del capitale investito netto



PROSPETTO DI RACCORDO AL 31.12.2010 E AL 31.12.2009
TRA IL BILANCIO DI ESERCIZIO DELLE FERROVIE DELLO STATO SPA
ED IL BILANCIO CONSOLIDATO RELATIVAMENTE AL RISULTATO DI ESERCIZIO
E AL PATRIMONIO NETTO

	31 dicembre 2010		31 dicembre 2009	
	Patrimonio Netto	**Risultato di esercizio**	**Patrimonio Netto**	**Risultato di esercizio**
Bilancio Ferrovie dello Stato SpA	36.062	21	36.041	76
Utili (perdite) delle partecipate consolidate dopo l'acquisizione al netto dei dividendi e delle svalutazioni:				
- quota di competenza del Gruppo degli utili (perdite) dell'esercizio e di quelli precedenti e altre riserve	(118)	176	(206)	69
- elisione svalutazione partecipazioni	178	42	149	2
- storno dividendi	(5)	(40)	(5)	(39)
Totale	**55**	**177**	**(62)**	**32**
Altre rettifiche di consolidamento:				
- valutazione a patrimonio netto delle partecipazioni in imprese controllate non consolidate e collegate	20	4	3	(1)
- storno utili infragruppo	(316)	(31)	(285)	(24)
- ammortamento differenza di consolidamento	(52)	0	(52)	0
- storno imposte da consolidato fiscale	232	(52)	285	(26)
- altre	27	0	27	(20)
Totale	**(88)**	**(79)**	**(22)**	**(71)**
Riserva per differenze di traduzione	17		5	
Patrimonio Netto di Gruppo	**36.046**	**119**	**35.962**	**36**
Patrimonio Netto di competenza dei Terzi (escluso utile/perdita)	120		119	
Utile di comptenza dei Terzi	11	11	17	17
Patrimonio Netto dei Terzi	**131**	**11**	**136**	**17**
Totale Patrimonio Netto consolidato	**36.177**	**129**	**36.098**	**53**

Fattori di rischio

Premesso che, alla data di predisposizione della presente relazione sulla gestione, non si prevedono particolari rischi e incertezze che possano determinare effetti significativi sulla situazione economica, patrimoniale e finanziaria della Società e del Gruppo, oltre quelli menzionati nelle note al bilancio, cui si rimanda, per quanto riguarda la gestione dei rischi finanziari (rischi di credito, di liquidità, di mercato, di cambio e di tasso) si fa diretto rinvio ai contenuti della nota 5 al bilancio consolidato e della nota 5 al bilancio di esercizio.
Per quanto riguarda invece gli altri fattori di rischio (rischi di *business* e operativi), qui di seguito si commenta sinteticamente la relativa natura, insieme alle attività poste in essere per il loro monitoraggio.

Rischi di *business*

Il Trasporto Passeggeri è condizionato dai livelli di consumo, dai livelli di occupazione e dal complessivo sviluppo dei principali fattori economici. La competizione modale è elemento determinante per la definizione del successo sul mercato del trasporto ferroviario; il completo avvio delle linee di Alta Velocità, avvenuto al termine del precedente esercizio, ha permesso al settore ferroviario in questione di avviare la competizione con le altre modalità di trasporto (aereo-auto) soprattutto attraverso la riduzione dei tempi di percorrenza, il *comfort* del viaggio e l'arrivo nei centri urbani delle grandi città. Il fattore critico di successo, in questo segmento di mercato, sarà sempre più il mantenimento ed il miglioramento della qualità del servizio offerto e del rapido adattamento all'evoluzione della domanda del mercato. Per questo il Gruppo ha avviato importanti azioni che possano permettere di rispondere alle aspettative dei clienti tra cui: l'avvio del rinnovo della flotta a partire dal 2013, il potenziamento dell'offerta AV, i nuovi servizi dei FRECCIAROSSA (*Wi-Fi*, servizi multimediali, ecc.) e la nuova piattaforma vendita via web. Il settore "mercato", a partire dal 2012, sarà anche interessato dalla modifiche degli equilibri di mercato a seguito dell'ingresso di nuovi operatori privati che andranno ad operare sulla componente più remunerativa del mercato stesso a detrimento delle attuali quote detenute dal Gruppo.
Nel settore del Trasporto Regionale i nuovi contratti di servizio con le Regioni, della durata di 6 anni più 6, consentono di pianificare, sulla base di risorse certe, i programmi di produzione e gli eventuali investimenti in nuovo materiale rotabile.
È del tutto evidente che solo l'intervento finanziario del committente dei servizi regionali potrà consentire un aumento sostanziale del servizio incrementando l'offerta laddove oggi sono evidenti le maggiori criticità per il sovraffollamento dei treni, in particolare nelle ore di punta nei grandi nodi metropolitani. È da ricordare, poi, la possibilità che le Regioni possono ricorrere a gare pubbliche per la produzione dei servizi su aree riferite all'intera Regione o per lotti significativi.
Sullo stesso settore del Trasporto Regionale va inoltre attentamente monitorata la situazione che si è venuta a creare nel corso degli ultimi mesi del 2010 in conseguenza dell'approvazione della Legge di Stabilità dove i fondi che dovranno essere trasferiti dallo Stato alle Regioni per il finanziamento del trasporto su ferro sono stati, in una prima fase, significativamente ridotti e reintegrati parzialmente solo attraverso provvedimenti successivi, con una visibilità limitata al solo esercizio 2011, mentre per gli anni successivi solo a livello programmatico sulla base dell'Accordo del 16 dicembre 2010 tra Regioni e Governo. Il Gruppo ha stipulato contratti con le Regioni italiane che prescindono dalle modalità attraverso le quali le Regioni stesse potranno reperire le necessarie fonti di finanziamento, ciò non di meno, l'incertezza che domina l'intero settore è tale da indurre le Regioni a possibili riduzioni di offerta che gli stessi contratti consentono. Di conseguenza, un eventuale venir meno – oggi comunque imprevisto ed inatteso – degli impegni assunti dalle Regioni, potrebbe arrecare pregiudizio anche all'equilibrio economico immediato della società. Infatti, tali processi, seppur compresi all'interno della capacità di adattamento del Gruppo, sono però in palese contrasto da un lato con le esigenze di mobilità che i territori manifestano, dall'altro con un benché minimo criterio di programmazione che il settore ferroviario impone in relazione ai tempi per la realizzazione dei piani di investimento che possano accompagnare lo sviluppo dell'offerta.
I rischi di *business* legati al mercato sono particolarmente evidenti poi nel settore del Trasporto merci e della Logistica, dove all'esigenza assoluta di ristrutturazione organizzativa e dei processi da tempo avviata, si aggiunge una severa contrazione del mercato.

Rischi operativi

Il Gruppo opera nel settore del trasporto ferroviario attraverso l'ausilio di complessi sistemi di produzione e di controllo. I maggiori rischi operativi possono derivare da criticità relative alla mancata rispondenza alle specifiche funzionali contrattuali dei nuovi rotabili in consegna da parte dei costruttori. Sono costantemente soggette a monitoraggio le diverse problematiche rilevate su commesse importanti che hanno generato contenzioso ma soprattutto difficoltà operative e in alcuni rari casi pesanti disservizi. A tale proposito sono state intraprese azioni particolarmente severe nei confronti dei fornitori e in alcuni casi sono state utilizzate modalità completamente diverse di messa in esercizio dei rotabili prevedendo un coinvolgimento pieno del costruttore per periodi lunghi di prova, senza la presa in consegna del rotabile.
Un ulteriore rischio potrebbe derivare dalla gestione degli appalti dei servizi di pulizia che possono avere impatti sulla qualità del servizio da parte della società del gruppo committente.
Per mitigare tale rischio sono in essere stringenti procedure operative di intervento per dare alle strutture sul territorio la possibilità di intervenire con immediatezza, in autonomia, con le dovute azioni correttive.

Monitoraggio del rischio

Nel corso dell'anno sono proseguite le attività finalizzate al monitoraggio del rischio, anche attraverso gli interventi delle strutture di Audit interne della Capogruppo e societarie, che hanno interessato i principali macroprocessi operativi e di supporto delle società del Gruppo, consentendo la costante e attenta valutazione dei controlli interni rispetto ai rischi.
Dalle verifiche svolte, il sistema di controllo interno (SCI) delle società del Gruppo FS si connota per la sua sostanziale adeguatezza nel supportare le rispettive *governances*.
Date la dimensione e la complessità aziendale delle società del Gruppo, la valutazione del SCI non può prescindere dal considerare un quadro più ampio, composto, oltre che dagli elementi emersi a seguito delle verifiche di audit, anche dell'attività di *risk assessment* e da tutte le attività di controllo considerate nella più ampia accezione.
Tra le leve principali del SCI va citata la profonda cultura organizzativa del *management*, la formazione e la valorizzazione delle risorse umane, la sensibilità verso i temi della sicurezza e dell'ambiente, la diffusione dei sistemi informatici a supporto dei processi gestionali, la comunicazione.

Andamento economico e situazione patrimoniale e finanziaria di Ferrovie dello Stato SpA

CONTO ECONOMICO RICLASSIFICATO

	2010	2009	Variaz.	Variaz. %
Ricavi operativi	**153**	**188**	**(35)**	**(18,6)**
- Ricavi delle vendite e prestazioni	149	176	(27)	(15,3)
- Altri ricavi	4	12	(8)	(66,7)
Costi operativi	**(161)**	**(177)**	**16**	**(9,0)**
Margine operativo lordo (EBITDA)	**(8)**	**11**	**(19)**	**n.a.**
Ammortamenti	(20)	(19)	(1)	5,3
Svalutazioni e perdite di valore e accantonamenti per rischi diversi	(6)	(18)	12	(66,7)
Risultato operativo (EBIT)	**(34)**	**(26)**	**(8)**	**30,8**
Proventi ed oneri finanziari	(26)	40	(66)	n.a.
Risultato prima delle imposte	**(60)**	**14**	**(74)**	**n.a.**
Imposte sul reddito	81	61	(20)	(32,8)
Risultato netto di esercizio	**21**	**75**	**(54)**	**(72,0)**

valori in milioni di euro

Il **risultato netto** dell'esercizio 2010 si attesta a un valore positivo di 21 milioni di euro e si confronta con quello dell'esercizio precedente che chiudeva con un utile di 75 milioni di euro.
Sul risultato netto del 2010 ha inciso, in particolare, la riduzione del saldo della gestione finanziaria.

A livello di **EBITDA** si evidenzia un decremento di 19 milioni di euro con un margine che passa da un valore positivo di 11 milioni di euro ad un valore negativo di 8 milioni di euro per effetto della diminuzione dei ricavi operativi di 35 milioni di euro, cui si contrappone un decremento di costi operativi di 16 milioni di euro.

I **ricavi operativi** si attestano a 153 milioni di euro (188 milioni di euro nel 2009) e sono principalmente relativi alle vendite di immobili e terreni di *trading*, nonché alle locazioni di immobili ed ai riaddebiti alle società del Gruppo per la fornitura di prestazioni e per il canone di utilizzo del marchio.

I **costi operativi**, che ammontano a 161 milioni di euro (177 milioni di euro nel 2009) includono principalmente costi per servizi, parzialmente riaddebitati alle società del Gruppo, costi del personale e variazioni delle rimanenze di immobili e terreni di *trading*.

L'**EBIT** si attesta ad un valore negativo di 34 milioni di euro rispetto al valore anch'esso negativo di 26 milioni di euro del 2009. Sulla variazione di tale risultato hanno inciso significativamente minori accantonamenti per rischi ed oneri (12 milioni di euro), maggiori ammortamenti (1 milione di euro).

Il **saldo dei proventi e oneri finanziari** passa da un valore positivo di 40 milioni di euro ad un valore negativo di 26 milioni di euro, per l'effetto combinato dei seguenti principali elementi:

- dell'accantonamento delle perdite stimate per le operazioni straordinarie relative alle partecipazioni Sogin/Sita (31 milioni di euro);
- del decremento dei proventi da partecipazioni (14 milioni di euro);
- del decremento netto degli interessi attivi per i finanziamenti concessi a medio e lungo termine alle controllate (35 milioni di euro);
- del decremento degli interessi attivi per i finanziamenti concessi a breve termine alle controllate (22 milioni di euro);
- dei minori oneri per interessi sui prestiti obbligazionari sottoscritti dalla società Eurofima (43 milioni di euro);
- dei minori oneri per interessi sui finanziamenti a medio e lungo termine concessi da banche e da altri finanziatori (21 milioni di euro);
- dell'effetto netto negativo degli utili e perdite su cambi (29 milioni di euro) per l'adeguamento dei debiti per decimi da versare alla partecipata Eurofima.

Le imposte sul reddito presentano un valore positivo in entrambi gli esercizi; ciò è attribuibile essenzialmente al rilascio del Fondo imposte da consolidato fiscale IRES (81 milioni di euro nel 2010 e 65 milioni di euro nel 2009).

STATO PATRIMONIALE RICLASSIFICATO

	31.12.2010	31.12.2009	Variazioni
Capitale circolante netto gestionale	419	453	(34)
Altre attività nette	(220)	(221)	1
Capitale circolante	**199**	**232**	**(33)**
Capitale immobilizzato netto	36.428	36.178	250
Altri fondi	(540)	(563)	23
Attività/(Passività) nette possedute per la vendita	0	30	(30)
Capitale Investito Netto	**36.087**	**35.877**	**210**
Posizione finanziaria netta a breve	(352)	(541)	189
Posizione finanziaria netta a medio/lungo	377	377	0
Posizione finanziaria netta	**25**	**(164)**	**189**
Mezzi propri	**36.062**	**36.041**	**21**
Totale Coperture	**36.087**	**35.877**	**210**

valori in milioni di euro

Il **Capitale investito netto** passa da 35.877 milioni di euro al 31 dicembre 2009 a 36.087 milioni di euro al 31 dicembre 2010.

Il **Capitale circolante** passa da un valore di 232 milioni di euro al 31 dicembre 2009 ad un valore di 199 milioni di euro al 31 dicembre 2010, con una riduzione di 33 milioni di euro, derivante dall'effetto combinato:

- del decremento del Capitale circolante netto gestionale (34 milioni di euro), dovuto alla riduzione delle rimanenze degli immobili e terreni di *trading* (23 milioni di euro), al decremento dei crediti di natura commerciale (18 milioni di euro) e all'incremento dei debiti di natura commerciale (7 milioni di euro);
- del decremento delle Altre attività nette (1 milione di euro), derivante principalmente dall'effetto congiunto:
  - della variazione positiva del saldo della gestione IVA (42 milioni di euro);
  - della riduzione degli altri crediti (18 milioni di euro), dovuto principalmente alla diminuzione dei crediti verso controllate per consolidato fiscale IRES;
  - dell'aumento degli altri debiti verso i terzi (25 milioni di euro) attribuibile principalmente all'adeguamento del cambio dei debiti in valuta;

Il **Capitale immobilizzato netto** si attesta a 36.428 milioni di euro contro 36.178 milioni di euro al 31 dicembre 2009; l'aumento (250 milioni di euro) è dovuto essenzialmente:

- all'incremento delle immobilizzazioni immateriali nette (3 milioni di euro);
- al decremento delle immobilizzazioni materiali nette (9 milioni di euro);
- all'incremento della voce partecipazioni (256 milioni di euro) a seguito dell'aumento del capitale sociale della controllata Rete Ferroviaria Italiana SpA (250 milioni di euro) e all'incremento del capitale della società FS Sistemi Urbani Srl (6 milioni di euro) a seguito della definizione del conferimento della stazione Leopolda di Firenze.

Il decremento degli Altri fondi (23 milioni di euro) riflette principalmente la riduzione registrata nell'anno del Fondo imposte da consolidato fiscale IRES e dei Fondi imposte differite IRES e IRAP (complessivi 48 milioni di euro) e l'incremento del Fondo rischi su partecipazioni per l'operazione straordinaria riguardante le società Sogin/Sita e la fusione della società SAP Srl (25 milioni di euro).

Passando all'analisi delle coperture si evidenzia una Posizione finanziaria netta che passa da meno 164 milioni di euro al 31 dicembre 2009 a 25 milioni di euro al 31 dicembre 2010, con un decremento dell'indebitamento nell'anno di 189 milioni di euro, tutto dovuto alla Posizione finanziaria netta a breve, che passa da 541 milioni di euro al 31 dicembre 2009 a 352 milioni di euro al 31 dicembre 2010, con un decremento pari a 189 milioni di euro, che riflette le seguenti variazioni:

- decremento dei crediti finanziari a breve (273 milioni di euro) a seguito dell'incremento delle disponibilità sui conti correnti bancari e postali (25 milioni di euro) e della riduzione degli impieghi di liquidità a breve (136 milioni di euro) e dei finanziamenti concessi alle società controllate (162 milioni di euro);
- decremento dei crediti verso la controllata Trenitalia SpA per i conti correnti *intercompany* (58 milioni di euro) e dei debiti verso le restanti società per i medesimi conti correnti (267 milioni di euro);
- decremento del conto corrente di Tesoreria (2 milioni di euro);
- incremento della quota a breve (10 milioni di euro) dei crediti per finanziamenti a medio/lungo termine concessi alle controllate Rete Ferroviaria Italiana SpA, Fercredit SpA e ex TAV SpA, a seguito della riclassifica in incremento della quota da oltre ad entro l'esercizio successivo e del decremento per i rimborsi ricevuti;
- incremento delle quote a breve (9 milioni di euro) per la riclassifica delle quote entro l'esercizio successivo dei debiti a medio/lungo termine, al netto dei rimborsi effettuati, relative ai prestiti BEI (3 milioni di euro) e Cassa Depositi e Prestiti (5 milioni di euro) e alla quota interessi dei debiti obbligazionari (1 milione di euro);
- decremento dei debiti finanziari verso controllate per depositi passivi (6 milioni di euro);
- incremento dei debiti verso banche per finanziamenti concessi nel 2010 (130 milioni di euro).

La Posizione finanziaria netta a medio lungo termine, pari a 377 milioni di euro, è rimasta invariata rispetto al 31 dicembre 2009, registrando i seguenti effetti compensativi:

- decremento dei crediti per finanziamenti a medio/lungo termine concessi alle controllate Rete Ferroviaria Italiana SpA, Fercredit SpA e ex TAV SpA, a seguito di riclassifica della quota da oltre ad entro l'esercizio successivo (205 milioni di euro);
- incremento dei crediti per finanziamenti a medio/lungo termine verso la società Euterpe Finance (6 milioni di euro), a seguito dell'incremento per gli interessi maturati nell'anno;
- decremento dei finanziamenti bancari per riclassifica della quota del prestito contratto con la BEI da oltre a entro l'esercizio successivo (67 milioni di euro);
- decremento dei debiti verso la Cassa Depositi e Prestiti per riclassifica da oltre a entro l'esercizio successivo (132 milioni di euro).

I **Mezzi propri**, infine, evidenziano un incremento di 21 milioni di euro dovuto all'iscrizione dell'utile di esercizio.

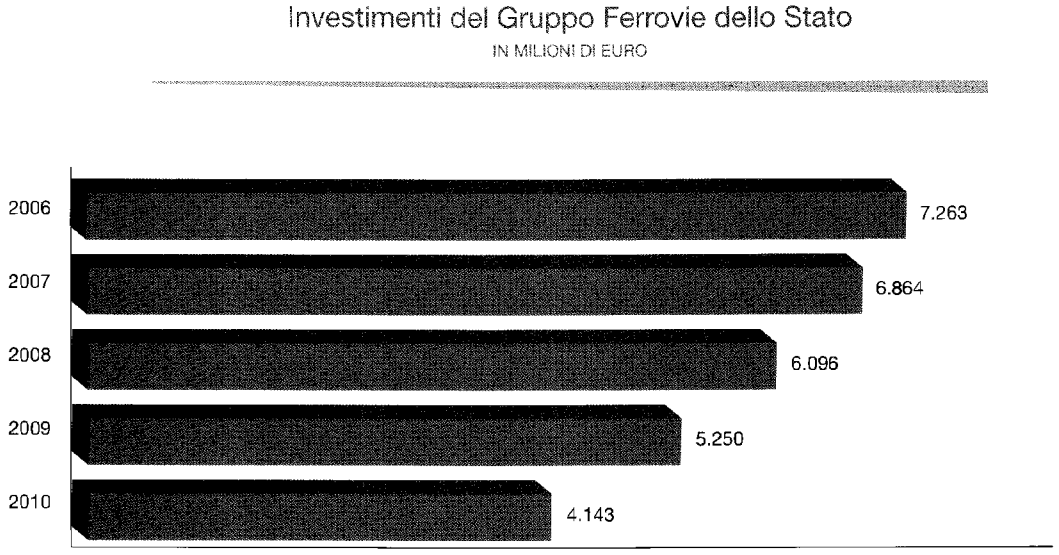
Rapporti con parti correlate

Le interrelazioni tra Ferrovie dello Stato, le Società del Gruppo, e tra queste e le altre parti correlate avvengono secondo criteri di correttezza sostanziale in un'ottica di reciproca convenienza economica indirizzata dalle normali condizioni di mercato, per l'identificazione delle quali – ove del caso – ci si avvale anche del supporto di professionalità esterne. Le operazioni intersocietarie perseguono l'obiettivo comune di creare valore per l'intero Gruppo. A tale riguardo si sottolinea che, in coerenza con il Piano Industriale del Gruppo Ferrovie dello Stato, è in atto una più razionale allocazione degli *asset* e delle risorse all'interno del Gruppo stesso, al fine di concentrare la focalizzazione di ciascuna società nel proprio *core business*, migliorare la valorizzazione e lo sfruttamento del patrimonio non strettamente correlato alle attività caratteristiche delle società del Gruppo affidando detta attività a soggetti specializzati, anche mediante scissioni e conferimenti, nonché di incrementare le sinergie e le economie di scala infragruppo.
Tali processi e operazioni avvengono nel rispetto della normativa specifica del settore, di quella civilistica e tributaria, in adesione agli indirizzi fissati dai Ministeri vigilanti e tenuto conto delle caratteristiche e peculiarità delle attività esercitate da molte delle società del Gruppo.

I rapporti attivi e passivi intercorsi nell'esercizio con controllanti ed altre imprese consociate e le informazioni sui rapporti con parti correlate, sono presentate nelle note al bilancio, cui espressamente si rimanda.

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.



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 Lunghezza-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 m^2, 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 Fabbricato 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 politensionamento 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 Cogefer 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 Cogefer 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 similare 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.

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 sostanzialmernte 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 imprevisto 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

RELAZIONE DEL COLLEGIO DEI SINDACI

PAGINA BIANCA

FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

1861 > 2011 > >
150° anniversario Unità d'Italia

Il Collegio Sindacale

"RELAZIONE DEL COLLEGIO SINDACALE AI SENSI DELL'ART. 2429, SECONDO COMMA DEL CODICE CIVILE SUL BILANCIO DI ESERCIZIO AL 31 DICEMBRE 2010".

All'Assemblea dei soci di Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A..

Signori Azionisti,

si premette che Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A., in forma volontaria, ha predisposto, per la prima volta, sia il bilancio di esercizio di Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. che il bilancio consolidato del Gruppo al 31 dicembre 2010, applicando i principi contabili internazionali IAS-IFRS.

Ciò ha comportato, come stabilito dagli stessi principi internazionali, la rielaborazione retrospettiva dei dati contabili emergenti dai bilanci chiusi antecedentemente al 1° gennaio 2009 - data stabilita per la transizione - nonché l'elaborazione di una situazione patrimoniale IFRS di apertura a questa data.

Da detta rielaborazione sono emersi limitati effetti negativi sul patrimonio netto inizio 2009 della FS S.p.A. passato da € 35.980 migliaia a € 35.965 migliaia e sul patrimonio netto inizio 2009 del Gruppo, passato da € 36.210 migliaia a € 36.177 migliaia.

Effetti ugualmente limitati, ma di segno positivo, si sono registrati rispettivamente sul conto economico del 2009 della FS S.p.A, che da un risultato di esercizio di € 70.073 migliaia è passato a € 75.815 migliaia e sul conto economico 2009 del Gruppo che da € 44 migliaia è passato a € 54 migliaia.

Il processo di transizione ha coinvolto l'intero Gruppo FS, impegnando notevolmente le singole strutture amministrativo-contabili le quali hanno operato in gruppo di lavoro appositamente costituito nell'ambito del "Progetto FIReS" che ha portato avanti l'iniziativa con il supporto di consulenti del RTI-KPMG/Deloitte, cui è stato affidato a fine 2008 lo specifico incarico, attraverso gara europea.

Le operazioni di transizione sono state oggetto di verifica da parte della PricewaterhouseCoopers (PWC) S.p.A. che esercita per il triennio 2010/2012 la revisione legale dei conti e certifica i bilanci della Capo Gruppo, delle controllate e il consolidato.

Il progetto di bilancio dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2010, che il Consiglio di Amministrazione sottopone alla Vostra approvazione, nei termini di legge, è stato correttamente redatto secondo le disposizioni del D.L.vo n°38/2005.

Il documento risulta costituito, in conformità a quanto stabilito dagli IFRS, dei prospetti della situazione patrimoniale-finanziaria, del conto economico, del conto economico complessivo, delle variazioni del patrimonio netto, del rendiconto finanziario e relative note esplicative; esso è corredato della relazione sulla gestione nonché delle attestazioni dell'amministratore delegato e del dirigente preposto alla redazione dei documenti contabili sul bilancio di esercizio 2010 di FS S.p.A..

I documenti di bilancio sono stati messi a disposizione del Collegio sindacale nel rispetto del termine imposto dall'art. 2429 del Codice civile.

Nel corso dell'esercizio 2010 la nostra attività di vigilanza svolta (n°16 riunioni formali) nell'adempimento dei doveri demandati al Collegio sindacale, è stata ispirata alle norme di comportamento suggerite e raccomandate dal Consiglio Nazionale dei Dottori Commercialisti e degli Esperti Contabili.

Si evidenzia che il Collegio sindacale, nell'attuale composizione, è stato nominato con decorrenza 24 giugno 2010, per cui parte dell'attività di vigilanza sull'esercizio 2010 è stata svolta dal Collegio nella precedente composizione.

Di seguito Vi informiamo sull'attività svolta dal Collegio sindacale, precisando in particolare:

- *di aver partecipato oltre all'Assemblea Straordinaria del 24 marzo 2010, convocata per modifiche statutarie, a n°3 Assemblee Ordinarie dei Soci e a n° 10 adunanze del Consiglio di Amministrazione, svoltesi nel rispetto delle norme legislative, statutarie e regolamentari che ne disciplinano il funzionamento; le decisioni adottate appaiono al Collegio conformi alla legge, allo statuto sociale e ai principi di corretta amministrazione; esse non risultano manifestamente imprudenti, azzardate, in conflitto di interesse o tali da compromettere l'integrità del capitale sociale;*
- *di aver ottenuto dagli Amministratori tempestive informazioni sull'andamento della gestione e sulla sua prevedibile evoluzione, nonché sulle operazioni di maggior rilievo, per le loro dimensioni o caratteristiche;*
- *di aver tenuto riunioni con la società di Revisione PricewaterhouseCoopers S.p.A. nel corso delle quali ci sono stati reciproci scambi di dati e di informazioni;*
- *di aver seguito l'attività svolta dall' Organismo di Vigilanza, istituito ai sensi del D.Lvo 231/2001, attraverso le relazioni semestrali redatte da detto Organismo;*
- *di aver acquisito conoscenza e vigilato sull'adeguatezza e sul funzionamento dell'assetto organizzativo della Società e a tale riguardo non vi sono osservazioni da riferire;*
- *di aver valutato e vigilato sull'efficacia del sistema amministrativo e contabile adottato dalla Società e sul suo concreto funzionamento, nonché sull'adeguatezza del controllo interno mediante l'ottenimento di elementi di conoscenza dai responsabili delle funzioni amministrative e attraverso l'esame dei documenti aziendali e a tale riguardo non si hanno osservazioni particolari da riferire;*
- *che nel corso dell'esercizio non sono pervenute denunce ex art. 2408 del Codice*

civile, così come non sono emerse omissioni, fatti censurabili o irregolarità tali da richiedere una menzione nella presente relazione.

Il Collegio sindacale nel corso dell'esercizio non è stato chiamato a fornire pareri previsti dalla legge.

La gestione 2010 espone un risultato netto di esercizio di € 20.921 migliaia (esercizio 2009: € 75.815 migliaia) per effetto del rilascio del Fondo imposte di consolidato fiscale di € 80.800 migliaia. (esercizio 2009: € 61.461 migliaia).

Si evidenzia che il risultato economico ante imposte negativo per € 59.878 migliaia rispetto al margine positivo del 2009 di € 14.355 migliaia, è essenzialmente dovuto al peggioramento del saldo della voce proventi e oneri finanziari. In particolare, hanno inciso la svalutazione su partecipazioni (SITA S.p.A.) e gli oneri su perdita su cambi.

Il Consiglio di Amministrazione nelle note esplicative ha illustrato i criteri di valutazione seguiti per le varie poste contabili che risultano conformi alla legge e ai principi contabili adottati e ha fornito con chiarezza le notizie richieste dalla normativa, sia sulla situazione patrimoniale-finanziaria che sul conto economico, dando altresì tutte le informazioni ritenute necessarie alla più esauriente intelligibilità del bilancio medesimo.

Il Collegio sindacale, sulla base anche delle informazioni e assicurazioni fornite dalla stessa società di revisione:

- *evidenzia che il progetto di bilancio è stato redatto, in conformità con i Principi Contabili Internazionali ed, in particolare, con International Financial Reporting Standard (IFRS), International Accountig Standards (IAS) e con le interpretazioni di queste date dall'International Financial Reporting Interpretation Commitee (IFRIC);*
- *rileva che l'impostazione generale data al bilancio risulta conforme alla legge e ai principi contabili internazionali in vigore per quel che riguarda la sua formazione e struttura, e a tale riguardo non ha osservazioni particolari da riferire;*
- *prende atto che nella Relazione sulla gestione. sottoposta all'esame di coerenza dalla società PricewaterhouseCoopers S.p.A, risultano esposti, secondo quanto previsto dall'art. 2428 del Codice civile, i fatti principali che hanno caratterizzato l'andamento della gestione e il*

risultato dell'esercizio 2010, nonché l'analisi degli investimenti, delle attività immobilizzate e della situazione finanziaria.

Ciò premesso, preso atto di quanto esposto dalla società PricewaterhouseCoopers sia nella parte inerente al controllo legale dei conti sia alla certificazione di bilancio, il Collegio sindacale esprime parere favorevole in merito all'approvazione del progetto di bilancio di FS S.p.A. relativo all'esercizio 2010, così come predisposto dal Consiglio di Amministrazione.

In ordine alla proposta di destinazione dell'utile conseguito il Collegio ritiene che la stessa possa essere favorevolmente accolta.

BILANCIO CONSOLIDATO DEL GRUPPO

In ordine al bilancio consolidato del Gruppo F.S. S.p.A. al 31 dicembre 2010- messo a vostra disposizione per informativa- si precisa che esso si compone dei prescritti prospetti contabili consolidati e relative note esplicative.

Il Bilancio consolidato è corredato della relazione sulla gestione nonché delle attestazioni dell'amministratore delegato e del dirigente preposto alla redazione dei documenti contabili sul bilancio consolidato di Gruppo F.S. S.p.A. e infine di un prospetto relativo all'area di consolidamento e partecipazioni del Gruppo.

Il bilancio in esame, i cui dati sono messi a confronto con quelli dell'esercizio precedente, chiude con un risultato netto d'esercizio positivo di € 129 milioni (esercizio 2009 : € 54 milioni).

Si evidenzia poi che il risultato operativo passa da € 435 milioni nel 2009 a € 509 milioni con un miglioramento di € 74 milioni.

Sulla determinazione del risultato netto di esercizio, nel valore sopra riportato, incidono sostanzialmente il saldo negativo di € 267 milioni tra proventi ed oneri finanziari nonché le imposte sul reddito di € 116 milioni.

Nella relazione sulla gestione, gli Amministratori hanno illustrato l'andamento complessivo del Gruppo unitamente a quanto concerne la Capo Gruppo, fornendo anche dettagli relativi ai singoli aspetti di attività delle Società consolidate.

E' riportato anche un prospetto di raccordo tra il bilancio di esercizio di FS S.p.A. e il bilancio consolidato del Gruppo al 31.12.2010 relativamente al risultato di esercizio e al patrimonio netto, posti a confronto con i corrispondenti dati del bilancio al 31.12.2009.

Per quanto di competenza del Collegio sindacale, si attesta – sulla base anche degli incontri con la Società di revisione PWC – che il Bilancio in esame è stato elaborato, in tutte le componenti, nel rispetto della normativa e in corrispondenza alle scritture contabili della controllante e alle informazioni trasmesse dalle altre imprese incluse nell'area di consolidamento.

Infine, acquisita la relazione di revisione predisposta dalla PWC, il Collegio sindacale ritiene che il bilancio consolidato del Gruppo F.S. S.p.A. al 31 dicembre 2010 e i connessi prospetti contabili consolidati siano redatti secondo le impostazioni prescritte dagli IFRS, avvalendosi della facoltà prevista dal d.lgs 28 febbraio 2005, n. 38, che disciplina le opzioni in tema di principi contabili internazionali.

Roma 6 giugno 2011

IL COLLEGIO SINDACALE

Dott.ssa Alessandra dal Verme *Presidente*

Dott. Giuseppe Di Giovanni *Sindaco effettivo*

Dott. Giancarlo Filocamo *Sindaco effettivo*

pwc

RELAZIONE DELLA SOCIETÀ DI REVISIONE AI SENSI DELL'ARTICOLO 14 DEL DLGS 27 GENNAIO 2010, N°39

All'Azionista delle
Ferrovie dello Stato SpA

1 Abbiamo svolto la revisione contabile del bilancio d'esercizio, costituito dal prospetto della situazione patrimoniale-finanziaria, dal conto economico, dal prospetto di conto economico complessivo, dal prospetto delle variazioni del patrimonio netto, dal rendiconto finanziario e dalle relative note esplicative, delle Ferrovie dello Stato SpA chiuso al 31 dicembre 2010. La responsabilità della redazione del bilancio compete agli amministratori delle Ferrovie dello Stato SpA. E' nostra la responsabilità del giudizio professionale espresso sul bilancio e basato sulla revisione contabile. Il suddetto bilancio d'esercizio è stato preparato per la prima volta secondo gli International Financial Reporting Standards adottati dall'Unione Europea.

2 Il nostro esame è stato condotto secondo i principi di revisione emanati dal Consiglio Nazionale dei Dottori Commercialisti e degli Esperti Contabili e raccomandati dalla CONSOB. In conformità ai predetti principi, la revisione è stata pianificata e svolta al fine di acquisire ogni elemento necessario per accertare se il bilancio d'esercizio sia viziato da errori significativi e se risulti, nel suo complesso, attendibile. Il procedimento di revisione comprende l'esame, sulla base di verifiche a campione, degli elementi probativi a supporto dei saldi e delle informazioni contenuti nel bilancio, nonché la valutazione dell'adeguatezza e della correttezza dei criteri contabili utilizzati e della ragionevolezza delle stime effettuate dagli amministratori. Riteniamo che il lavoro svolto fornisca una ragionevole base per l'espressione del nostro giudizio professionale.

Il bilancio d'esercizio presenta ai fini comparativi i dati corrispondenti dell'esercizio precedente predisposti in conformità ai medesimi principi contabili. Inoltre, la nota esplicativa n° 48 illustra gli effetti della transizione agli International Financial Reporting Standards adottati dall'Unione Europea. L'informativa presentata nella suddetta nota esplicativa è stata da noi esaminata ai fini dell'espressione del giudizio sul bilancio d'esercizio chiuso al 31 dicembre 2010.

3 A nostro giudizio, il bilancio d'esercizio delle Ferrovie dello Stato SpA al 31 dicembre 2010 è conforme agli International Financial Reporting Standards adottati dall'Unione Europea; esso pertanto è redatto con chiarezza e rappresenta in modo veritiero e corretto la situazione patrimoniale e finanziaria, il risultato economico ed i flussi di cassa delle Ferrovie dello Stato SpA per l'esercizio chiuso a tale data.

4 La responsabilità della redazione della relazione sulla gestione in conformità a quanto previsto dalle norme di legge compete agli amministratori delle Ferrovie dello Stato SpA. E' di nostra competenza l'espressione del giudizio sulla coerenza della relazione sulla gestione con il bilancio, come richiesto dalla legge. A tal fine, abbiamo svolto le procedure indicate dal principio di revisione 001 emanato dal Consiglio Nazionale dei Dottori Commercialisti e degli Esperti Contabili e raccomandato dalla CONSOB. A nostro giudizio la relazione sulla gestione è coerente con il bilancio d'esercizio delle Ferrovie dello Stato SpA al 31 dicembre 2010.

Roma, 1 giugno 2011

PricewaterhouseCoopers SpA

Luciano Festa
(Revisore legale)

BILANCIO CONSUNTIVO

Prospetti contabili consolidati

Prospetto della situazione patrimoniale-finanziaria consolidata

	Note	31.12.2010	31.12.2009	1.1.2009
Attività				
Immobili, impianti e macchinari	(7)	47.213	46.201	46.663
Investimenti immobiliari	(8)	1.556	1.583	1.568
Attività immateriali	(9)	361	389	392
Attività per imposte anticipate	(10)	242	223	234
Partecipazioni (metodo del Patrimonio Netto)	(11)	212	203	202
Attività finanziarie non correnti (inclusi derivati)	(12)	1.916	2.041	2.207
Crediti commerciali non correnti	(15)	33	36	40
Altre attività non correnti	(13)	2.583	2.909	2.568
Totale attività non correnti		**54.116**	**53.585**	**53.874**
Contratti di costruzione	(14)	10	8	5
Rimanenze	(14)	1.681	1.714	1.578
Crediti commerciali correnti	(15)	2.817	2.807	1.840
Attività finanziarie correnti (inclusi i derivati)	(12)	169	174	175
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	(16)	640	1.143	2.003
Crediti tributari	(17)	87	87	91
Altre attività correnti	(13)	1.621	1.934	2.410
Attività possedute per la vendita e gruppi in dismissione	(6)	18	32	63
Totale attività correnti		**7.043**	**7.899**	**8.165**
Totale attività		**61.159**	**61.484**	**62.038**

(segue)

	Note	31.12.2010	31.12.2009	1.1.2009
Patrimonio Netto	**(18)**	**36.176**	**36.098**	**36.177**
Patrimonio Netto del Gruppo	**(18)**	**36.045**	**35.962**	**36.050**
Capitale sociale	(18)	38.790	38.790	38.790
Riserve	(18)	(3)	(34)	87
Utili (Perdite) portati a nuovo	(18)	(2.861)	(2.831)	(2.835)
Utile (Perdita) d'esercizio	(18)	118	37	8
Patrimonio Netto di Terzi	**(18)**	**131**	**136**	**128**
Utile/(Perdita) Terzi	(18)	11	17	8
Capitale e Riserve di Terzi	(18)	120	119	120
Passività				
Finanziamenti a medio/lungo termine	(19)	11.613	11.992	12.186
TFR e altri benefici ai dipendenti	(20)	2.147	2.415	2.594
Fondi rischi e oneri	(21)	1.668	1.778	1.770
Passività per imposte differite	(10)	221	193	154
Passività finanziarie non correnti (inclusi i derivati)	(22)	341	273	211
Debiti commerciali non correnti	(24)	24	40	23
Altre passività non correnti	(23)	290	270	286
Totale passività non correnti		**16.304**	**16.961**	**17.224**
Finanziamenti a breve termine e quota corrente finanziamenti medio/lungo termine	(19)	980	811	1.094
Quota a breve dei Fondi rischi e oneri	(21)	8	7	19
Debiti commerciali correnti	(24)	3.491	3.658	3.817
Debiti per imposte sul reddito	(25)	15	7	9
Passività finanziarie correnti (inclusi derivati)	(22)	52	66	42
Altre passività correnti	(23)	4.132	3.875	3.655
Totale passività correnti		**8.678**	**8.425**	**8.636**
Totale passività		**24.982**	**25.387**	**25.861**
Totale patrimonio netto e passività		**61.159**	**61.484**	**62.038**

valori in milioni di euro

Conto economico consolidato

	Note	31.12.2010	31.12.2009
Ricavi e proventi			
Ricavi delle vendite e prestazioni	(26)	7.288	6.994
Altri proventi	(27)	776	989
Totali ricavi		**8.064**	**7.983**
Costi operativi			
Costo del personale	(28)	(4.325)	(4.560)
Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	(29)	(841)	(818)
Costi per servizi	(30)	(1.925)	(1.971)
Costi per godimento beni di terzi	(31)	(136)	(142)
Altri costi operativi	(32)	(121)	(96)
Costi per lavori interni capitalizzati	(33)	944	1.055
Ammortamenti	(34)	**(988)**	**(862)**
Svalutazioni e perdite (riprese) di valore	(35)	**(72)**	**(59)**
Accantonamenti per rischi e oneri	(36)	**(90)**	**(95)**
Risultato operativo		**509**	**435**
Proventi e oneri finanziari			
Proventi finanziari	(37)	79	97
Oneri finanziari	(38)	(346)	(346)
Quota di utile (perdita) delle partecipazioni contabilizzate con il metodo del patrimonio netto		4	(1)
Risultato prima delle imposte		**245**	**184**
Imposte sul reddito	(39)	(116)	(130)
Risultato del periodo delle attività continuative		**129**	**54**
Risultato netto d'esercizio (Gruppo e Terzi)		**129**	**54**
Risultato netto di Gruppo		*118*	*37*
Risultato netto di Terzi		*11*	*17*

valori in milioni di euro

Prospetto di Conto economico complessivo consolidato

	Note	31.12.2010	31.12.2009
Risultato netto d'esercizio (Gruppo e Terzi)		**129**	**54**
Altre componenti di conto economico complessivo consolidato			
Quota efficace delle variazioni di *fair value* della copertura dei flussi finanziari	(18)	(56)	(76)
Differenze di cambio	(18)	12	0
Utili (perdite) relativi a benefici attuariali	(18)	73	(45)
Altre componenti di conto economico complessivo dell'esercizio, al netto degli effetti fiscali	(18)	**29**	**(121)**
Conto economico complessivo dell'esercizio (Gruppo e Terzi)		**158**	**(67)**

valori in milioni di euro

Prospetto delle variazioni del Patrimonio Netto consolidato

Patrimonio Netto di Gruppo

		Riserve											
	Capitale sociale	Riserva legale	Riserva straordinaria	Riserve diverse	Riserva di conversione bilanci in valuta estera	Riserva per var. FV su derivati - *Cash Flow Hedge*	Riserva per Utili (perdite) attuariali per benefici ai dipendenti	**Riserve**	Utili (perdite) portati a nuovo	Utili (perdite) d'esercizio	**Patrimonio Netto di Gruppo**	Patrimonio netto di terzi	**Patrimonio Netto**
Saldo al 1° gennaio 2009	**38.790**	**10**	**28**	**255**	**5**	**(212)**	**-**	**87**	**(2.835)**	**8**	**36.050**	**128**	**36.177**
Aumento di capitale													
Distribuzione dividendi												(8)	**(8)**
Destinazione del risultato netto dell'esercizio precedente		1						1	7	(8)	**0**		**(0)**
Variazione area di consolidamento									(3)		**(3)**		**(3)**
Utile/(Perdite) complessivo rilevato													
di cui:													
Utile/(Perdita) rilevato direttamente a patrimonio netto						(76)	(45)	(121)			**(121)**		**(121)**
Utile (Perdite) d'esercizio										37	**37**	17	**54**
Saldo al 31 dicembre 2009	**38.790**	**11**	**28**	**255**	**5**	**(288)**	**(45)**	**(34)**	**(2.831)**	**37**	**35.962**	**136**	**36.098**
Aumento di capitale													
Distribuzione dividendi												(8)	**(8)**
Destinazione del risultato netto dell'esercizio precedente		3						3	34	(37)	**0**		**0**
Variazione area di consolidamento									(64)		**(64)**	(7)	**(71)**
Utile/(Perdite) complessivo rilevato													
di cui:													
Utile/(Perdita) rilevato direttamente a Patrimonio Netto					12	(56)	73	29			**29**		**29**
Utile/(Perdite) d'esercizio										118	**118**	11	**129**
Saldo al 31 dicembre 2010	**38.790**	**14**	**28**	**255**	**17**	**(344)**	**28**	**(3)**	**(2.861)**	**118**	**36.045**	**131**	**36.176**

valori in milioni di euro

Rendiconto finanziario consolidato

	31.12.2010	31.12.2009
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti all'inizio dell'esercizio	**1.143**	**2.003**
Flusso monetario generato da attività di esercizio		
Utile (perdita) del periodo	129	54
Ammortamenti	988	862
Svalutazione di immobilizzazioni	72	59
Accantonamenti	90	95
Variazione netta fondo T.F.R. e Altri fondi del personale	(268)	(179)
Plus (-)/Minusvalenze da realizzo di immobilizzazioni	(94)	(75)
Ricavi non monetari	(66)	(81)
Variazione Rimanenze	31	(139)
Variazione crediti commerciali correnti	(10)	(967)
Variazione crediti commerciali non correnti	3	4
Variazione crediti tributari	0	4
Variazione altre attività correnti	313	242
Variazione altre attività non correnti	327	(342)
Variazione fondi rischi ed oneri	(43)	77
Variazione debiti commerciali correnti	(167)	(159)
Variazione debiti commerciali non correnti	(16)	17
Variazione altre passività correnti	274	268
Variazione altre passività non correnti	20	(16)
Totale	**1.583**	**(276)**
Flusso monetario generato da attività di investimento		
Investimenti in:		
- immobilizzazioni immateriali	(62)	(70)
- immobilizzazioni materiali	(4.074)	(5.067)
- investimenti imm.ri	(6)	(2)
- partecipazioni	(11)	(3)
Prezzo di realizzo da alienazioni	330	352
Variazione attività/passività finanziarie	130	153
Totale	**(3.693)**	**(4.637)**
Flusso monetario generato da attività di finanziamento		
Finanziamenti ricevuti/rimborsati	(210)	(477)
Contributi in conto capitale	1.814	4.534
Altre variazioni di patrimonio netto	(6)	(4)
Totale	**1.607**	**4.053**
Flusso monetario complessivo del periodo	**(503)**	**(860)**
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti alla fine dell'esercizio	**640**	**1.143**

valori in milioni di euro

Note esplicative al Bilancio Consolidato

1. Premessa

Il presente Bilancio Consolidato relativo all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2010 (di seguito anche il "Bilancio Consolidato") è stato predisposto in conformità agli *International Financial Reporting Standards*, emanati dall'*International Accounting Standards Board*, adottati dall'Unione Europa ("EU-IFRS"). Occorre in particolare segnalare che Ferrovie dello Stato SpA (nel seguito anche "Controllante", "Società" e/o "Capogruppo") si è avvalsa della facoltà prevista dal Decreto Legislativo 28 febbraio 2005, n. 38, che disciplina l'esercizio delle opzioni previste dall'articolo 5 del Regolamento Europeo n. 1606/2002 in materia di principi contabili internazionali. In particolare, ai sensi degli articoli 3 e 4 del suddetto decreto legislativo, la Capogruppo ha deciso volontariamente di applicare gli EU-IFRS per la redazione del Bilancio Consolidato a partire dall'esercizio chiuso al 31 dicembre 2010. Fino all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2009 la Società ha predisposto i propri bilanci consolidati in accordo con quanto disciplinato in materia dal Decreto Legislativo n. 127 del 9 aprile 1991, così come interpretato dai principi contabili emanati dall'Organismo Italiano di Contabilità (i "Principi Contabili Italiani").

2. Attività del Gruppo e struttura del Bilancio Consolidato

Ferrovie dello Stato SpA è una società costituita e domiciliata in Italia e organizzata secondo l'ordinamento giuridico della Repubblica Italiana. La Capogruppo ha la propria sede sociale in Piazza della Croce Rossa, 1, Roma.
La Capogruppo e le sue controllate (insieme il "Gruppo Ferrovie dello Stato" o il "Gruppo") forniscono servizi relativi al trasporto passeggeri, trasporto merci e logistica e gestiscono una estesa rete ferroviaria. La struttura del Gruppo è riportata all'Allegato 5.
Il presente Bilancio Consolidato viene deliberato dal Consiglio di Amministrazione della Società in data 17 maggio 2011.

3. Criteri di redazione del Bilancio Consolidato

Di seguito sono riportati i principali criteri e i principi contabili applicati nella preparazione del Bilancio Consolidato.
Come precedentemente indicato, il Bilancio Consolidato è stato predisposto per la prima volta in conformità agli EU-IFRS, intendendosi per tali tutti gli *"International Financial Reporting Standards"* (IFRS), tutti gli *International Accounting Standards* (IAS), tutte le interpretazioni dell'*International Financial Reporting Interpretations Committee* (IFRIC), precedentemente denominate *Standing Interpretations Committee* (SIC) adottati dall'Unione Europea e contenuti nei relativi Regolamenti U.E..
In particolare, gli EU-IFRS sono stati applicati in modo coerente a tutti i periodi presentati nel presente documento.
In conformità a quanto disciplinato dall'IFRS 1 "Prima Adozione degli *International Financial Reporting Standards"*, è stato necessario effettuare un processo di conversione dai Principi Contabili Italiani, utilizzati per la redazione del bilancio consolidato fino all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2009, agli EU-IFRS; a tale fine è stato identificata quale data di transizione agli IFRS il 1° gennaio 2009, (c.d. *"First Time Adoption* - FTA"). Per quanto concerne l'informativa prevista dall'IFRS 1 relativa agli effetti contabili connessi alla transizione dai Principi Contabili Italiani agli EU-IFRS, si rinvia a quanto dettagliatamente riportato nella successiva nota 46.
Il Bilancio Consolidato è redatto e presentato in Euro, che rappresenta la valuta funzionale della Gruppo e cioè la moneta corrente dei paesi in cui il Gruppo opera principalmente; tutti gli importi inclusi nei prospetti contabili, nelle tabelle delle seguenti note e nei commenti alle stesse note sono espressi in milioni di Euro.
Di seguito sono indicati gli schemi di bilancio utilizzati e i relativi criteri di classificazione adottati dal Gruppo, nell'ambito delle opzioni previste dallo IAS 1 "Presentazione del bilancio":

- prospetto della situazione patrimonialefinanziaria consolidata: è stato predisposto classificando le attività e le passività secondo il criterio "corrente/non corrente";
- conto economico consolidato: è stato predisposto classificando i costi operativi per natura;
- conto economico complessivo consolidato: comprende, oltre al risultato d'esercizio risultante dal conto economico consolidato, le altre variazioni delle voci di patrimonio netto consolidato costituite in particolare dagli utili e perdite attuariali

sui benefici ai dipendenti, dalla variazione del *fair value* degli strumenti finanziari di copertura e dagli utili e perdite derivanti dalla conversione dei bilanci delle società estere;
- rendiconto finanziario consolidato: è stato predisposto esponendo i flussi finanziari derivanti delle attività operative secondo il "metodo indiretto".

Il presente Bilancio Consolidato è stato redatto nel presupposto della continuità aziendale, in quanto gli amministratori hanno verificato l'insussistenza di indicatori di carattere finanziario, gestionale o altro genere che potessero segnalare criticità circa la capacità del Gruppo di far fronte alle proprie obbligazioni nel prevedibile futuro e in particolare nei prossimi 12 mesi. La descrizione delle modalità attraverso le quali il Gruppo gestisce i rischi finanziari, tra i quali quello di liquidità e di capitale, è contenuta nella successiva nota relativa alla "Gestione dei rischi finanziari".
Il Bilancio Consolidato è stato predisposto sulla base del criterio convenzionale del costo storico salvo che per la valutazione delle attività e passività finanziarie, ivi inclusi gli strumenti derivati, nei casi in cui è obbligatoria l'applicazione del criterio del *fair value*.

4. Principi contabili applicati

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

a. Area di consolidamento

I) Società controllate

Il Bilancio Consolidato include, oltre alla Capogruppo, le società sulle quali la stessa esercita, direttamente o indirettamente attraverso le proprie controllate, il controllo, a partire dalla data in cui lo stesso viene acquisito e sino alla data in cui tale controllo cessa. In particolare il controllo può essere esercitato sia in forza del possesso diretto o indiretto della maggioranza delle azioni con diritto di voto che per effetto dell'esercizio di un'influenza dominante espressa dal potere di determinare, anche indirettamente in forza di accordi contrattuali o legali, le scelte finanziare e gestionali delle entità, ottenendone i benefici relativi, anche prescindendo da rapporti di natura azionaria. L'esistenza di potenziali diritti di voto esercitabili alla data di bilancio è considerata ai fini della determinazione del controllo.

Le società controllate sono consolidate secondo il metodo integrale, come di seguito indicato:
- le attività e le passività, gli oneri e i proventi delle entità consolidate integralmente sono assunti linea per linea, attribuendo ai soci di minoranza, ove applicabile, la quota di patrimonio netto e del risultato netto del periodo di loro pertinenza; tali quote sono evidenziate separatamente nell'ambito del patrimonio netto consolidato e del conto economico consolidato;
- le operazioni di aggregazione di imprese, finalizzate tra entità non sottoposte a controllo comune, in forza delle quali viene acquisito il controllo di un'entità sono contabilizzate applicando il metodo dell'acquisto (*"Purchase method"*). Il costo di acquisizione è rappresentato dal valore corrente (*"fair value"*) alla data di acquisto delle attività trasferite, delle passività assunte e degli strumenti di capitale emessi. Le attività e le passività identificabili, rispettivamente acquisite ed assunte sono iscritte al relativo valore corrente alla data di acquisizione. La differenza tra il costo di acquisizione e il valore corrente delle attività e passività identificabili acquistate, se positiva, è iscritta tra le attività immateriali come avviamento, ovvero, se negativa, dopo aver riverificato la corretta misurazione dei valori correnti delle suddette attività e passività acquisite e del costo di acquisizione, è contabilizzata direttamente a conto economico, come provento. Nel caso in cui il *fair value* delle attività e delle passività identificabili acquistate possa essere determinato solo provvisoriamente, l'aggregazione di imprese è rilevata utilizzando tali valori provvisori. Le eventuali rettifiche derivanti dal completamento del processo di valutazione sono rilevate entro dodici mesi a partire dalla data di acquisizione, rideterminando i dati comparativi;
- gli utili e le perdite, inclusi i relativi effetti fiscali, derivanti da operazioni effettuate tra società consolidate integralmente e non ancora realizzati nei confronti di terzi, sono eliminati, fatta eccezione per le perdite non realizzate che non sono eliminate, qualora la transazione fornisca evidenza di una riduzione di valore dell'attività trasferita. Sono inoltre eliminati i reciproci rapporti di debito e credito, i costi e i ricavi, nonché gli oneri e i proventi finanziari;
- per le acquisizioni di quote di minoranza relative a società per le quali esiste già il controllo, l'eventuale differenza fra il costo di acquisizione e la relativa frazione di patrimonio netto acquisita è contabilizzata a patrimonio netto.

II) Società sottoposte a controllo congiunto

Le società sottoposte a controllo congiunto (*joint venture*) sono caratterizzate dalla presenza di un accordo contrattuale tra i partecipanti in forza del quale il controllo sull'attività economica è attribuito congiuntamente agli stessi. Tali società sono consolidate con il metodo proporzionale, in forza del quale il relativo valore delle attività e passività, dei costi e dei ricavi, per la quota di pertinenza del Gruppo è assunto linea per linea. In relazione alle procedure necessarie per il consolidamento proporzionale si rimanda a quanto precedentemente indicato con riferimento al consolidamento delle società controllate.

III) Società collegate

Le società collegate sono quelle sulle quali il Gruppo esercita un'influenza notevole, intesa come potere di partecipare alla determinazione delle politiche finanziarie e gestionali della partecipata, senza averne il controllo o il controllo congiunto. L'influenza notevole si presume sussistere quando si disponga, direttamente o indirettamente tramite società controllate, di almeno il 20% dei diritti di voto esercitabili in assemblea; nel valutare l'esistenza dell'influenza notevole si prendono in considerazione anche i diritti di voto potenziali effettivamente esercitabili o convertibili. Le partecipazioni in società collegate sono valutate con il metodo del patrimonio netto e sono inizialmente iscritte al costo sostenuto per il relativo acquisto. Il metodo del patrimonio netto è di seguito descritto:

- il valore contabile delle partecipazioni in società collegate è allineato al patrimonio netto della stessa, rettificato, ove necessario, per riflettere l'applicazione degli EU-IFRS e comprende l'iscrizione dei maggiori valori attribuiti alle attività e alle passività e dell'eventuale avviamento individuati al momento dell'acquisizione;
- gli utili o le perdite di pertinenza del Gruppo delle società collegate sono contabilizzati dalla data in cui l'influenza notevole ha avuto inizio e fino alla data in cui l'influenza notevole cessa; nel caso in cui, per effetto delle perdite, la società valutata con il metodo in oggetto evidenzi un patrimonio netto negativo, il valore di carico della partecipazione è annullato e l'eventuale eccedenza di pertinenza del Gruppo, laddove quest'ultimo si sia impegnato ad adempiere ad obbligazioni legali o implicite dell'impresa partecipata, o comunque a coprirne le perdite, è rilevata in un apposito fondo; le variazioni patrimoniali delle società valutate con il metodo del patrimonio netto non rappresentate dal risultato di conto economico sono contabilizzate direttamente a rettifica delle riserve di patrimonio netto;
- gli utili e le perdite non realizzati generati su operazioni poste in essere tra la Capogruppo/società controllate e la partecipata valutata con il metodo del patrimonio netto sono eliminati in funzione del valore della quota di partecipazione del Gruppo nella partecipata stessa; le perdite non realizzate sono eliminate, ad eccezione del caso in cu le stesse siano rappresentative di riduzione di valore.

I bilanci delle società controllate, sottoposte a controllo congiunto e collegate oggetto di consolidamento sono redatti facendo riferimento agli esercizi chiusi al 31 dicembre, data di riferimento del Bilancio Consolidato, appositamente predisposti e approvati dagli organi amministrativi delle singole entità, opportunamente rettificati, ove necessario, per uniformarli ai principi contabili applicati dal Gruppo.

L'elenco delle società controllate, sottoposte a controllo congiunto e collegate, comprensivo delle informazioni riguardanti la loro sede legale e le percentuali di possesso, è riportato negli allegati alle presenti note esplicative.

b. Traduzione dei bilanci di società estere

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

- le attività e le passività sono convertite utilizzando i tassi di cambio in essere alla data di riferimento del bilancio;
- l'avviamento e gli aggiustamenti derivanti dal *fair value* correlati all'acquisizione di un'entità estera sono trattati come attività e passività dell'entità estera e convertiti al cambio di chiusura del periodo;
- i costi e i ricavi sono convertiti al cambio medio dell'esercizio;
- la "riserva di traduzione", inclusa tra le voci del patrimonio netto consolidato, accoglie sia le differenze di cambio generate dalla conversione delle grandezze economiche a un tasso differente da quello di chiusura sia quelle generate dalla traduzione dei patrimoni netti di apertura a un tasso di cambio differente da quello di chiusura del periodo di rendicontazione. Tale riserva è riversata a conto economico al momento della cessione della relativa partecipazione.

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

	Cambio medio per l'esercizio chiuso al 31 dicembre		**Cambio al 31 dicembre**		**Cambio al 1°gennaio**
EURO	2010	2009	2010	2009	2009
CHF	1,38	1,51	1,25	1,48	1,48
CZK	25,29	26,11	25,02	26,46	26,87
DKK	7,45	7,45	7,45	7,44	7,45
SEK	9,54	10,61	8,97	10,25	10,87

c. Conversione delle poste in valuta

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

d. Principi contabili

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

Immobili, impianti e macchinari

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

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

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

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

In applicazione del criterio del *component approach* il materiale rotabile è stato suddiviso in classi omogenee ("*cluster*") in base al livello di tecnologia che le caratterizza. Per ogni "*cluster*" sono state individuate quattro classi di "componenti":

1. componenti da ripristinare: oggetti serializzati di elevato valore economico che subiscono operazioni di rigenerazione ad intervalli di percorrenza/tempo predefiniti;

2. componenti usurati: per i quali si procede alla completa sostituzione con "ricambi" presenti nei magazzini;
3. componenti soggetti a *restyling* per obsolescenza/senescenza tecnica/sicurezza;
4. componenti che non subiscono interventi nell'intero arco di vita del rotabile.

Il processo di ammortamento riguardante i vari componenti è stato definito in: 5/6,5 anni per i componenti delle categorie 1 e 2; in 12,5 anni nel caso di materiale trainante e 10 anni nel caso di materiale trainato per i componenti della categoria 3; ed in 23/30 anni per i componenti della categoria 4.
Ai fini del calcolo dell'aliquota di ammortamento media per ciascun rotabile, si è inoltre considerato, come già in precedenza, l'anno di acquisto rispetto al 2000, anno di costituzione di Trenitalia. Prima del 2000, infatti, agli acquisti era applicata un'aliquota del 4,3% mentre dopo il 2000 Trenitalia ha applicato un'aliquota del 3,3%.

Le varie attività di manutenzione che il rotabile subisce nel corso della sua vita utile si possono suddividere in tre macro tipologie:
- manutenzione corrente, tesa al mantenimento in efficienza del rotabile, portata a conto economico nell'anno di competenza;
- manutenzione di secondo livello tesa prevalentemente alla sostituzione/riparazione dei componenti all'interno dei rotabili soggetti ad usura o ripristino (appartenenti alle classi 1 e 2);
- attività di *revamping* tesa prevalentemente a incrementare le prestazioni, l'efficienza o la vita utile del bene (classe 3).

Le attività di manutenzione di secondo livello sulla base delle attuali articolazioni dell'intero processo manutentivo, sono mediamente effettuate ogni cinque/sei anni. Tali attività afferiscono prevalentemente ai componenti soggetti ad usura o a ripristino. Le attività avvengono in accordo con gli standard di sicurezza imposti dai competenti organi di controllo (CESIFER).
Nello specifico, si possono distinguere le attività di ciclica in tre famiglie:
1. attività appartenenti a cicli *standard*;
2. attività cicliche accessorie;
3. altre attività.

Le attività appartenenti alla prima tipologia afferiscono alle lavorazioni minime finalizzate a garantire la sicurezza attraverso:
- la sostituzione dei componenti usurati o da ripristinare;
- le attività di collaudo e verifica connesse.

In particolare, le attività citate consentono al materiale rotabile di essere "*compliant*" con i requisiti di sicurezza fissati dall'organismo di sicurezza esterno (CESIFER) che definisce le percorrenze massime che ogni rotabile può compiere in ogni ciclo di manutenzione ciclica (tempo intercorrente tra le due manutenzioni).
Le attività accessorie sono finalizzate principalmente al miglioramento delle prestazioni, pur non essendo obbligatorie ai fini della sicurezza, sono effettuate su richiesta contestualmente all'attività di ciclica *standard*.
È stata determinata una durata utile dell'intervento intorno ai 5/6,5 anni, con conseguente trattamento contabile per ciò che concerne l'aliquota di ammortamento.

Per quanto concerne invece gli investimenti di *revamping*, che comprendono tutte quelle attività che sono tese a incrementare le prestazioni, la vita utile o l'efficienza del bene oggetto di investimento, si è ritenuto utile distinguere tre principali tipologie di interventi:
- interventi che modificano radicalmente le caratteristiche del rotabile e comportano la richiesta di attività di riomologazione da parte del CESIFER, con conseguente cambio matricola. In questo caso, la vita utile del rotabile può considerarsi intorno ai 18 anni e l'aliquota di ammortamento applicabile è pertanto del 5,5%;
- interventi di natura tecnologica finalizzati a garantire la sicurezza su disposizione dell'Autorità Vigilante per adeguamento del Parco, o parte di esso, già circolante. Anche in questo caso, si può ravvisare una durata utile dell'intervento intorno ai 18 anni, con conseguente trattamento contabile per ciò che concerne l'aliquota di ammortamento pari al 5,5%;
- tutti gli altri interventi di *revamping*, che non rientrano nelle fattispecie su indicate sono riconducibili alla terza "classe di componenti" che prevede un'aliquota dell'8% o del 10% a seconda se trattasi di materiale rispettivamente trainante o trainato.

Criteri di determinazione degli ammortamenti degli immobili, impianti e macchinari da parte di RFI SpA
Gli ammortamenti sono calcolati sistematicamente a quote variabili in base ai volumi di produzione espressi in treni*km. Il treno*km è definito come la percorrenza complessiva dei treni su un'infrastruttura ferroviaria espressa in milioni/anno.
In particolare:
- per quanto riguarda la Rete Convenzionale, gli ammortamenti sono calcolati sulla base del rapporto tra le quantità prodotte nell'esercizio e la quantità di produzioni totali previste durante il periodo di concessione. Nel merito, si tiene conto

della circostanza in base alla quale gli investimenti futuri (idonei a garantire un livello di efficienza e di sicurezza tali da consentire di stimare una vita utile della Rete corrispondente alla durata residua della concessione), in quanto integralmente coperti da contributi, risultano economicamente a carico dello Stato; conseguentemente, tali investimenti futuri concorrono alla determinazione della complessiva capacità produttiva dell'infrastruttura, e quindi della vita utile, con impatto sul computo del coefficiente di ammortamento;

- per quanto riguarda la Rete AV/AC, gli ammortamenti sono calcolati sulla base del rapporto tra le quantità prodotte nell'esercizio e le quantità di produzione corrispondenti ai costi sostenuti alla data di bilancio.

Il costo ammortizzabile degli investimenti è dato dalla somma di tutti i costi sostenuti e non ancora ammortizzati al netto dei contributi in conto impianti, escludendo dalla base ammortizzabile il previsto valore residuo dell'infrastruttura ferroviaria al termine della Concessione onde tener conto della relativa non gratuita devolvibilità. Gli immobili, impianti e macchinari che, unitamente alle attività immateriali, compongono l'infrastruttura ferroviaria sono articolati in 7 direttrici separando la Rete AV/AC e la Rete Convenzionale (fondamentale e complementare) secondo la ripartizione riportata nella tabella successiva.
Per ogni direttrice viene utilizzato quale indicatore della quantità prodotta nell'esercizio, cui il bilancio di esercizio è riferito, il numero dei treni*km effettivamente venduti nell'anno e risultanti da specifici sistemi di rilevamento.
Le aliquote di ammortamento utilizzate nell'esercizio 2010 sono riportate nella tabella che segue:

Direttrice	**Indicatore di produzione**	
	2010	**2009**
Rete AV/AC	**1,55%**	**1,13%**
Traversale padana e transiti internazionali	1,74%	1,73%
Tirrenica Nord e affluenze	1,77%	1,76%
Dorsale ed affluenze	1,59%	1,57%
Tirrenico Sud	1,87%	1,87%
Adriatica e trasversali appenniniche	1,79%	1,78%
Rete complementare	1,93%	1,89%

Le aliquote di ammortamento utilizzate dal Gruppo per le altre categorie di immobilizzazioni materiali sono le seguenti:

Categoria	**Aliquota di ammortamento**
Fabbricati	1%-3%
Impianti e macchinari	5%-20%
Materiale rotabile	3,3%-20%
Attrezzature industriali e commerciali	7,5%-25%
Altri beni	8%-25%

La vita utile delle immobilizzazioni materiali e il loro valore residuo sono rivisti e aggiornati, ove necessario, almeno alla chiusura di ogni esercizio. I terreni non sono ammortizzati.

Beni in locazione finanziaria

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

Investimenti immobiliari

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

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

Attività immateriali

Le attività immateriali sono costituite da elementi non monetari, identificabili e privi di consistenza fisica, controllabili e atti a generare benefici economici futuri. Tali elementi sono rilevati al costo di acquisto e/o di produzione, comprensivo delle spese direttamente attribuibili per predisporre l'attività al suo utilizzo, al netto degli ammortamenti cumulati e delle eventuali perdite di valore. Gli eventuali interessi passivi, maturati durante e per lo sviluppo delle immobilizzazioni immateriali, sono considerati parte del costo di acquisto.
L'ammortamento ha inizio nel momento in cui l'attività è disponibile all'uso ed è ripartito sistematicamente in relazione alla residua possibilità di utilizzazione della stessa, e cioè sulla base della stimata vita utile. In particolare, nell'ambito del Gruppo sono identificabili le seguenti principali immobilizzazioni immateriali:

a. Concessioni, licenze e marchi

Le concessioni, le licenze e marchi sono ammortizzati in quote costanti in base alla relativa durata.
I costi delle licenze *software*, inclusivi delle spese sostenute per rendere il *software* pronto per l'utilizzo, sono ammortizzati a quote costanti in base alla relativa durata.
I costi relativi alla manutenzione dei programmi *software* sono spesati nel momento in cui sono sostenuti.

b. Diritti di brevetto ed utilizzo delle opere dell'ingegno

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

c. Avviamento

L'avviamento rappresenta, come precedentemente indicato, la differenza fra il costo sostenuto per l'acquisizione di un'attività aziendale e il valore corrente delle relative attività e passività identificabili acquisite al momento dell'acquisizione. L'avviamento è classificato come attività immateriale a vita indefinita ed è pertanto inizialmente contabilizzato al costo, come precedentemente descritto, e successivamente assoggettato a valutazione almeno annuale volta a individuare even-

tuali perdite di valore ("*Impairment test*"). Non è consentito il ripristino di valore dell'avviamento nel caso di una precedente svalutazione per perdite di valore.

d. Costi di ricerca e sviluppo

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

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

L'ammortamento di eventuali costi di sviluppo iscritti tra le immobilizzazioni immateriali inizia a partire dalla data in cui il risultato generato dal progetto è commercializzabile.

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

Riduzione di valore delle attività immateriali e materiali

I) Attività (immateriali e materiali) a vita utile definita

A ciascuna data di riferimento del bilancio è effettuata una verifica volta ad accertare se vi sono indicazioni che le immobilizzazioni materiali e immateriali possano avere subito una riduzione di valore. A tal fine si considerano sia fonti interne che esterne di informazione. Relativamente alle prime (fonti interne) si considerano: l'obsolescenza o il deterioramento fisico dell'attività, eventuali cambiamenti significativi nell'uso dell'attività e l'andamento economico dell'attività rispetto a quanto previsto. Per quanto concerne le fonti esterne si considerano: l'andamento dei prezzi di mercato delle attività, eventuali discontinuità tecnologiche, di mercato o normative, l'andamento dei tassi di interesse di mercato o del costo del capitale utilizzato per valutare gli investimenti.

Nel caso sia identificata la presenza di tali indicatori si procede alla stima del valore recuperabile delle suddette attività, imputando l'eventuale svalutazione rispetto al relativo valore di libro a conto economico. Il valore recuperabile di un'attività è rappresentato dal maggiore tra il *fair value*, al netto dei costi accessori di vendita, e il relativo valore d'uso, intendendosi per quest'ultimo il valore attuale dei flussi finanziari futuri stimati per tale attività. Nel determinare il valore d'uso, i flussi finanziari futuri attesi sono attualizzati utilizzando un tasso di sconto al lordo delle imposte che riflette le valutazioni correnti di mercato del costo del denaro, rapportato al periodo dell'investimento e ai rischi specifici dell'attività. Per un'attività che non genera flussi finanziari ampiamente indipendenti, il valore recuperabile è determinato in relazione alla *cash generating unit* cui tale attività appartiene.

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

II) Avviamento e attività immateriali non ancora disponibili per l'uso

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

Attività finanziarie e crediti commerciali

Le attività finanziarie sono iscritte inizialmente al *fair value* e classificate nella categoria crediti e finanziamenti attivi, attività disponibili per la vendita o attività finanziarie al *fair value* con contropartita nel conto economico, in funzione della relativa natura e dello scopo per cui sono state acquistate.
Le attività finanziarie sono contabilizzate alla data di negoziazione dell'operazione di acquisizione/vendita e sono rimosse dal bilancio quando il diritto di ricevere i relativi flussi di cassa si è estinto e il Gruppo ha sostanzialmente trasferito tutti i rischi e benefici relativi allo strumento finanziario e il relativo controllo.

Crediti e finanziamenti attivi

Per crediti e finanziamenti attivi si intendono strumenti finanziari non derivati e non quotati in un mercato attivo, dai quali sono attesi pagamenti fissi o determinabili. In particolare, nella presente categoria sono classificate le seguente voci del prospetto della situazione patrimoniale - finanziaria consolidata: "Attività finanziarie non correnti (inclusi derivati)", "Attività finanziarie correnti (inclusi derivati)" e "Crediti commerciali correnti".
I crediti e finanziamenti attivi sono contabilizzati inizialmente al *fair value* e successivamente valutati con il metodo del costo ammortizzato in base al criterio del tasso di interesse effettivo, al netto del fondo svalutazione. I crediti e finanziamenti attivi sono inclusi nell'attivo corrente, ad eccezione di quelli con scadenza contrattuale superiore ai dodici mesi rispetto alla data di bilancio, che sono classificati nell'attivo non corrente.

Le perdite su crediti e finanziamenti attivi sono contabilizzate in bilancio quando si riscontra un'evidenza oggettiva che il Gruppo non sarà in grado di recuperare il credito dovuto dalla controparte sulla base dei termini contrattuali. L'evidenza oggettiva include eventi quali:
- significative difficoltà finanziarie dell'emittente o debitore;
- contenziosi legali aperti con il debitore relativamente a crediti;
- probabilità che il debitore dichiari bancarotta o che si aprano altre procedure di ristrutturazione finanziaria.

L'importo della svalutazione viene misurato come differenza tra il valore contabile dell'attività e il valore attuale degli attesi futuri flussi finanziari e rilevato nel conto economico nella voce "Svalutazioni e perdite (riprese) di valore". I crediti e finanziamenti attivi non recuperabili sono rappresentati nella situazione patrimoniale e finanziaria consolidata al netto del fondo svalutazione. Se nei periodi successivi vengono meno le motivazioni delle svalutazioni precedentemente effettuate, il valore delle attività è ripristinato fino a concorrenza del valore che sarebbe derivato dall'applicazione del metodo del costo ammortizzato.

Attività finanziarie disponibili per la vendita

Le attività finanziarie disponibili per la vendita sono strumenti finanziari non derivati esplicitamente designati in questa categoria e sono compresi nelle attività non correnti, fatta eccezione per quelle attività per le quali gli amministratori intendano procedere con la cessione nei dodici mesi successivi alla data di bilancio. La categoria in oggetto include esclusivamente partecipazioni.
Le attività finanziarie disponibili per la vendita sono inizialmente rilevate a *fair value*, incrementate dei costi accessori e successivamente sono valutate a *fair value*, imputando i successivi utili o perdite da valutazione a una riserva di patrimonio netto. La loro imputazione a conto economico è effettuata solo nel momento in cui l'attività finanziaria viene effettivamente ceduta, ovvero, nel caso di variazioni cumulate negative al momento che le stesse sono considerate durature e significative. Eventuali dividendi derivanti da partecipazioni iscritte nella categoria in oggetto sono imputati nel conto economico, nel momento in cui sorge in capo al Gruppo il diritto a ricevere il relativo pagamento.
Il Gruppo valuta a ogni data di bilancio se esiste un'oggettiva evidenza di perdita di valore delle attività finanziare. Nel caso di partecipazioni classificate come disponibili per la vendita, una riduzione nel *fair value* della partecipazione al di sotto del costo iniziale è considerato un indicatore di perdita di valore. Nel caso esista questo tipo di evidenza, per le attività finanziarie disponibili per la vendita, la perdita cumulata – calcolata come la differenza tra il costo di acquisizione e il *fair value* alla data del bilancio al netto di eventuali perdite di valore contabilizzate precedentemente nel conto economico – è trasferita dal patrimonio netto e riconosciuta nel conto economico. Tali perdite si cristallizzano e pertanto non possono essere successivamente ripristinate a conto economico. Le variazioni dei tassi di cambio relative alle partecipazioni iscritte nella categoria delle attività finanziarie disponibili per la vendita sono rilevate nell'ambito della specifica riserva del patrimonio netto.

Attività finanziarie al *fair value* con contropartita nel conto economico

Le attività finanziarie al *fair value* con contropartita nel conto economico sono rappresentate da titoli detenuti per la negoziazione, in quanto acquisiti allo scopo di essere ceduti nel breve termine. I derivati sono valutati come titoli detenuti per la negoziazione, a meno che non siano contabilmente designati come strumenti finanziari di copertura.
Le attività finanziarie con contropartita nel conto economico sono inizialmente rilevate al *fair value* e i relativi costi accessori sono spesati immediatamente nel conto economico. Successivamente, tali attività sono valutate al *fair value* con contabilizzazione a conto economico della relativa variazione.

Strumenti finanziari derivati

Gli strumenti finanziari derivati stipulati dal Gruppo sono volti a fronteggiare l'esposizione al rischio di cambio e di tasso di interesse e ad una diversificazione dei parametri di indebitamento che ne permetta una riduzione del costo e della volatilità. Alla data di stipula del contratto gli strumenti derivati sono inizialmente contabilizzati al *fair value* e, se gli strumenti derivati non sono contabilizzati quali strumenti di copertura, le successive variazioni del *fair value* sono trattate quali componenti del conto economico.
Gli strumenti finanziari derivati di copertura sono contabilizzati secondo le modalità stabilite per l'*hedge accounting* solo quando:

- all'inizio della copertura, esistono la designazione formale e la documentazione della relazione di copertura stessa;
- si prevede che la copertura sarà altamente efficace;
- l'efficacia può essere attendibilmente misurata;
- la copertura stessa è altamente efficace durante i diversi periodi contabili per i quali è designata.

Se gli strumenti finanziari derivati si qualificano per la contabilizzazione secondo l'*hedge accounting*, si applicano i seguenti trattamenti contabili:

Fair value hedge

Se uno strumento finanziario derivato è designato come copertura dell'esposizione alla variazione del *fair value* di un'attività o di una passività attribuibili ad un particolare rischio, l'utile o la perdita derivante dalle successive variazioni del *fair value* dello strumento di copertura sono rilevati a conto economico. L'utile o la perdita derivante dall'adeguamento al *fair value* della posta coperta, per la parte attribuibile al rischio coperto, modificano il valore contabile di tale posta e viene rilevato a conto economico.

Cash flow hedge

Se uno strumento finanziario derivato è designato come copertura dell'esposizione alla variabilità dei flussi finanziari di un'attività o di una passività iscritta in bilancio o di un'operazione prevista altamente probabile, la porzione efficace degli utili o delle perdite derivanti dall'adeguamento al *fair value* dello strumento derivato è rilevata in una specifica riserva di patrimonio netto. L'utile o la perdita cumulati sono stornati dalla riserva di patrimonio netto e contabilizzati a conto economico negli stessi esercizi in cui gli effetti dell'operazione oggetto di copertura vengono rilevati a conto economico. L'utile o la perdita associati a quella parte della copertura inefficace sono iscritti a conto economico immediatamente. Se l'operazione oggetto di copertura non è più ritenuta probabile, gli utili o le perdite non ancora realizzati, contabilizzati nella riserva di patrimonio netto, sono rilevati immediatamente a conto economico.
Gli strumenti finanziari derivati sono contabilizzati con data di negoziazione.

Stima del *fair value*

Il *fair value* degli strumenti finanziari quotati in un mercato attivo è basato sui prezzi di mercato alla data di bilancio. Il *fair value* degli strumenti finanziari non quotati in un mercato attivo è invece determinato utilizzando tecniche di valutazione basate su una serie di metodi e assunzioni legate a condizioni di mercato alla data di bilancio.
Di seguito si riporta la classificazione dei *fair value* degli strumenti finanziari sulla base dei seguenti livelli gerarchici:

- *Livello 1: fair value* determinato con riferimento a prezzi quotati (non rettificati) su mercati attivi per strumenti finanziari identici;

• *Livello 2: fair value* determinato con tecniche di valutazione con riferimento a variabili osservabili su mercati attivi;
• *Livello 3: fair value* determinato con tecniche di valutazione con riferimento a variabili di mercato non osservabili.
Date le caratteristiche di breve termine dei crediti e dei debiti commerciali, si ritiene che i valori di carico rappresentino una buona approssimazione del *fair value*.

Rimanenze

Le rimanenze di magazzino sono iscritte al minore valore tra il costo di acquisto e/o di produzione e il valore netto di realizzo. Il costo viene determinato secondo il metodo del costo medio ponderato.
Il valore netto di realizzo corrisponde, per i prodotti finiti e gli immobili, al prezzo di vendita stimato nel normale svolgimento dell'attività, al netto dei costi stimati di vendita. Per le materie prime, sussidiarie e di consumo, il valore netto di realizzo è rappresentato dal costo di sostituzione.
Il costo di acquisto è inclusivo degli oneri accessori; il costo di produzione comprende i costi di diretta imputazione e una quota dei costi indiretti, ragionevolmente imputabili ai prodotti.
Le rimanenze obsolete e/o di lento rigiro sono svalutate in relazione alla loro presunta possibilità di utilizzo o di realizzo futuro, mediante l'iscrizione di un apposito fondo rettificativo del valore delle rimanenze. La svalutazione viene eliminata negli esercizi successivi se vengono meno i motivi della stessa.

Lavori in corso su ordinazione

I lavori in corso su ordinazione (di seguito anche "commesse") sono iscritti al valore dei corrispettivi contrattuali pattuiti, ragionevolmente maturati, secondo il metodo della percentuale di completamento, tenuto conto dello stato di avanzamento raggiunto e dei rischi contrattuali attesi. Lo stato di avanzamento lavori è misurato con riferimento ai costi di commessa sostenuti alla data di bilancio in rapporto al totale dei costi stimati per ogni singola commessa.
Quando il risultato di una commessa non può essere stimato correttamente, il ricavo di commessa è riconosciuto solo nella misura in cui i costi sostenuti siano verosimilmente recuperabili. Quando il risultato di una commessa può essere stimato correttamente ed è probabile che il contratto genererà un profitto, il ricavo di commessa è riconosciuto lungo la durata del contratto. Quando è probabile che il totale dei costi di commessa superi il totale dei ricavi di commessa, la perdita potenziale è rilevata a conto economico immediatamente.
Il Gruppo presenta come attività l'ammontare lordo dovuto dai clienti per i contratti relativi alle commesse in corso per i quali i costi sostenuti, più i margini rilevati (meno le perdite rilevate), eccedono la fatturazione di avanzamento lavori. Il Gruppo presenta come passività l'ammontare lordo dovuto ai clienti, per tutte le commesse in corso per le quali gli importi fatturati per stato avanzamento lavori eccedono i costi sostenuti, inclusivi dei margini rilevati (meno le perdite rilevate).

Disponibilità liquide e mezzi equivalenti

Le disponibilità liquide comprendono la cassa e i depositi bancari disponibili e le altre forme di investimento a breve termine, con scadenza all'origine uguale o inferiore ai tre mesi. Alla data del bilancio, gli scoperti di conto corrente sono classificati tra i debiti finanziari nelle passività correnti nella situazione patrimoniale – finanziaria consolidata. Gli elementi inclusi nelle disponibilità liquide sono valutati al *fair value* e le relative variazioni sono rilevate a conto economico.

Debiti commerciali

I debiti commerciali e gli altri debiti sono inizialmente iscritti al *fair value*, al netto dei costi accessori di diretta imputazione, e successivamente sono valutati al costo ammortizzato, applicando il criterio del tasso di interesse effettivo.

Finanziamenti

I finanziamenti sono inizialmente iscritti al *fair value*, al netto dei costi accessori di diretta imputazione, e successivamente sono valutati al costo ammortizzato, applicando il criterio del tasso di interesse effettivo. Se vi è un cambiamento nella stima dei flussi di cassa attesi, il valore delle passività è ricalcolato per riflettere tale cambiamento sulla base del valore attuale dei nuovi flussi di cassa attesi e del tasso interno effettivo determinato inizialmente. I finanziamenti sono classificati fra le passività correnti, salvo quelli che hanno una scadenza contrattuale oltre i dodici mesi rispetto alla data di bilancio e quelli per i quali il Gruppo abbia un diritto incondizionato a differire il loro pagamento per almeno dodici mesi dopo la data di riferimento. I finanziamenti sono rimossi dal bilancio al momento della loro estinzione e quando il Gruppo abbia trasferito tutti i rischi e gli oneri relativi allo strumento stesso.
Gli acquisti e le vendite dei finanziamenti sono contabilizzati alla data di negoziazione dell'operazione e sono rimossi dal bilancio al momento della loro estinzione e quando il Gruppo ha trasferito tutti i rischi e gli oneri relativi allo strumento stesso.

Benefici ai dipendenti

I benefici a breve termine sono rappresentati da salari, stipendi, relativi oneri sociali, indennità sostitutive di ferie e incentivi corrisposti sotto forma di *bonus* pagabile nei dodici mesi dalla data del bilancio. Tali benefici sono contabilizzati quali componenti del costo del personale nel periodo in cui è prestata l'attività lavorativa.

TFR e altri benefici ai dipendenti

Le società del Gruppo hanno in essere sia piani a contribuzione definita sia piani a benefici definiti. I piani a contribuzione definita sono gestiti da soggetti terzi gestori di fondi, in relazione ai quali non vi sono obblighi legali o di altro genere a pagare ulteriori contributi qualora il fondo non abbia sufficienti attivi per adempiere agli impegni assunti nei confronti dei dipendenti. Per i piani a contribuzione definita, il Gruppo versa contributi, volontari o stabiliti contrattualmente, a fondi pensione assicurativi pubblici e privati. I contributi sono iscritti come costi del personale secondo il principio della competenza economica. I contributi anticipati sono iscritti come un'attività che sarà rimborsata o portata a compensazione di futuri pagamenti, qualora siano dovuti.
Un piano a benefici definiti è un piano non classificabile come piano a contribuzione definita. Nei programmi con benefici definiti l'ammontare del beneficio da erogare al dipendente è quantificabile soltanto dopo la cessazione del rapporto di lavoro, ed è legato a uno o più fattori quali l'età, gli anni di servizio e la retribuzione. Gli obblighi per i piani a benefici definiti sono pertanto determinati da un attuario indipendente utilizzando il *"projected unit credit method"*. Il valore attuale del piano a benefici definiti è determinato scontando i futuri flussi di cassa a un tasso di interesse pari a quello di obbligazioni *(high-quality corporate)* emesse nella valuta in cui la passività sarà liquidata e che tenga conto della durata del relativo piano pensionistico. Gli utili e le perdite derivanti dall'effettuazione del calcolo attuariale sono interamente imputati al patrimonio netto, nell'esercizio di riferimento, tenuto conto del relativo effetto fiscale differito.
In particolare, si segnala che il Gruppo gestisce un piano a benefici definiti, rappresentato dal fondo per Trattamento di Fine Rapporto ("TFR"). Il TFR è obbligatorio per le imprese italiane ai sensi dell'art 2120 del Codice Civile; esso ha natura di retribuzione differita ed è correlato alla durata della vita lavorativa dei dipendenti e alla retribuzione percepita nel periodo di servizio prestato. A partire dal 1° gennaio 2007, la Legge 27 dicembre 2006, n. 296 "Legge Finanziaria 2007" e successivi Decreti e Regolamenti, ha introdotto modifiche rilevanti nella disciplina del TFR, tra cui la scelta del lavoratore in merito all'eventuale destinazione del proprio TFR maturando ai fondi di previdenza complementare oppure al "Fondo di Tesoreria" gestito dall'INPS. Ne è derivato, pertanto, che l'obbligazione nei confronti dell'INPS e le contribuzioni alle forme pensionistiche complementari hanno assunto, ai sensi dello IAS 19 "Benefici per i dipendenti", la natura di piani a contribuzione definite, mentre le quote iscritte al fondo TFR alla data del 1° gennaio 2007 mantengono la natura di piani a prestazioni definite.
Alcune società del Gruppo hanno, inoltre, in essere un piano pensionistico a benefici definiti riferito alla Carta di Libera Circolazione (CLC) che garantisce ai dipendenti, dipendenti in pensione ed ai loro familiari, il diritto di viaggiare gratuitamente o, in alcuni casi, attraverso il pagamento del diritto di ammissione sui treni gestiti dal Gruppo.

Fondi rischi e oneri

I fondi rischi e oneri sono iscritti a fronte di perdite e oneri di natura determinata, di esistenza certa o probabile, dei quali, tuttavia, non sono determinabili l'ammontare e/o la data di accadimento. L'iscrizione viene rilevata solo quando esiste un'obbligazione corrente (legale o implicita) per una futura uscita di risorse economiche come risultato di eventi passati ed è probabile che tale uscita sia richiesta per l'adempimento dell'obbligazione. Tale ammontare rappresenta la miglior stima dell'onere per estinguere l'obbligazione. Il tasso utilizzato nella determinazione del valore attuale della passività riflette i valori correnti di mercato e tiene conto del rischio specifico associabile a ciascuna passività.
Quando l'effetto finanziario del tempo è significativo e le date di pagamento delle obbligazioni sono attendibilmente stimabili, i fondi sono valutati al valore attuale dell'esborso previsto utilizzando un tasso che rifletta le condizioni del mercato, la variazione del costo del denaro nel tempo e il rischio specifico legato all'obbligazione. L'incremento del valore del fondo determinato da variazioni del costo del denaro nel tempo è contabilizzato come interesse passivo.
I rischi per i quali il manifestarsi di una passività è soltanto possibile sono indicati nell'apposita sezione informativa sulle passività potenziali e per i medesimi non si procede ad alcuno stanziamento.

Ricavi

I ricavi sono rilevati nella misura in cui è probabile che al Gruppo affluiranno dei benefici economici e il loro ammontare può essere determinato in modo attendibile, tenendo conto del valore di eventuali resi, abbuoni, sconti commerciali, e premi attinenti la quantità.
I ricavi per prestazioni di servizi sono rilevati a conto economico con riferimento allo stadio di completamento del servizio e solo quando il risultato della prestazione può essere attendibilmente stimato.
I ricavi da lavori in corso su ordinazione sono rilevati, coerentemente a quanto descritto in precedenza per tale ultima posta, con riferimento allo stato di avanzamento (metodo della percentuale di completamento).
I ricavi delle vendite di beni sono valutati al *fair value* del corrispettivo ricevuto o spettante. I ricavi delle vendite di beni sono rilevati quando i rischi significativi e i benefici connessi alla proprietà dei beni sono trasferiti all'acquirente e i relativi costi possono essere stimati attendibilmente.
Gli interessi attivi sono registrati nel conto economico sulla base del tasso effettivo di rendimento.

Contributi pubblici

I contributi pubblici, in presenza di una delibera formale di attribuzione e, in ogni caso, quando il diritto alla loro erogazione è ritenuto definitivo in quanto sussiste la ragionevole certezza che il Gruppo rispetterà le condizioni previste per la percezione e che i contributi saranno incassati, sono rilevati per competenza in diretta correlazione con i costi sostenuti.

I) Contributi in conto impianti

I contributi pubblici in conto capitale si riferiscono a somme erogate dallo Stato e da altri Enti Pubblici al Gruppo per la realizzazione di iniziative dirette alla costruzione, alla riattivazione e all'ampliamento di immobili, impianti e macchinari. I contributi in conto capitale vengono contabilizzati a diretta riduzione dei beni cui sono riferiti e concorrono, in diminuzione, al calcolo delle quote di ammortamento.

II) Contributi in conto esercizio

I contributi in conto esercizio si riferiscono a somme erogate dallo Stato o da altri Enti Pubblici al Gruppo a titolo di riduzione dei costi e oneri sostenuti. I contributi in conto esercizio sono imputati a conto economico a riduzione della voce di costo a cui si riferiscono.

Riconoscimento dei costi

I costi sono riconosciuti quando sono relativi a beni e servizi acquistati o consumati nell'esercizio o per ripartizione sistematica.

Imposte sul reddito

Le imposte correnti sono determinate in base alla stima del reddito imponibile e in conformità alla vigente normativa fiscale delle imprese del Gruppo.
Le imposte anticipate e differite sono calcolate a fronte di tutte le differenze che emergono tra la base imponibile di una attività o passività e il relativo valore contabile, ad eccezione dell'avviamento e di quelle relative a differenze rivenienti dalle partecipazioni in società controllate, quando la tempistica di rigiro di tali differenze è soggetta al controllo del Gruppo e risulta probabile che esse non si riverseranno in un lasso di tempo ragionevolmente prevedibile. Le imposte anticipate, incluse quelle relative alle perdite fiscali pregresse, per la quota non compensata dalle imposte differite, sono riconosciute nella misura in cui è probabile che sia disponibile un reddito imponibile futuro a fronte del quale le stesse possano essere recuperate. Le imposte anticipate e differite sono determinate utilizzando le aliquote fiscali che si prevede saranno applicabili negli esercizi nei quali le differenze saranno realizzate o estinte.
Le imposte correnti, le imposte anticipate e differite sono rilevate nel conto economico, ad eccezione di quelle relative a voci rilevate tre le altre componenti del conto economico complessivo o direttamente addebitate o accreditate a patrimonio netto. In questi ultimi casi le imposte differite sono rilevate, rispettivamente alla voce "Effetto fiscale" relativo alle altre componenti del conto economico complessivo e direttamente al patrimonio netto. Le imposte anticipate e differite sono compensate quando le stesse sono applicate dalla medesima autorità fiscale, vi è un diritto legale di compensazione ed è attesa una liquidazione del saldo netto.
Le altre imposte non correlate al reddito, come le imposte indirette e le tasse, sono incluse nella voce di conto economico "Altri costi operativi".

Attività e passività possedute per la vendita e attività operative cessate

Le attività non correnti (o gruppi in dismissione) il cui valore contabile sarà recuperato principalmente attraverso la vendita anziché con il loro utilizzo continuativo sono classificate come possedute per la vendita e rappresentate separatamente dalle altre attività e passività del prospetto della situazione patrimonialefinanziaria. I corrispondenti valori patrimoniali dell'esercizio precedente non sono riclassificati. Un'attività operativa cessata (*Discontinued Operations*) rappresenta una parte dell'entità che è stata dismessa o classificata come posseduta per la vendita, e:

- rappresenta un importante ramo di attività o area geografica di attività;
- è parte di un piano coordinato di dismissione di un importante ramo di attività o area geografica di attività;
- è una controllata acquisita esclusivamente allo scopo di essere rivenduta.

I risultati delle attività operative cessate – siano esse dismesse oppure classificate come possedute per la vendita e in corso di dismissione – sono esposti separatamente nel conto economico, al netto degli effetti fiscali. I corrispondenti valori relativi all'esercizio precedente, ove presenti, sono riclassificati ed esposti separatamente nel conto economico separato, al netto degli effetti fiscali, ai fini comparativi. Le attività non correnti (o gruppi in dismissione) classificate come possedute per la vendita, sono dapprima rilevate in conformità allo specifico IFRS di riferimento applicabile a ciascuna attività e passività e, successivamente, sono rilevate al minore tra il valore contabile e il relativo *fair value*, al netto dei costi di vendita. Eventuali successive perdite di valore sono rilevate direttamente a rettifica delle attività non correnti (o gruppi in dismissione) classificate come possedute per la vendita con contropartita a conto economico.
Viene invece rilevato un ripristino di valore per ogni incremento successivo del *fair value* di un'attività al netto dei costi di vendita, ma solo fino a concorrenza della perdita per riduzione di valore complessiva precedentemente rilevata.

Principi contabili di recente emissione

Principi contabili omologati da parte dell'Unione Europea e applicati in via anticipata dal Gruppo

Alla data di approvazione del presente Bilancio Consolidato, il legislatore comunitario ha adottato alcuni principi contabili e interpretazioni, che sono stati applicati volontariamente dal Gruppo in via anticipata. Di seguito sono riepilogate tali modifiche:
Modifiche allo IAS 24 - "Informativa di bilancio sulle operazioni con parti correlate";
Modifiche all'IFRS 1 e all'IFRS 7 - Esenzione limitata dall'informativa comparativa prevista dall'IFRS 7 per neoutilizzatori.

Principi contabili omologati da parte dell'Unione Europea e non applicati in via anticipata dal Gruppo

Alla data di approvazione del presente Bilancio Consolidato, il legislatore comunitario ha adottato alcuni principi contabili e interpretazioni, non ancora obbligatori, che verranno applicati dal Gruppo nei successivi esercizi. Di seguito sono riepilogate tali modifiche e i potenziali effetti sul Bilancio Consolidato del Gruppo.
Modifiche allo IAS 32 - "Classificazione delle emissioni di diritti" (applicabile dal 1° gennaio 2011). La versione rivista del principio disciplina fattispecie e casistiche non presenti all'interno del Gruppo alla data del presente Bilancio Consolidato;
Modifiche all'IFRIC 14 - "Pagamenti anticipati relativi a una previsione di contribuzione minima" (applicabile dal 1° gennaio 2011). Si ritiene che l'adozione di tale versione rivista non comporterà alcun effetto sul Bilancio Consolidato della Gruppo;
Modifiche all'IFRIC 19 - "Estinzione di passività finanziarie con strumenti rappresentativi di capitale" (applicabile dal 1° gennaio 2011). Si ritiene che l'adozione di tale versione rivista non comporterà alcun effetto sul Bilancio Consolidato del Gruppo;
Il processo di *improvement* 2010 prevede la revisione di diversi principi contabili, la cui applicazione è prevista a partire dal 1° gennaio 2011, fra i quali l'IFRS 1 ("Prima adozione degli *international financial reporting standard*"), l'IFRS 3 ("Aggregazioni aziendali"), l'IFRS 7 ("Strumenti finanziari: informazioni integrative"), lo IAS 1 ("Presentazione del bilancio"), lo IAS 27 ("Bilancio consolidato e separato") e lo IAS 34 ("Bilanci intermedi"). L'adozione delle suddette modifiche non comporterà effetti significativi sul Bilancio Consolidato del Gruppo.

Principi contabili non ancora applicabili in quanto non omologati dall'Unione Europea

In data 12 novembre 2009 lo IASB ha emesso la prima parte del principio contabile IFRS 9 - "Strumenti finanziari", che sostituirà lo IAS 39 - "Strumenti Finanziari: rilevazione e valutazione". Questa prima pubblicazione riguarda la classificazione degli strumenti finanziari ed è inserita in un progetto articolato in tre fasi che riguarderanno rispettivamente le modalità di determinazione dell'*impairment* di attività finanziarie e le modalità di applicazione dell'*hedge accounting*. L'emissione del nuovo principio, che ha l'obiettivo di semplificare e ridurre la complessità delle contabilizzazione degli strumenti finanziari, prevede la classificazione degli strumenti finanziari in tre categorie da definirsi in base al modello di *business* utilizzato, alle caratteristiche contrattuali e ai relativi flussi di cassa degli strumenti in questione. In data 19 ottobre 2010 lo IASB ha pubblicato un'integrazione all'IFRS 9 avente ad oggetto le problematiche legate alla volatilità che sorge dalla decisione di valorizzare le passività finanziarie al relativo *fair value*. In particolare, le variazioni in oggetto sono rilevate nel prospetto del conto economico complessivo, senza impatti sul risultato netto del periodo rappresentato nel prospetto di conto economico.
Dall'adozione dei sopra menzionati principi contabili non sono previsti effetti significativi per il Gruppo.
Modifiche allo IFRS 7 - "Strumenti finanziari: Informazioni aggiuntive, in relazione alle transazioni di trasferimento delle attività finanziarie" (applicabile dal 1° luglio 2011). Si ritiene che l'adozione di tale versione rivista non comporterà alcun effetto significativo sul Bilancio Consolidato del Gruppo;
Modifiche allo IAS 12 - "Imposte sul reddito (applicabile dal 1° gennaio 2012)". Il Gruppo sta valutando gli impatti derivanti dall'applicazione della modifica.

Uso di stime e valutazioni

La redazione del Bilancio Consolidato richiede da parte degli amministratori l'applicazione di principi e metodologie contabili che, in talune circostanze, si poggiano su difficili e soggettive valutazioni e stime basate sull'esperienza storica e assunzioni che sono di volta in volta considerate ragionevoli e realistiche in funzione delle relative circostanze. I risultati finali delle poste di bilancio per le quali sono state utilizzate le suddette stime e assunzioni, potranno pertanto differire anche significativamente da quelli riportati nei bilanci, a causa dell'incertezza che caratterizza le assunzioni e le condizioni sulle quali si basano le stime. Le stime e le assunzioni sono riviste periodicamente e gli effetti di ogni variazione sono riflessi a conto economico, qualora la stessa interessi solo l'esercizio. Nel caso in cui la revisione interessi esercizi sia correnti sia futuri, la variazione è rilevata nell'esercizio in cui la revisione viene effettuata e nei relativi esercizi futuri.
I risultati che si consuntiveranno potrebbero differire, anche significativamente, da tali stime a seguito di possibili mutamenti dei fattori considerati nella determinazione di tali stime.
Di seguito sono brevemente descritti i principi contabili che richiedono più di altri una maggiore soggettività da parte degli amministratori nell'elaborazione delle stime e per i quali un cambiamento nelle condizioni sottostanti le assunzioni utilizzate potrebbe avere un impatto significativo sui dati finanziari consolidati:

I) Riduzione di valore delle attività

In accordo con i principi contabili applicati dal Gruppo, le attività materiali e immateriali con vita definita sono oggetto di verifica al fine di accertare se si sia verificata una riduzione di valore, che va rilevata tramite una svalutazione, quando sussistono indicatori che facciano prevedere difficoltà per il recupero del relativo valore netto contabile tramite l'uso. La verifica dell'esistenza dei suddetti indicatori richiede da parte degli amministratori l'esercizio di valutazioni soggettive basate sulle informazioni disponibili all'interno del Gruppo e dal mercato, nonché dall'esperienza storica. Inoltre, qualora venga determinato che possa essersi generata una potenziale riduzione di valore, il Gruppo procede alla determinazione della stessa utilizzando tecniche valutative ritenute idonee. La corretta identificazione degli elementi indicatori dell'esistenza di una potenziale riduzione di valore, nonché le stime per la determinazione delle stesse dipendono da fattori che possono variare nel tempo influenzando le valutazioni e stime effettuate dagli amministratori.

II) Ammortamenti

L'ammortamento delle immobilizzazioni costituisce un costo rilevante per il Gruppo. Il costo delle immobilizzazioni materiali, immateriali e degli investimenti immobiliari è ammortizzato lungo la vita utile stimata dei relativi cespiti. La vita utile economica delle immobilizzazioni del Gruppo è determinata dagli amministratori nel momento in cui l'immobilizzazione è stata acquistata; essa è basata sull'esperienza storica per analoghe immobilizzazioni, condizioni di mercato e anticipazioni riguardanti eventi futuri che potrebbero avere impatto sulla vita utile. Pertanto, l'effettiva vita economica può differire dalla vita utile stimata. Il Gruppo valuta periodicamente i cambiamenti tecnologici e di settore per aggiornare la residua vita utile. Tale aggiornamento periodico potrebbe comportare una variazione nel periodo di ammortamento e quindi anche della quota di ammortamento degli esercizi futuri.

III) Fondi rischi e oneri

A fronte dei rischi legali e fiscali sono rilevati accantonamenti rappresentativi del rischio di esito negativo. Il valore dei fondi iscritti in bilancio relativi a tali rischi rappresenta la miglior stima alla data operata dagli amministratori. Tale stima comporta l'adozione di assunzioni che dipendono da fattori che possono cambiare nel tempo e che potrebbero pertanto avere effetti significativi rispetto alle stime correnti effettuate dagli amministratori per la redazione del Bilancio Consolidato del Gruppo.

IV) Imposte

La contabilizzazione delle imposte differite attive è effettuata sulla base delle aspettative di reddito attese negli esercizi futuri. La valutazione dei redditi attesi ai fini della contabilizzazione delle imposte differite dipende da fattori che possono variare nel tempo e determinare effetti significativi sulla valutazione delle imposte differite attive.

V) *Fair value* di strumenti finanziari derivati

Il *fair value* degli strumenti finanziari derivati che non sono quotati in mercati attivi è determinato usando tecniche di valutazione. Il Gruppo usa tecniche di valutazione che utilizzano *inputs* direttamente o indirettamente osservabili dal mercato alla data di chiusura dell'esercizio contabile, connessi alle attività o alle passività oggetto di valutazione. Pur ritenendo le

stime dei suddetti *fair value* ragionevoli, possibili variazioni dei fattori di stima su cui si basa il calcolo dei predetti valori potrebbero produrre valutazioni diverse.

VI) Valore residuo dell'infrastruttura e degli investimenti immobiliari

Secondo le disposizioni degli IAS 16, 38 e 40 il costo ammortizzabile dell'infrastruttura (che include gli immobili, impianti e macchinari e le attività immateriali) e degli investimenti immobiliari è determinato detraendo il loro valore residuo. Il valore residuo dell'infrastruttura e degli investimenti immobiliari è determinato come valore stimato che l'entità potrebbe ricevere in quel momento dalla sua dismissione, al netto dei costi stimati di dismissione, se questo fosse fosse già al tempo e nella condizione attesa alla fine della Concessione. La società periodicamente rivede il valore residuo e ne valuta la recuperabilità sulla base delle migliori informazioni disponibili alla data. Tale aggiornamento periodico potrebbe comportare una variazione della quota di ammortamento degli esercizi futuri.

VII) Settori operativi

Alla data del presente bilancio la Società non ha titoli di debito o azioni quotate in un mercato regolamentato pertanto si avvale della facoltà concessa dall'IFRS 8 paragrafo 2 b di non fornire in nota integrativa informazioni sui settori operativi.

5. Gestione dei rischi finanziari

Il Gruppo è esposto ai seguenti rischi derivanti dall'utilizzo di strumenti finanziari:
- rischio di credito;
- rischio di liquidità;
- rischio di mercato;
- rischio di tasso.

Nel seguito vengono fornite informazioni relative all'esposizione del Gruppo a ciascuna tipologia di rischio elencata in precedenza, le politiche e i processi di gestione di tali rischi e i metodi utilizzati per valutarli.

Rischio di credito

Il rischio di credito è il rischio che un cliente o una delle controparti di uno strumento finanziario causi una perdita finanziaria non adempiendo ad un'obbligazione e deriva principalmente dai crediti commerciali ed, in misura minore, dagli investimenti finanziari del Gruppo. Nell'ambito di tale attività è in vigore una *policy* che definisce:

- i requisiti minimi della controparte finanziaria in termini di merito di credito e i relativi limiti di concentrazione che limitano rispettivamente la massima concentrazione per singola controparte in base all'importo complessivamente investito (rispettivamente al 20% o al 25%);
- le tipologie di prodotti finanziari utilizzabili (attualmente *time deposits* e pronti contro termine).

Inoltre, la tipologia dei clienti del Gruppo è in buona parte riconducibile ad enti governativi e pubblici, quali le Regioni (585 milioni di euro a fine 2010) o il MEF (3.026 milioni di euro a fine 2010), pertanto l'esposizione al rischio di credito, nei confronti di tali soggetti, è limitata.

Rischio di liquidità

La liquidità del Gruppo, relativamente alle principali società, viene gestita ed impiegata dalla Capogruppo a livello accentrato al fine di ottimizzare la complessiva disponibilità di risorse finanziarie.

Il rischio liquidità è il rischio che un'entità abbia difficoltà ad adempiere alle obbligazioni associate a passività finanziarie da regolare consegnando disponibilità liquide o un'altra attività finanziaria, e si può manifestare con l'incapacità di reperire, a normali condizioni economiche, le risorse finanziarie necessarie per l'operatività.

La Capogruppo si rivolge a primari istituti dicredito del sistema bancario, dai quali ha ricevuto linee di credito "*uncommitted*" concesse per far fronte a esigenze di liquidità dettate principalmente dai ritardi nei trasferimenti dello Stato.
Al 31 dicembre 2010 l'utilizzo di tali tipologie di credito risulta pari a 130 milioni di euro, con un utilizzo massimo raggiunto a fine agosto pari a 521 milioni di euro.
Anche al fine di poter far fronte nel corso dei prossimi anni a ritardi ed incertezze nell'incasso dei flussi di cassa dallo Stato, la Capogruppo ha stipulato il 4 marzo 2011 una cd *"Backup Credit Facility"* dell'importo massimo di 1.500 milioni di euro con un pool di finanziatori e con scadenza pari a tre anni. Nello specifico questa *"Facility"* è tuttavia stata posta in essere con una finalità "*general purpose*" ed in tal senso garantisce a Ferrovie dello Stato la possibilità di ricorrere a tale strumento di provvista per le più varie tipologie di fabbisogno operativo.
Le scadenze contrattuali delle passività finanziarie, compresi gli interessi da versare, sono esposte nella tabella seguente:

31 dicembre 2010	Valore contabile	Flussi finanziari Contrattuali	6 mesi o meno	6-12 mesi	1-2 anni	2-5 anni	Oltre 5 anni
Passività finanziarie non derivate							
Prestiti obbligazionari	3.298	4.168	19	23	54	1.101	2.971
Finanziamenti da banche	7.071	8.801	618	305	486	2.790	4.602
Debiti verso altri finanziatori	2.223	2.676	147	129	242	733	1.425
Debiti commerciali	3.516	3.515	3.342	173	0	0	0
Passività finanziarie	31	31	1	30	0	0	0
Totale	**16.138**	**19.191**	**4.127**	**660**	**782**	**4.624**	**8.998**
Passività finanziarie derivate	**345**	**377**	**63**	**57**	**100**	**116**	**41**

valori in milioni di euro

31 dicembre 2009	Valore contabile	Flussi finanziari Contrattuali	6 mesi o meno	6-12 mesi	1-2 anni	2-5 anni	Oltre 5 anni
Passività finanziarie non derivate							
Prestiti obbligazionari	3.297	4.397	17	22	71	910	3.377
Finanziamenti da banche	7.159	9.249	476	273	522	2.590	5.388
Debiti verso altri finanziatori	2.346	2.866	139	161	244	731	1.591
Debiti commerciali	3.699	3.699	3.529	166	1	1	2
Passività finanziarie	33	32	2	30	0	0	0
Totale	**16.534**	**20.242**	**4.163**	**652**	**838**	**4.232**	**10.358**
Passività finanziarie derivate	**275**	**319**	**42**	**76**	**75**	**84**	**42**

valori in milioni di euro

Si evidenzia che, con riferimento alle passività finanziarie non derivate in scadenza entro 6 mesi o meno, la parte principale è rappresentata dai debiti commerciali per appalti e lavori AV/AC il cui rimborso avviene principalmente tramite i contributi dello Stato ed in parte residua tramite flussi di cassa della gestione operativa.

I flussi contrattuali dei finanziamenti a tasso variabile sono stati calcolati utilizzando i tassi *forward* stimati alla data di chiusura del bilancio.

Rischio di mercato

Il rischio di mercato è il rischio che il *fair value* o i flussi finanziari futuri di uno strumento finanziario fluttuino in seguito a variazioni dei prezzi di mercato, dovute a variazione dei tassi di cambio e di interesse. L'obiettivo della gestione del rischio di mercato è la gestione e il controllo dell'esposizione del Gruppo a tale rischio entro livelli accettabili ottimizzando, allo stesso tempo, il rendimento degli investimenti. Il Gruppo utilizza operazioni di copertura al fine di gestire la volatilità dei risultati.

Rischio di tasso

La Capogruppo, attraverso la struttura Finanza della Direzione Centrale Finanza, Controllo e Patrimonio, presta i servizi di *financial risk management*, in relazione al rischio di tasso di interesse per le controllate e collegate che manifestano la necessità di gestione dei rischi finanziari.
Al fine di ottimizzare il rischio di tasso, il Gruppo ha scelto di limitare le variazioni dei flussi di cassa relative ai finanziamenti a tasso variabile, al fine di predeterminare una significativa parte degli oneri finanziari prospettici, in coerenza con l'orizzonte temporale espresso dalla struttura del portafoglio di debito, il quale a sua volta deve essere correlato con la struttura e la composizione degli *asset* e dei futuri *cash flow*.
A tale scopo è stata prevista un'operatività attraverso strumenti derivati.
Al 31 dicembre 2010 sono stati utilizzati *Interest Rate Swap* e *Interest Rate Collar* per le coperture di medio/lungo termine a vita intera, mentre per le coperture di breve/medio termine sono stati utilizzati *Interest Rate Swap, Interest Rate Cap* e *Interest Rate Collar* in funzione degli esercizi su cui tali coperture insistono e della durata delle stesse.
Per le operazioni di provvista a lungo termine necessarie al finanziamento del Programma Alta Velocità, la stipula dei contratti derivati è avvenuta di concerto con il MEF, al fine di predefinire e stabilizzare (in un'ottica di lungo periodo) l'onere complessivo dell'indebitamento legato al progetto Alta Capacità/Alta Velocità in misura fissa e con l'obiettivo anche di facilitare la determinazione prospettica degli andamenti economici delle iniziative.
Il profilo del tasso di interesse applicato agli strumenti finanziari del Gruppo fruttiferi di interessi alla data di chiusura del bilancio era il seguente:

	Valore contabile	
	31.12.2010	**31.12.2009**
Finanziamenti a tasso fisso		
Passività finanziarie	4.209	4.452
Finanziamenti a tasso variabile		
Passività finanziarie	8.196	8.177

valori in milioni di euro

	Valore contabile	**Coperti con derivati**	**Non coperti**	**% non coperti**
31.12.2010				
Debiti lungo termine - tasso variabile	8.196	5.874	2.231	28%
31.12.2009				
Debiti lungo termine - tasso variabile	8.177	6.541	1.636	20%

valori in milioni di euro

Analisi di sensitività dei flussi finanziari dei finanziamenti a tasso variabile

Se i tassi di interesse fossero variati di 50 *basis points* alla data di chiusura del bilancio, il patrimonio netto avrebbe subito una variazione negativa di 108 milioni di euro o positiva di 95 milioni di euro mentre l'effetto sul risultato netto sarebbe stato pari a 8 milioni di euro secondo quanto indicato nella tabella seguente. L'analisi è stata svolta presupponendo che le altre variabili, in particolare i tassi di cambio, rimangano costanti.

Variazione	**Shift + 50 bps**	**Shift - 50 bps**
Interessi debiti a tasso variabile	40	(40)
Net *Cash Flow* da operazioni di copertura	(32)	32
Variazione	**Shift + 50 bps**	**Shift - 50 bps**
Fair Value derivati di copertura	100	(87)

valori in milioni di euro

6. Attività nette non correnti possedute per la vendita

Al 31 dicembre 2010 le attività non correnti possedute per la vendita sono costituite in particolare dai palazzi ex-compartimentali di Roma e di Genova, riclassificati da Grandi Stazioni SpA per circa 18 milioni di euro dagli investimenti immobiliari, a seguito della delibera dell'organo amministrativo del 4 agosto 2010 di avvio delle procedure competitive di dismissione degli immobili in oggetto.

7. Immobili, impianti e macchinari

Di seguito è esposto il prospetto delle consistenze degli immobili, impianti e macchinari a inizio e fine esercizio, con le relative movimentazioni intercorse.

	Terreni, fabbricati, infrastruttura ferroviaria e portuale	Impianti e macchinari	Attrezzatura industriale e commerciale	Altri beni	Immobilizzazioni in corso e acconti	Totale
Costo storico	82.599	12.112	689	757	30.123	**126.280**
Ammortamenti e perdite di valore	(44.632)	(5.176)	(443)	(552)	(1.553)	**(52.356)**
Contributi	(9.472)	(462)	(21)	(13)	(17.293)	**(27.261)**
Consistenza al 01.01.2009	**28.495**	**6.474**	**225**	**192**	**11.277**	**46.663**
Investimenti	79	98	1	3	4.886	**5.067**
Passaggi in esercizio	494	1.257	10	14	(1.775)	**0**
Ammortamenti	(132)	(675)	(18)	(41)		**(866)**
Perdite di valore		(38)			(3)	**(41)**
Operazioni straordinarie						**0**
Differenze di cambio		14				**14**
Alienazioni e dismissioni	(124)	(85)	(1)	(3)	(31)	**(244)**
Altri movimenti	2.070	73			(2.266)	**(123)**
Riclassifiche da/ad "Attività possedute per la vendita"						**0**
Variazione contributi	(99)	(2)	0		(3.688)	**(3.789)**
Altre riclassifiche	(521)	43	1	1	(4)	**(480)**
Totale variazioni	**1.767**	**685**	**(7)**	**(26)**	**(2.881)**	**(462)**
Costo storico	88.671	13.292	729	768	27.433	**130.893**
Ammortamenti e perdite di valore	(44.724)	(5.637)	(463)	(572)	(1.553)	**(52.949)**
Contributi	(13.551)	(497)	(48)	(30)	(17.618)	**(31.744)**
Consistenza al 31.12.2009	**30.262**	**7.159**	**218**	**166**	**8.396**	**46.201**
Investimenti	107	120	1	7	3.839	**4.074**
Passaggi in esercizio	904	823	9	13	(1.730)	**19**
Ammortamenti	(103)	(771)	(21)	(27)		**(922)**
Perdite di valore	(3)	(52)			0	**(55)**
Operazioni straordinarie						**0**
Differenze di cambio		20			5	**25**
Alienazioni e dismissioni	(51)	(22)	(1)		(139)	**(213)**
Altri movimenti	2.442	0			(2.442)	**0**
Riclassifiche da/ad "Attività possedute per la vendita"						**0**
Variazione contributi	(33)	(10)		(8)	(1.799)	**(1.850)**
Altre riclassifiche	(17)	(6)	10	(4)	(49)	**(66)**
Totale variazioni	**3.246**	**102**	**(2)**	**(19)**	**(2.315)**	**1.012**
Costo storico	98.688	14.235	788	766	20.213	**134.690**
Ammortamenti e perdite di valore	(44.706)	(6.449)	(483)	(581)	(1.554)	**(53.773)**
Contributi	(20.474)	(525)	(89)	(38)	(12.578)	**(33.704)**
Consistenza al 31.12.2010	**33.508**	**7.261**	**216**	**147**	**6.081**	**47.213**

valori in milioni di euro

L'incremento degli investimenti iscritti alla voce "Immobilizzazioni in corso e acconti", pari a 3.839 milioni di euro, è riconducibile principalmente a RFI SpA per i costi di ristrutturazione e realizzazione di opere ferroviarie e per la realizzazione di opere in corso per il progetto Alta Velocità/Alta Capacità e per la Rete Tradizionale.

I passaggi in esercizio degli "Impianti e macchinari" si riferiscono principalmente al materiale rotabile e agli investimenti negli impianti e fabbricati d'officina e nelle dotazioni tecniche (780 milioni di euro).
Le perdite di valore, pari a 55 milioni di euro, sono relative alle svalutazioni della manutenzione di secondo livello del materiale rotabile oggetto di svalutazione (47 milioni di euro) e alla svalutazione di investimenti, sempre sui rotabili, non più rispondenti ai requisiti previsti dalla società (8 milioni di euro).
L'incremento dei contributi in conto impianti iscritto alla voce "Immobilizzazione in corso e acconti" è imputabile principalmente a RFI SpA per contributi ricevuti dal Ministero dell'Economia e delle Finanze e dall'Unione Europea e Altri Enti Pubblici.
Al 31 dicembre 2010 le immobilizzazioni materiali non risultano gravate da ipoteche o privilegi, con l'eccezione di una parte del materiale rotabile di Trenitalia SpA dato in pegno ad Eurofima, a fronte dei finanziamenti a medio e lungo termine contratti per il tramite di Ferrovie dello Stato SpA, per un valore di 3.292 milioni di euro, e con l'esclusione degli alloggi di proprietà di RFI SpA da alienare ai sensi della Legge n. 560/93.

8. Investimenti immobiliari

Nella seguente tabella sono riportate le consistenze ad inizio e a fine esercizio degli investimenti immobiliari.

	2010		2009	
	Terreni	**Fabbricati**	**Terreni**	**Fabbricati**
Saldo al 1° gennaio				
Costo	2.249	878	2.167	931
di cui:				
Costo Storico	2.250	903	2.168	953
Contributi	(1)	(25)	(1)	(22)
Fondo Ammortamento		(405)		(442)
Fondo Svalutazione	(969)	(170)	(920)	(168)
Valore a bilancio	**1.280**	**303**	**1.246**	**321**
Variazioni dell'esercizio				
Acquisizioni		6		2
Riclassifiche	(52)	24	33	(21)
Contributi		(2)		4
Ammortamento		(3)		(3)
Totale variazioni	**(52)**	**26**	**33**	**(18)**
Saldo al 31 dicembre				
Costo	2.246	913	2.249	878
Fondo Ammortamento		(397)		(405)
Fondo Svalutazione	(1.018)	(160)	(969)	(170)
Valore a bilancio	**1.228**	**329**	**1.280**	**303**

valori in milioni di euro

La voce investimenti immobiliari accoglie fabbricati e terreni non strumentali valutati al costo e comprende terreni e fabbricati destinati alla vendita, le aree destinate alla valorizzazione, le linee dismesse, alcuni fabbricati e alcune officine detenuti per la valorizzazione o la vendita e diverse proprietà immobiliari date in locazione a terzi.

9. Attività immateriali

Di seguito è esposto il prospetto delle consistenze delle attività immateriali a inizio e fine esercizio, con le relative movimentazioni intercorse.

	Costi di sviluppo	Dir. di brev. ind. e dir. ut. opere ingegno	Concess., licenze, marchi e dir. simili	Immobilizzazioni in corso e acconti	Altre	Avviamento	Totale
Costo storico	114	10	732	72	26	4	**958**
Ammortamenti e perdite di valore	(86)	(10)	(424)		(22)	(2)	**(542)**
Contributi	(4)		(18)	(1)	(1)		**(24)**
Consistenza al 01.01.2009	**24**	**0**	**290**	**71**	**3**	**2**	**392**
Investimenti	0	2	2	70	1		**75**
Passaggi in esercizio			55	(55)			**0**
Ammortamenti	(1)		(59)		(3)		**(63)**
Perdite di valore							**0**
Alienazioni e dismissioni					(1)		**(1)**
Altre riclassifiche	1	(1)	72	(78)	2		**(4)**
Totale variazioni	**0**	**1**	**70**	**(62)**	**1**	**0**	**8**
Costo storico	115	11	816	56	28	4	**1.030**
Ammortamenti e perdite di valore	(87)	(10)	(483)		(26)	(2)	**(608)**
Contributi	(4)		(28)	(1)	0		**(33)**
Consistenza al 31.12.2009	**24**	**1**	**360**	**9**	**2**	**2**	**389**
Investimenti			1	60	1		**62**
Passaggi in esercizio			3	(1)			**2**
Ammortamenti	(1)	(1)	(62)		(1)		**(65)**
Alienazioni e dismissioni			(1)		(1)		**(2)**
Variazione contributi			(3)	1			**(2)**
Altre riclassifiche			35	(58)			**(23)**
Totale variazioni	**(1)**	**(1)**	**(27)**	**(2)**	**(1)**	**0**	**(28)**
Costo storico	115	11	789	57	15	4	**991**
Ammortamenti e perdite di valore	(88)	(11)	(480)		(14)	(3)	**(596)**
Contributi	(4)		(31)				**(35)**
Consistenza al 31.12.2010	**23**	**0**	**333**	**11**	**1**	**2**	**361**

valori in milioni di euro

I movimenti dell'esercizio 2010 sia per "Investimenti" che per "Passaggi in esercizio" sono riconducibili essenzialmente al *"Software"* ed hanno riguardato Trenitalia (rispettivamente 42 milioni di euro e 21 milioni di euro) per gli interventi finalizzati al miglioramento del sistema di vendita. Di tale sistema è stata avviata sempre nel 2010 la seconda fase il cui completamento è previsto per la fine del 2011 e consentirà di abbandonare definitivamente i precedenti sistemi di vendita sia sulla media distanza, sia sul Trasporto Regionale. Sono entrati in esercizio i primi interventi di razionalizzazione della piattaforma di produzione, di cui fa parte il sistema di *Crew Management* che ha avuto il suo avvio su alcuni siti produttivi, la sua massima estensione ed utilizzo è prevista per i primi mesi del 2011 ed avrà ricadute importanti sui livelli di efficacia e di efficienza dei processi di condotta e scorta nel loro complesso.

10. Attività per imposte anticipate e passività per imposte differite

Nei prospetti di seguito è illustrata la consistenza delle attività per imposte anticipate e delle passività per imposte differite, nonché i movimenti intercorsi nel 2010 della fiscalità differita iscritta per le principali differenze temporanee.

	1.1.2009	Incr. (decr.) con imp. a CE	Altri movimenti	31.12.2009	Incr. (decr.) con imp. a CE	Altri movimenti	31.12.2010
Attività per imposte anticipate	234	(12)	1	223	16	3	242
Passività per imposte differite	154	2	37	193	1	27	221

valori in milioni di euro

Le imposte differite attive e passive derivano principalmente dal disallineamento tra valore contabile e valore fiscale dei cespiti e degli immobili di *trading* della Capogruppo, di FS Sistemi Urbani SpA e di FS Logistica SpA, dei beni costituenti la rete tradizionale per la svalutazione operata da RFI SpA direttamente sul costo originario in sede di *First Time Adoption* FTA e dagli accantonamenti per rischi ed oneri e perdite di valore con deducibilità fiscale differita.

11. Partecipazioni (contabilizzate con il metodo del patrimonio netto)

Le partecipazioni contabilizzate con il metodo del patrimonio netto sono interamente riferibili al valore delle partecipazioni in imprese collegate. Si riporta di seguito la tabella di dettaglio delle partecipazioni del Gruppo in imprese collegate, con indicazione delle percentuali di possesso e del relativo valore di carico, al netto degli eventuali decimi da versare.

Partecipazioni valutate con il metodo del patrimonio netto	Valore netto 31.12.2010	%le di possesso	Valore netto 31.12.2009	%le di possesso	Valore netto 1.1.2009	%le di possesso
B.B.T. SE SpA	62	50,00	59	50,00	56	50,00
Ferrovie Nord Milano SpA	38	14,74	34	14,74	34	14,74
Logistica SA	1	50,00	1	50,00	1	50,00
LTF - Lyon Turin Ferroviarie Sas	95	50,00	95	50,00	95	50,00
Pol Rail Srl	2	50,00	2	50,00	2	50,00
Quadrante Europa Terminal Gate SpA	8	50,00	1	50,00	1	50,00
TILO SA	1	50,00	1	50,00	1	50,00
Viaggi e Turismo Marozzi Srl	2	26,95	2	26,95	2	26,95
WISCO	0		5	49,00	6	49,00
Altre	3		3		4	
Totale	**212**		**203**		**202**	

valori in milioni di euro

Si riporta di seguito la tabella delle consistenze ad inizio e fine esercizio delle partecipazioni in esame, raggruppate per categoria, e delle relative variazioni intervenute nell'anno 2010 e 2009.

Partecipazioni in imprese collegate	Valore iniziale al 1.1.2009	Acquisiz.	Variazione area di consolidamento	Aumenti di capitale	Impatto a conto economico	Valore finale al 31.12.2009
	202		(1)	3	(1)	203

Partecipazioni in imprese collegate	Valore iniziale al 1.1.2010	Acquisiz.	Variazione area di consolidamento	Aumenti di capitale	Impatto a conto economico	Valore finale al 31.12.2010
	203	0	(6)	11	4	212

valori in milioni di euro

L'impatto a conto economico si riferisce ai risultati registrati dalle società negli esercizi 2009 e 2010.
La variazione dell'area di consolidamento per l'esercizio 2010, negativa per 6 milioni di euro, è dovuta alla cessione della società Wisco SpA per 5 milioni di euro ed alla liquidazione definitiva della società The Sixt Srl per 1 milione di euro.
Gli aumenti di capitale per l'esercizio 2010 si riferiscono alla sottoscrizione da parte di RFI SpA dell'aumento di capitale sociale nella Quadrante Europa Terminal Gate SpA e nella BBT Se SpA, quest'ultimo compensato parzialmente dai contributi in conto impianti ricevuti dal Ministero dell'Economia e delle Finanze relativi al cap. 7122 per gli investimenti finanziari, che sono stati contabilizzati a rettifica del valore della partecipazione stessa.
Si rimanda all'allegato 1 per l'elenco analitico di tutte le partecipazioni detenute dal Gruppo al 31 dicembre 2010.
Nella seguente tabella sono riepilogati i dati salienti delle partecipazioni contabilizzate con il metodo del patrimonio netto, non rettificate per la percentuale di possesso detenuta dal Gruppo né per eventuali rettifiche di consolidamento.

Partecipazioni in imprese collegate 31.12.2009	% di possesso	Attività correnti	Attività non correnti	Totale attività	Passività correnti	Passività non correnti	Totale passività	Ricavi	Costi	Utile/ (perdita)
B.B.T. SE SpA	50,00	73	213	286	16	108	124	8	(8)	0
Ferrovie Nord Milano SpA	14,74	370	247	617	283	103	386	565	(553)	12
Logistica SA	50,00	3	2	5	2	0	2	1	0	1
LTF - Lyon Turin Ferroviarie Sas	50,00	81	530	611	0	89	89	48	(48)	0
Pol Rail Srl	50,00	9	1	10	7	0	7	36	(37)	(1)
Quadrante Europa Terminal Gate SpA	50,00	0	6	6	0	5	5	0	0	0
TILO SA	50,00	2	0	2	1	0	1	4	(4)	0

Partecipazioni in imprese collegate 31.12.2010	% di possesso	Attività correnti	Attività non correnti	Totale attività	Passività correnti	Passività non correnti	Totale passività	Ricavi	Costi	Utile/ (perdita)
B.B.T. SE SpA	50,00	55	302	357	131	23	154	11	(11)	0
Ferrovie Nord Milano SpA	14,74	303	265	568	203	110	313	474	(456)	18
Logistica SA	50,00	2	3	5	3	0	3	1	(1)	0
LTF - Lyon Turin Ferroviarie Sas	50,00	52	562	614	0	59	59	35	(35)	0
Pol Rail Srl	50,00	7	0	7	4	0	4	28	(28)	0
Quadrante Europa Terminal Gate SpA	50,00	2	21	23	0	7	7	1	(1)	0
TILO SA	50,00	3	0	3	1	0	1	6	(6)	0

valori in milioni di euro

Con specifico riferimento alla società FNM SpA, la cui quota di possesso è inferiore al 20%, si fa presente che il Gruppo esprime un proprio rappresentante nel Consiglio di Amministrazione della partecipata e che tra la partecipata e il Gruppo si svolgono operazioni rilevanti, ragioni che hanno portato a concludere che il Gruppo ha un'influenza notevole sulla partecipata e alla sua iscrizione con il metodo del patrimonio netto.
Si riporta la stessa informativa anche per le società a controllo congiunto, contabilizzate con il metodo proporzionale.

Partecipazioni in imprese a controllo congiunto 31.12.2009	% di possesso	Attività correnti	Attività non correnti	Totale attività	Passività correnti	Passività non correnti	Totale passività	Ricavi	Costi	Utile/ (perdita)
Cisalpino SA	50,00	202	270	472	132	157	289	158	(127)	31
Italia Logistica Srl	50,00	44	15	59	50	3	53	74	(80)	(6)

Partecipazioni in imprese a controllo congiunto 31.12.2010	% di possesso	Attività correnti	Attività non correnti	Totale attività	Passività correnti	Passività non correnti	Totale passività	Ricavi	Costi	Utile/ (perdita)
Cisalpino SA	50,00	169	368	537	104	247	351	30	(28)	2
Italia Logistica Srl	50,00	55	15	70	65	2	67	88	(91)	(3)

valori in milioni di euro

12. Attività finanziarie (inclusi i derivati)

Nella tabella seguente si riporta la composizione delle attività finanziarie alla fine del 2010 e dei due ulteriori esercizi a confronto.

	Valore contabile								
	31.12.2010			31.12.2009			1.1.2009		
	Non correnti	Correnti	Tot.	Non correnti	Correnti	Tot.	Non correnti	Correnti	Tot.
Attività finanziarie									
Altre partecipazioni	174	0	**174**	175	0	**175**	176	0	**176**
(Titoli e) Finanziamenti non correnti	84	15	**99**	78	17	**95**	76	21	**97**
Crediti verso il Ministero dell'Economia e delle Finanze per contributi quindicennali da riscuotere	1.606	137	**1.742**	1.742	131	**1.873**	1.903	134	**2.038**
Crediti per finanziamenti	52	16	**68**	46	22	**68**	52	12	**63**
Altri crediti finanziari	0	1	**1**	0	4	**4**	0	8	**8**
Totale	**1.916**	**169**	**2.085**	**2.041**	**174**	**2.214**	**2.207**	**175**	**2.382**

valori in milioni di euro

Il decremento avvenuto nel corso del 2010, pari a 130 milioni di euro, è principalmente legato alla posta "Crediti verso il Ministero dell'Economia e delle Finanze" ridotta a seguito dell'erogazione delle due *tranches* di contributo per l'anno relative ai contributi quindicennali previsti dall'art.1, comma 84 della Legge Finanziaria 2006 mediante operazioni di attualizzazione (pari a 131 milioni di euro).

13. Altre attività non correnti e correnti

Tale voce è così composta:

	Valore contabile								
	31.12.2010			31.12.2009			1.1.2009		
	Non correnti	Correnti	Tot.	Non correnti	Correnti	Tot.	Non correnti	Correnti	Tot.
Altri crediti verso società del Gruppo	2	0	2	0	0	0	1	0	1
Crediti per IVA	395	1.175	1.570	686	1.722	2.408	1.768	1.094	2.862
Ministero dell'Economia e delle Finanze	650	1.321	1.971	654	1.111	1.765	89	1.426	1.515
Contributi in conto impianti da EU,altri Ministeri e altri	66	0	66	48	0	48	72	0	72
Altre Amministrazioni dello Stato	68	0	68	60	0	60	55	0	55
Debitori diversi e rate/ricontri	440	87	527	487	77	563	424	48	472
Totale	**1.621**	**2.583**	**4.204**	**1.934**	**2.910**	**4.844**	**2.410**	**2.568**	**4.977**
Fondo svalutazione	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Totale netto fondo svalutazione	**1.621**	**2.583**	**4.204**	**1.934**	**2.910**	**4.844**	**2.410**	**2.568**	**4.977**

valori in milioni di euro

I crediti verso il Ministero dell'Economia e delle Finanze si riferiscono interamente alla società RFI SpA e sono di seguito dettagliati:

Descrizione	Valori al 31.12.2009	Incrementi	Decrementi	Valori al 31.12.2010
Contributi in conto esercizio:				
- Somme dovute in forza del CdP	1.002	989	(1.210)	781
Contributi in conto impianti	763	2.166	(1.739)	1.190
Legge 87/94	0	0	0	0
Totale	**1.765**	**3.155**	**(2.949)**	**1.971**

valori in milioni di euro

I crediti relativi alle "Somme dovute in forza del Contratto di Programma" riguardano l'anno 2000. Le somme stanziate relative all'esercizio in corso sono pari a 989 milioni di euro, in misura pari a quanto stabilito dalla Legge Finanziaria 2010 (975 milioni di euro), e comprensivi dei residui relativi al 2009, pari a 14 milioni di euro, stanziati dalla Legge Finanziaria 2007 ex comma 758 art.1 relative alla quota C. Nel corso dell'esercizio, RFI SpA ha inoltre incassato una parte dei crediti residui relativi al 2000 (200 milioni di euro), tutti i crediti residui relativi al 2009 (35 milioni di euro comprensivi del residuo relativo alla quota C comma 758 art.1 della Legge Finanziaria 2007 pari a 14 milioni di euro) e tutto lo stanziamento relativo al 2010 (975 milioni di euro).

Nell'anno 2010 sono stati iscritti crediti verso il Ministero dell'Economia e delle Finanze per "Contributi in conto impianti" per un importo pari agli stanziamenti dell'anno 2010 (1.686 milioni di euro), destinati agli investimenti infrastrutturali anche relativi al Sistema AV/AC, in misura pari a quanto stabilito dalla Legge Finanziaria 2010 n. 191 del 23 dicembre 2009 "Di-

sposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato" e dalla Legge di Bilancio n.192 ad essa collegata emanate il 23 dicembre 2009. É stata iscritta, inoltre, quale incremento dei crediti dell'anno 2010 anche la quota C di competenza 2009 (ex comma 758 art. 1 Legge Finanziaria 2007), pari a 480.000 mila euro per il cap. 7124.
I tempi di incasso dei suddetti crediti sono influenzati dalla disponibilità di spesa del Ministero.
Nei primi mesi del 2011 sono stati incassati 1.160 milioni di euro e per il residuo ammontare sono in corso gli opportuni contatti con le strutture competenti per definire la tempistica dei succesivi pagamenti.

14. Rimanenze e contratti di costruzione

La voce risulta così composta:

	31.12.2010	31.12.2009	01.01.2009
Materie prime, sussidiarie e di consumo	1.099	1.081	1.022
Fondo svalutazione	(221)	(211)	(199)
Valore netto	**878**	**870**	**823**
Contratti di costruzione	10	8	5
Fondo svalutazione	0	0	0
Valore netto	**10**	**8**	**5**
Acconti	1	1	1
Cespiti radiati da alienare	33	67	78
Fondo svalutazione	(27)	(57)	(73)
Valore netto	**6**	**10**	**5**
Immobili e Terreni *Trading*	1.036	1.074	867
Fondo svalutazione	(239)	(240)	(118)
Valore netto	**797**	**834**	**749**
Totale Rimanenze	**1.691**	**1.722**	**1.583**

valori in milioni di euro

Le rimanenze di Materie Prime, Sussidiarie e di consumo, sono costituite dalle giacenze di materiali destinati a soddisfare le richieste da parte degli impianti di materiale destinato agli investimenti, di materiale d'armamento, di impianti elettrici e navigazione e di materiali impiegati nel processo di manutenzione.
Gli immobili e terreni *trading*, si riferiscono al patrimonio immobiliare della Capogruppo e della società FS Sistemi Urbani SpA. Il loro decremento è sostanzialmente connesso alle vendite effettuate nel corso dell'esercizio.

15. Crediti commerciali non correnti e correnti

	31.12.2010			31.12.2009			1.1.2009		
	Correnti	Non correnti	Totale	Correnti	Non correnti	Totale	Correnti	Non correnti	Totale
Clienti ordinari	1.276	29	1.305	1.347	30	1.377	1.180	31	1.211
Amm. dello Stato e altre Amm. Pubbliche	159	15	175	126	14	141	148	14	161
Ferrovie Estere	54	0	54	41	0	41	66	0	66
Ferrovie in concessione	6	0	6	8	0	8	51	0	51
Agenzie e altre aziende di trasporto	35	0	35	37	0	37	41	0	41
Crediti da Contratto di Servizio:									
- Contratto di Servizio verso le Regioni	585	0	585	625	0	625	609	0	609
- Contratto di Servizio verso lo Stato	1.055	0	1.055	933	0	933	47	0	47
Crediti verso società del Gruppo	8	0	8	17	(0)	17	12	0	12
Altri crediti	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Totale	**3.179**	**44**	**3.224**	**3.134**	**44**	**3.179**	**2.153**	**45**	**2.197**
Fondo svalutazione	(362)	(11)	(373)	(327)	(8)	(336)	(313)	(5)	(318)
Totale netto fondo	**2.817**	**33**	**2.850**	**2.807**	**36**	**2.843**	**1.840**	**40**	**1.879**

valori in milioni di euro

L'incremento dei crediti commerciali correnti rispetto all'esercizio precedente, pari a 45 milioni di euro, è principalmente riconducibile ai maggiori "Crediti verso Amministrazioni dello Stato e Altre Amministrazioni pubbliche" (33 milioni di euro), ai maggiori "Crediti da contratto di Servizio verso lo Stato" (122 milioni di euro), ai minori "Crediti da Contratto di Servizio verso le Regioni" (40 milioni di euro) per contratti di servizio locale passeggeri, e ai minori "Crediti verso Clienti ordinari" (71 milioni di euro).

Il fondo svalutazione crediti subisce un incremento di 38 milioni riconducibile essenzialmente alla copertura dei crediti per irregolarità di viaggio.

La massima esposizione al rischio di credito, suddivisa per regione geografica, è la seguente:

	31.12.2010	31.12.2009	1.1.2009
Nazionali	3.124	3.108	2.098
Paesi dell'area euro	68	37	69
Altri paesi europei (UE non Euro)	12	10	9
Altri Paesi Europei non UE	14	19	18
Altri paesi	6	5	3
Totale	**3.224**	**3.179**	**2.197**

valori in milioni di euro

16. Disponibilità liquide e mezzi equivalenti

La voce è così dettagliata:

	31.12.2010	31.12.2009	1.1.2009
Depositi bancari e postali	269	381	681
Denaro e valori in cassa	33	34	51
Conti correnti di tesoreria	338	728	1.271
Totale	**640**	**1.143**	**2.003**

valori in milioni di euro

Il decremento di 503 milioni di euro del 2010 rispetto al 2009 è principalmente attribuibile alla diminuzione del saldo del conto corrente di tesoreria di RFI SpA (388 milioni di euro), che accoglie i versamenti effettuati nell'anno dal Ministero dell'Economia e delle Finanze relativi al Contratto di Programma e i versamenti per altri contributi erogati dalla Commissione Europea assorbiti nel corso dell'anno per le esigenze operative del Gruppo. Inoltre si registrano a fine 2010 minori depositi bancari e postali per 112 milioni di euro.

17. Crediti tributari

I crediti tributari ammontano nel 2010 a 87 milioni di euro (87 milioni di euro anche nel 2009) e si riferiscono a crediti per imposte sul reddito relative agli esercizi precedenti.

18. Patrimonio netto

Le variazioni intervenute nell'esercizio 2010 e 2009 per le principali voci del patrimonio netto consolidato sono riportate analiticamente nel prospetto all'inizio delle Note di Bilancio.

Capitale sociale

Il capitale sociale della Capogruppo al 31 dicembre 2010, interamente sottoscritto e versato, risulta costituito da numero 38.790.425.485 azioni ordinarie da nominali 1 euro cadauno, per un totale di 38.790 milioni di euro.

Riserva legale

La riserva legale, pari a 14 milioni di euro, è aumentata per la quota parte di utile realizzato dalla Capogruppo e destinato a tale voce, pari a 3 milioni di euro.

Riserva di conversione bilanci in valuta estera

La riserva di conversione comprende tutte le differenze cambio derivanti dalla conversione dei bilanci delle società estere e ammonta a 17 milioni di euro.

Riserva per variazione *fair value* su derivati (*Cash Flow Hedge*)

La riserva di copertura di flussi finanziari include la quota efficace della variazione netta accumulata del *fair value* degli strumenti di copertura dei flussi finanziari relative a operazioni coperte che non si sono ancora manifestate, al 31 dicembre 2010 presenta un saldo negativo pari a 344 milioni di euro.

Riserva per utili (perdite) attuariali per benefici ai dipendenti

La riserva per utili (perdite) attuariali per benefici ai dipendenti include gli effetti delle variazioni attuariali del Trattamento di Fine Rapporto e della Carta di Libera Circolazione. Al 31 dicembre 2010 il saldo della riserva è pari a 28 milioni di euro.

Utili (Perdite) portati a nuovo

Il valore, negativo per 2.861 milioni di euro, si riferisce sostanzialmente alle perdite e agli utili riportati a nuovo dalle società consolidate e alle rettifiche di consolidamento emerse negli esercizi precedenti.

19. Finanziamenti a medio/lungo termine e a breve termine

La voce ammonta a 12.593 milioni di euro ed è così dettagliata:

	Valore contabile		
	31.12.2010	**31.12.2009**	**1.1.2009**
Finanziamenti a medio/lungo termine			
Prestiti obbligazionari	3.292	3.292	3.293
Finanziamenti da banche	6.293	6.571	6.672
Debiti verso altri finanziatori	2.027	2.128	2.220
Passività per *leasing* finanziari	1	1	1
Totale	**11.613**	**11.992**	**12.186**

valori in milioni di euro

	Valore contabile		
	31.12.2010	**31.12.2009**	**1.1.2009**
Finanziamenti a breve termine			
Prestiti obbligazionari (breve termine)	5	5	25
Finanziamenti da banche (breve termine)	778	589	357
Debiti verso altri finanziatori (breve termine)	195	215	710
Passività per *leasing* finanziari (breve termine)	1	1	1
Altro (breve termine)	1	1	1
Totale	**980**	**811**	**1.094**
Totale Finanziamenti	**12.593**	**12.803**	**13.280**

valori in milioni di euro

La voce "Prestiti Obbligazionari" è composta da venti prestiti obbligazionari, emessi dalla Capogruppo e sottoscritti interamente dalla società Eurofima (*private placement*).
Il ricorso a detti prestiti è finalizzato al finanziamento di investimenti per il programma di rinnovo e ammodernamento del materiale rotabile. Il rimborso dei prestiti è previsto in un'unica soluzione alla scadenza ed il godimento delle cedole è semestrale a tasso di interesse variabile. I titoli non prevedono quotazioni su "mercati ufficiali", Borse nazionali od estere, non potranno essere oggetto di negoziazione e rimarranno nel bilancio di Eurofima in qualità di unico proprietario.
I finanziamenti da banche a medio/lungo termine hanno subito un decremento nel corso del 2010 pari a 277 milioni di euro per effetto dei rimborsi di quote capitali e delle riclassifiche a finanziamenti a breve termine delle quote capitali che verranno estinte nel 2011.
I finanziamenti da banche a breve termine sono composti dalle quote capitali dei debiti a medio/lungo termine che verranno rimborsate nel corso del 2011 e dall'esposizione finanziaria verso enti creditizi legata alle operazioni di *factoring* e *leasing*. L'incremento pari a 189 milioni di euro è dovuto principalmente alle quote capitali dei finanziamenti bancari in scadenza.
I debiti verso altri finanziatori comprendono principalmente i prestiti contratti verso la Cassa Depositi e Prestiti destinati all'infrastruttura ferroviaria (Rete Tradizionale e ad Alta Velocità) il cui rimborso è assicurato dai contributi da ricevere dallo Stato dal 2007 al 2021. Il decremento nel corso del 2010 di 121 milioni di euro è dovuto al rimborso delle quote capitali avvenuta nell'anno.

20. TFR e altri benefici ai dipendenti (CLC)

	31.12.2010	31.12.2009
Valore attuale obbligazioni TFR	2.104	2.371
Valore attuale obbligazioni CLC	43	44
Totale valore attuale obbligazioni	**2.147**	**2.415**

valori in milioni di euro

La tabella seguente illustra le variazioni intervenute nel valore attuale delle passività per obbligazioni a benefici definiti.

TFR e CLC	**31.12.2010**	**31.12.2009**
Obbligazioni a benefici definiti al 1°gennaio	2.415	2.594
Service Costs	1	1
Interest Cost (*)	93	104
(Utili) perdite attuariali rilevati nel patrimonio netto	(73)	45
Anticipi e utilizzi	(289)	(329)
Passività per obbligazioni a benefici definiti al 31 dicembre	**2.147**	**2.415**

(*) con rilevazione a conto economico

valori in milioni di euro

Ipotesi attuariali

Si riepilogano di seguito le principali assunzioni effettuate per il processo di stima attuariale:

	31.12.2010	31.12.2009
Tasso di attualizzazione TFR	4,5%	4%
Tasso di attualizzazione CLC	5%	4,6%
Tasso annuo incremento TFR	3%	3%
Tasso di inflazione	2%	2%
Tasso atteso di *turnover* dei dipendenti	3,5%	3,5%
Tasso atteso di anticipazioni	2%	2%
Mortalità	Tabelle di mortalità RG48 pubblicate dalla Ragioneria Generale dello Stato	
Inabilità	Tavole INPS distinte per età e sesso	
Età pensionamento	100% al raggiungimento dei requisiti Assicurazione Generale Obbligatoria	

Le ipotesi relative alla mortalità attesa si basano su statistiche pubblicate dalla Ragioneria Generale dello Stato mentre le ipotesi relative all'inabilità si basano sulle tavole INPS distinte per età e sesso.

21. Fondo per rischi ed oneri

Nella tabella seguente sono riportate le consistenze ad inizio e fine anno e le movimentazioni dell'esercizio 2010 dei fondi per rischi ed oneri, con evidenza della quota a breve.

Descrizione	01.01.2009	Acc.nti	Utilizzi e altre variazioni	Rilascio fonti eccedenti	31.12.2009	Acc.nti	Utilizzi e altre variazioni	Rilascio fonti eccedenti	31.12.2010
F.do ristrutturazione industriale	228	19	(229)	0	18	47	(46)	0	18
F.do manutenzione ordinaria	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Fondo imposte	23	6	(7)	0	22	4	3	(1)	28
Altri fondi	1.520	103	198	(81)	1.739	240	(292)	(65)	1.622
Totale non corrente e corrente	**1.770**	**128**	**(39)**	**(81)**	**1.778**	**291**	**(335)**	**(66)**	**1.668**

valori in euro milioni

Il fondo imposte accoglie oneri di natura fiscale di prevedibile sostenimento futuro.
Nella voce "Altri fondi" sono ricompresi, tra gli altri:

- il Fondo Gestione Bilaterale di Sostegno al Reddito che ha lo scopo di favorire la riorganizzazione del Gruppo in considerazione del processo di ristrutturazione e sviluppo del sistema di trasporto ferroviario;
- i fondi del personale per i possibili oneri accantonati in relazione alle contestazioni in essere e alle cause attivate presso le competenti sedi, riguardanti essenzialmente le rivendicazioni economiche e di carriera, nonchè del risarcimento dei danni subiti per malattie professionali;
- i fondi per contenzioso nei confronti dei terzi per appalti di opere, servizi e forniture, nonchè per contenzioso potenziale relativo a riserve avanzate dai fornitori.

La quota a breve dei fondi rischi ed oneri risulta pari a 8 milioni di euro nel 2010.

22. Passività finanziare non correnti e correnti (inclusi i derivati)

	Valore contabile					
	31.12.2010		31.12.2009		1.1.2009	
	Non correnti	Correnti	Non correnti	Correnti	Non correnti	Correnti
Passività finanziarie						
Strumenti finanziari derivati di copertura	341	21	273	34	211	11
Altre passività finanziarie	0	31	0	32	0	31
Totale	**341**	**52**	**273**	**66**	**211**	**42**

valori in milioni di euro

Alla voce "Strumenti finanziari derivati di copertura" è riportato il valore complessivo delle operazioni di *Interest Rate Swap, Interest Rate Collar* e *Interest Rate Cap*, calcolato con le formule di valutazione *standard* di mercato *(fair value)* concluse dalle società a copertura dei finanziamenti di medio/lungo termine. L'incremento della voce di circa 55 milioni di euro registrata nel 2010 è dovuto alla variazione del valore di mercato calcolato al 31 dicembre dell'anno di riferimento.

23. Altre passività non correnti e correnti

	31.12.2010			31.12.2009			1.1.2009		
	Correnti	Non correnti	Totale	Correnti	Non correnti	Totale	Correnti	Non correnti	Totale
Acconti per contributi	2.648	0	2.648	2.456	0	2.456	1.994	0	1.994
Debiti vs Ist. di Prev. e di Sic. Soc.	303	81	384	301	87	388	341	93	434
Debiti per IVA	39	0	39	33	0	33	2	0	2
Altri debiti verso società del Gruppo	15	0	15	12	0	12	0	0	0
Altri debiti e ratei/risconti passivi	1.127	209	1.336	1.072	183	1.255	1.320	193	1.512
Totale	**4.132**	**290**	**4.422**	**3.874**	**270**	**4.144**	**3.656**	**286**	**3.942**

valori in milioni di euro

Nella tabella seguente vengono esposti i movimenti relativi agli acconti iscritti da RFI SpA a fronte di contributi in conto impianti stanziati da parte dello Stato (MEF), dell'Unione Europea e da parte di Altre Amministrazioni, a fronte degli investimenti effettuati o da effettuare sulla Rete Tradizionale e ad Alta Velocità.

Descrizione	31.12.2009	Incrementi	Decrementi e contributi	Altre variazioni	31.12.2010
Acconti per contributi:					
- Ministero dell'Economia e delle Finanze	1.547	2.211	(2.105)		1.653
- FESR	547	0			547
- TEN	66	20			86
- Altri	296	92	(17)	(9)	362
Totale	**2.456**	**2.323**	**(2.122)**	**(9)**	**2.648**

valori in milioni di euro

Gli altri debiti e i ratei e risconti passivi correnti, pari a 1.128 milioni di euro nel 2010 (maggiori 56 milioni rispetto al 2009) sono relativi principalmente a debiti verso il personale per competenze maturate e non liquidate, depositi cauzionali, debiti verso Pubbliche Amministrazioni, altri debiti tributari per ritenute alla fonte operate dalle società nei confronti dei lavoratori dipendenti ed autonomi e imposte per rivalutazione TFR, ecc.

Tale voce comprende inoltre debiti verso terzi per l'acquisto del 49% della partecipazione in TX Logistik AG da parte di Trenitalia.

I ratei e risconti passivi, complessivamente pari a 315 milioni nel 2010, sono relativi principalmente alle quote di ricavo di competenza di futuri esercizi, riferibili al rimborso degli oneri fatturati nell'anno; tali ricavi saranno rilasciati a conto economico negli esercizi successivi in base alla durata dei contratti di riferimento. Si riferiscono inoltre al differimento dei ricavi derivanti dalla cessione alla società Basictel da parte di RFI SpA dei diritti di utilizzazione degli elettrodotti per il passaggio di cavi in fibre ottiche di competenza dei futuri esercizi, il cui contratto ha durata di 30 anni.

Si segnala inoltre che i risconti passivi si sono incrementati, rispetto all'esercizio precedente, per effetto dell'erogazione dei contributi a favore di Trenitalia SpA, avvenuta nel corso del 2010 ed a seguito del disposto dalla Legge n. 297 del 21 dicembre 2010 comma 6 (legge di stabilità 2011) per il sostenimento dei costi relativi al materiale rotabile per le Regioni a Statuto Ordinario.

24. Debiti commerciali non correnti e correnti

La voce è così dettagliata:

	31.12.2010	31.12.2009	1.1.2009
Debiti verso fornitori	3.435	3.509	3.670
Acconti commerciali	76	76	70
Debiti commerciali verso società del Gruppo	3	112	98
Debiti per contratti in costruzione	1	1	2
Totale	**3.515**	**3.698**	**3.840**

valori in milioni di euro

Il saldo dell'esercizio 2010, pari a 3.515 milioni di euro, comprende principalmente i debiti verso fornitori ordinari per attività di investimento. La voce registra un decremento di 183 milioni di euro rispetto al 31 dicembre 2009.
Il decremento al 31 dicembre 2010 dei debiti verso fornitori rispetto all'anno precedente per 74 milioni di euro è riconducibile principalmente a fattori contrapposti. Un incremento dovuto al rallentamento nel piano dei pagamenti nonché ai maggiori debiti per la fornitura di materiale rotabile, parzialmente compensato dalla riduzione dei debiti verso le ferrovie estere relativamente al comparto trasporto passeggeri, a seguito di una migliore regolazione finanziaria in ambito di *Bureau Central de Compensation* (BCC).
Gli acconti commerciali sono relativi ad anticipi ricevuti da Clienti ordinari e Pubbliche Amministrazioni.
I debiti commerciali verso società del Gruppo registrano al 31 dicembre 2010 un decremento pari a 109 milioni di euro a seguito dell'uscita dal Gruppo di TSF SpA, società che gestisce in *outsourcing* l'esercizio e lo sviluppo dei sistemi informativi.

25. Debiti per imposte sul reddito

Il saldo dell'esercizio 2010, pari a 15 milioni di euro, accoglie le somme dovute all'erario a fronte delle quote maturate nell'anno per IRES (5 milioni di euro nel 2010 e 1 milioni di euro nel 2009), da parte delle società che non partecipano al Consolidato Fiscale Nazionale, ed IRAP (10 milioni di euro nel 2010 e 7 milioni di euro nel 2009), compensate degli acconti versati.

26. Ricavi delle vendite e prestazioni

Il dettaglio delle voci che costituiscono i ricavi delle vendite e prestazioni è illustrato nelle tabelle e nei commenti di seguito esposti:

	2010	2009	Variazioni
Ricavi da Servizi di Trasporto	**6.152**	**6.000**	**151**
Ricavi da Mercato	**3.659**	**3.583**	**76**
- Prodotti del traffico viaggiatori	2.869	2.801	68
- Prodotti del traffico merci	790	782	8
Ricavi da Contratto di Servizio	**2.493**	**2.417**	**76**
- Contratto di Servizio Pub. e altri Contr.	546	533	13
- Ricavi da Regioni	1.947	1.884	63
Ricavi da Servizi di Infrastruttura	**1.038**	**900**	**138**
Altri ricavi da servizi	**85**	**86**	**(1)**
Patrim.ne lav. su imm. *trading* e altre var. rimanenze prodotti	**1**	**1**	**0**
Ricavi per lavori in corso su ordinazione	**13**	**7**	**6**
Totale	**7.288**	**6.994**	**294**

valori in milioni di euro

La voce "Ricavi da Mercato" presenta una variazione positiva di 76 milioni di euro rispetto all'esercizio 2009, riconducibile essenzialmente all'incremento di fatturato da parte del settore relativo alla media e lunga percorrenza, grazie al potenziamento dell'offerta ed agli incrementi tariffari del segmento AV (circa 67 milioni di euro).
I corrispettivi per Contratti di Servizio Pubblico con lo Stato e altri contratti sono incrementati di 13 milioni di euro rispetto all'esercizio 2009 grazie ai maggiori trasferimenti previsti dalla Legge Finanziaria 2010 e alle somme aggiuntive erogate dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.
La voce "Ricavi da Regioni", pari a 1.947 milioni di euro, è costituita dagli stanziamenti delle Regioni e delle Amministrazioni Locali per i servizi di trasporto resi dal Gruppo nell'ambito dei contratti di servizio. La variazione positiva, rispetto all'esercizio 2009, di 63 milioni di euro è riconducibile sostanzialmente alla crescita dei corrispettivi da Contratti di servizio "a catalogo".
Il saldo dei "Ricavi da Servizi di Infrastruttura" evidenzia una variazione in aumento, rispetto al precedente esercizio, pari a 138 milioni di euro e si riferisce ai maggiori corrispettivi erogati secondo quanto stabilito dalla Legge Finanziaria 2010 n. 191 "Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato" e dalla Legge di Bilancio n.192 ad essa collegata (emanate il 23 dicembre 2009).

27. Altri proventi

Il dettaglio degli altri proventi è riportato nella seguente tabella:

	2010	2009	Variazioni
Ricavi da Gestione Immobiliare	**240**	**253**	**(13)**
Canoni di locazione	146	131	15
Riaddebito oneri condominiali e IRE	10	11	(1)
Vendita immobili e terreni *trading*	52	77	(25)
Vendita spazi pubblicitari	32	34	(2)
Proventi diversi	**536**	**736**	**(200)**
Totale	**776**	**989**	**(212)**

valori in milioni di euro

Tra le variazioni più significative dei "Ricavi da Gestione Immobiliare" si segnalano i maggiori proventi per canoni di locazione, pari a 15 milioni di euro, riconducibili principalmente a specifiche aree di stazione quali Milano, Torino e Napoli e la diminuzione dei ricavi derivanti dalla vendita di immobili e terreni *trading* riconducibile alle minori vendite immobiliari effettuate nel 2010 rispetto al 2009 da parte della Capogruppo.
La variazione in diminuzione dei "Proventi diversi" per 200 milioni di euro è composta principalmente da:

- minori proventi (71 milioni di euro) per effetto della diminuzione dei trasferimenti relativi ad anni precedenti ex comma 758 art.1 Legge Finanziaria 2007;
- decremento dei proventi diversi (50 milioni di euro) riconducibile a minori rilasci, rispetto al 2009, di alcuni fondi rischi ed oneri eccedenti;
- minori plusvalenze da alienazione immobilizzazioni (31 milioni di euro) dovute principalmente ai maggiori proventi registrati lo scorso anno a seguito della cessione di un immobile nell'area di Venezia.

28. Costo del personale

La composizione del costo del personale è rappresentata nella seguente tabella:

	2010	2009	Variazioni
Personale a ruolo	**4.238**	**4.443**	**(205)**
Salari e stipendi	2.973	3.166	(193)
Oneri sociali	863	853	11
Altri costi del personale a ruolo	194	189	5
Trattamento di fine rapporto	208	235	(28)
Personale Autonomo e Collaborazioni	**3**	**17**	**(14)**
Altri costi	**84**	**100**	**(16)**
Totale	**4.325**	**4.560**	**(235)**

valori in milioni di euro

Nel corso dell'esercizio 2010 il costo del personale, che complessivamente ammonta a 4.325 milioni di euro, mostra una variazione in diminuzione rispetto all'esercizio precedente di 235 milioni di euro, imputabile sostanzialmente alla notevole riduzione delle consistenze medie (passate da 87.423 unità del 2009, a 82.566 unità del 2010), derivante dal continuo e graduale processo di miglioramento dell'efficienza di tutti i vari processi di *business*, pur in presenza di un incremento delle retribuzioni unitarie legato alla dinamica dei rinnovi contrattuali ed agli incrementi automatici previsti dai contratti stessi.
Nella tabella seguente è riportato l'organico medio del Gruppo suddiviso per categoria:

Personale	**2010**	**2009**	**Variazioni**
Dirigenti	912	997	(85)
Quadri	13.480	14.415	(935)
Altro personale	68.174	72.010	(3.836)
Totale	**82.566**	**87.422**	**(4.856)**

valori in milioni di euro

29. Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci

La voce è così dettagliata:

	2010	**2009**	**Variazioni**
Materiali e materie di consumo	615	580	35
Energia Elettrica e combustibili per la trazione	140	139	1
Illuminazione e forza motrice	61	58	3
Variazione delle giacenze di immobili e terreni *trading*	25	41	(16)
Totale	**841**	**818**	**23**

valori in milioni di euro

L'incremento complessivo dei costi di acquisto dei materiali, pari a 23 milioni di euro, è dovuto principalmente all'effetto combinato dei seguenti fattori:

- maggiori impieghi di materiali riconducibili principalmente ai maggiori investimenti sulle linee AV/AC ed all'incremento degli interventi di manutenzione straordinaria;
- maggiori impieghi di materiali in conto esercizio, legati principalmente all'incremento dei prezzi di acquisto delle materie prime;
- minore costo venduto relativo ad immobili e terreni per minori vendite immobiliari.

30. Costi per servizi

Il saldo di bilancio è dettagliato nella seguente tabella:

	2010	2009	Variazioni
Prestazioni per il trasporto	**403**	**415**	**(12)**
Altre prestazioni collegate al Trasporto	79	119	(40)
Pedaggio	31	37	(6)
Servizi di manovra	23	27	(4)
Servizi trasporto Merci	271	232	39
Manutenzioni, pulizia e altri servizi appaltati	**863**	**894**	**(31)**
Servizi e lavori appaltati per conto Terzi	65	90	(25)
Servizi di pulizia ed altri servizi appaltati	322	326	(4)
Manutenzioni e riparazioni beni immobili e mobili	476	478	(2)
Servizi immobiliari e utenze	**63**	**73**	**(10)**
Servizi amministrativi ed informatici	**122**	**129**	**(7)**
Spese per comunicazione esterna e costi di pubblicità	**19**	**14**	**5**
Diversi	**455**	**446**	**9**
Prestazioni professionali e consulenze	33	24	9
Concorsi e compensi ad altre Aziende Ferroviarie	16	14	2
Assicurazioni	93	81	12
Carrozze letto e ristorazione	78	85	(7)
Provvigioni alle agenzie	51	51	0
Servizi di ingegneria	23	24	(1)
Compenso Amministratori e Sindaci	4	3	1
Altro	157	164	(7)
Totale	**1.925**	**1.971**	**(46)**

valori in milioni di euro

Di seguito si evidenziano i contenuti e le variazioni delle voci più significative rispetto agli importi relativi all'esercizio 2009:

- i costi per le "Altre prestazioni collegate al Trasporto" hanno subito una sensibile diminuzione riconducibile principalmente alla cessazione, alla data del 31 maggio 2010, dello svolgimento del servizio di trasporto pubblico locale urbano diurno della zona di Roma da parte della Tevere TPL Scarl. La variazione in diminuzione è, inoltre, ascrivibile alla cessazione di determinati servizi di trasporto ferroviario in essere tra Italia e Svizzera.
- i costi per "Servizi trasporto Merci" si incrementano di circa 39 milioni di euro per effetto della crescita complessiva del volume di attività registrata nel corso del 2010 (con particolare riferimento al traffico internazionale).

31. Costi per godimento beni di terzi

Il dettaglio dei costi per godimento di beni di terzi è riportato nella seguente tabella.

	2010	2009	Variazioni
Canoni di locazione, oneri condom. e IRE	54	56	(2)
Noli e indennizzi di materiale rotabile e altro	82	86	(4)
Totale	**136**	**142**	**(6)**

valori in milioni di euro

32. Altri costi operativi

Il dettaglio degli altri costi operativi è riportato nella seguente tabella:

	2010	2009	Variazioni
Altri costi	113	90	23
Minusvalenze	8	6	2
Totale	**121**	**96**	**26**

valori in milioni di euro

La variazione in aumento di circa 26 milioni di euro della voce "Altri costi", è attribuibile principalmente a maggiori perdite da radiazione cespiti da parte di RFI SpA.

33. Capitalizzazione costi per lavori interni

Gli oneri capitalizzati per lavori interni si riferiscono principalmente al valore dei costi di materiali e spese di personale capitalizzati nell'esercizio 2010 a fronte dei lavori effettuati sulle linee AV/AC e degli interventi di manutenzione incrementativa effettuati sui rotabili (presso le officine di proprietà del Gruppo). L'ammontare complessivo della posta ammonta a circa 944 milioni di euro.

34. Ammortamenti

La voce, che ammonta complessivamente a 988 milioni di euro, è di seguito dettagliata:

	2010	2009	Variazioni
Ammortamento attività immateriali e materiali	988	862	126
- Ammortamento attività immateriali	61	62	(1)
- Ammortamento attività materiali	927	800	127
Totale	**988**	**862**	**126**

valori in milioni di euro

La variazione in aumento della voce, rispetto all'esercizio precedente, si riferisce principalmente agli ammortamenti di attività materiali relativi:
- alla capitalizzazione delle manutenzioni di secondo livello effettuate nel corso del 2010 sul materiale rotabile;
- al completamento, avvenuto nel 2009, delle Tratte Ferroviarie AV/AC BO-FI, NO-MI e RM-NA;
- all'entrata in esercizio di nuovi beni come previsto dal piano di investimenti di Gruppo.

35. Svalutazioni e perdite (riprese) di valore

La voce è di seguito dettagliata:

	2010	2009	Variazioni
Svalutazione delle att. immateriali, immobili, impianti e macchinari	59	42	17
Rettifiche e riprese di valore su crediti	13	17	(4)
Totale	**72**	**59**	**13**

valori in milioni di euro

36. Accantonamenti per rischi ed oneri

Gli accantonamenti per rischi e oneri ammontano complessivamente a circa 90 milioni di euro. La posta subisce un decremento, rispetto all'esercizio precedente, pari a 5 milioni di euro a seguito di minori accantonamenti per contenziosi verso il personale e verso terzi. Ulteriori informazioni sono riportate nel commento delle corrispondenti voci della Situazione Patrimoniale e Finanziaria.

37. Proventi finanziari

Il dettaglio dei proventi finanziari è rappresentato nella tabella seguente:

	2010	2009	Variazioni
Proventi finanziari su crediti immobilizzati e titoli	1	12	(11)
Proventi finanziari su derivati	1	4	(3)
Proventi finanziari diversi	72	75	(3)
Dividendi	0	5	(5)
Utili su cambi	5	1	4
Totale	**79**	**97**	**(18)**

valori in milioni di euro

Nel dettaglio, i proventi finanziari su crediti immobilizzati e titoli si riducono di circa 11 milioni di euro rispetto al 2009, che aveva registrato il provento da cessione di Grandi Stazioni Edicole da parte di Grandi Stazioni SpA.
I proventi finanziari su derivati, che presentano un decremento pari a 3 milioni di euro, sono riconducibili all'iscrizione nel conto economico 2009 della componente di *fair value* relativa al valore temporale *(time value)* dei contratti *collar*.
I proventi finanziari diversi si decrementano di 3 milioni di euro sostanzialmente per effetto della combinazione di minori interessi attivi sull'IVA richiesta a rimborso e maggiori proventi finanziari derivanti della plusvalenza registrata a seguito della cessione della partecipazione nella società Wisco (circa 11 milioni di euro).

38. Oneri finanziari

Il dettaglio degli oneri finanziari è rappresentato nella tabella seguente:

	2010	2009	Variazioni
Oneri finanziari su debiti	210	239	(29)
Oneri finanziari per benefici ai dipendenti	92	103	(11)
Svalutazioni di attività finanziarie	0	2	(2)
Perdita su cambi	44	2	42
Totale	**346**	**346**	**(0)**

valori in milioni di euro

Gli oneri finanziari, pari a circa 346 milioni di euro, rimangono in linea con l'esercizio precedente.
Nel dettaglio, gli oneri finanziari su debiti presentano una variazione in diminuzione di circa 29 milioni di euro, dovuta principalmente alla riduzione dei tassi di mercato ed al conseguente risparmio in termini di interessi da corrispondere.
Gli oneri finanziari per benefici ai dipendenti, si riducono di circa 11 milioni di euro per effetto della riduzione del tasso di attualizzazione utilizzato per il calcolo attuariale del fondo TFR e degli altri fondi dipendenti relativi ai benefici al personale.
Le perdite su cambi, che ammontano complessivamente a circa 44 milioni di euro, evidenziano una variazione in aumento, rispetto al 2009, di 42 milioni di euro. Tale variazione deriva principalmente dalle differenze di cambio non ancora realizzate e accoglie l'adeguamento dei decimi da versare della partecipazione Eurofima.

39. Imposte sul reddito dell'esercizio correnti, differite e anticipate

Nella tabella seguente è riportato il dettaglio delle imposte sul reddito:

	2010	2009
IRAP	134	126
IRES	9	4
Imposte differite e anticipate	(15)	10
Rettifiche per imposte sul reddito relative a esercizi precedenti	(13)	(10)
Totale imposte sul reddito	**116**	**130**

valori in milioni di euro

Le imposte sul reddito ammontano complessivamente a 116 milioni di euro.
Per maggiori dettagli circa la movimentazione delle Imposte anticipate e differite passive, si rimanda alle note esplicative della voce patrimoniale di "Attività per imposte anticipate e passività per imposte differite".

La Capogruppo e le società controllate partecipano al consolidato fiscale che comporta la determinazione di un'unica base imponibile mediante una compensazione integrale di tutti gli imponibili positivi e negativi. Per effetto delle perdite fiscali conferite nel 2010 da alcune società consolidate, il reddito imponibile del Gruppo è risultato negativo. Pertanto, le imposte relative all'IRES e, conseguentemente, le imposte anticipate e differite iscritte dalle società sono state, ai fini del consolidato, stornate del conto economico.

40. Passività e attività potenziali

In merito a possibili elementi che possano apprezzabilmente interessare la posizione patrimoniale, economica e finanziaria del Gruppo, si segnala che, nel corso del 2010, la società Trenitalia è stata sottoposta ad una verifica parziale (per i periodi di imposta 2007 e 2008) da parte della Direzione Regionale dell'Agenzia delle Entrate - Ufficio Grandi Contribuenti, avente ad oggetto le deduzioni IRAP previste dall'art. 11, comma 1, lett. a) numeri 2, 3, 4 del D.Lgs. 446/1997 (cosiddetto "cuneo fiscale"). A conclusione dell'attività ispettiva l'Agenzia delle Entrate ha notificato, in data 22 dicembre 2010, un processo verbale di constatazione rilevando, per le annualità oggetto di controllo, l'indebita fruizione dell'agevolazione suindicata: ciò nel presupposto che le attività relative ai servizi di trasporto pubblico locale, svolte dalla società, non possano fruire del "cuneo fiscale". Ritenendo non fondate le osservazioni ed i rilievi formulati, è stata prodotta specifica memoria difensiva ai sensi della Legge 212/2000. Ad oggi non è stato ancora notificato alcun avviso di accertamento: la società Trenitalia intende adire, ove abbia a ricevere tale notifica, la via del contenzioso ritenendo il comportamento adottato, nel fruire delle deduzioni relative al "cuneo fiscale", corretto e sostenibile in ogni grado di giudizio. Per tale ragione non si è provveduto ad operare alcun accantonamento a Fondo Rischi.
Per quanto riguarda i dettagli inerenti la società RFI sui contenziosi arbitrali collegati alle varie tratte della Rete AV/AC ed eventuali altri contenziosi in cui risultino coinvolte società del Gruppo, si rimanda al paragrafo relativo alle indagini, procedimenti giudiziari e contenziosi in corso, riportato nella Relazione sulla Gestione.
Si segnalano, inoltre, le passività potenziali che potrebbero emergere a seguito delle numerose vertenze promosse dalle ex ditte appaltatrici dei servizi di pulizie, a seguito delle risoluzioni contrattuali decise dal Gruppo in conseguenza delle gravi inadempienze rilevate nell'esecuzione degli appalti che, comunque, non comportano allo Stato alcuna necessità di accantonamento.

41. Compenso alla Società di Revisione

Si evidenzia che ai sensi dell'art. 37, c. 16 del D.Lgs. n. 39/2010 e della lettera 16 *bis* dell'art. 2427 c.c. l'importo totale dei corrispettivi spettanti alla società di revisione è pari a 3.231 mila euro, inclusi i corrispettivi di competenza corrisposti alla stessa nell'esercizio per altri servizi di verifica diversi dalla revisione legale (1.048 mila euro).

42. Compensi Amministratori e Sindaci

Si evidenziano di seguito i compensi complessivi spettanti agli Amministratori e ai componenti del Collegio Sindacale per lo svolgimento delle proprie funzioni anche in altre imprese consolidate:

Percipienti	**2010**	**2009**	**Variazione**
Amministratori	1.660	2.148	(488)
Sindaci	106	113	(7)
Totale	**1.766**	**2.261**	**(495)**

valori in migliaia di euro

Il compenso agli Amministratori comprende gli emolumenti previsti per le cariche di Presidente ed Amministratore Delegato, compresi gli importi relativi agli elementi variabili, nonché gli emolumenti previsti per i rimanenti Consiglieri. Ai suddetti compensi si deve aggiungere, per il solo esercizio 2010, quello del componente esterno dell'Organismo di Vigilanza per 50 mila euro.

43. Parti correlate

Operazioni con dirigenti con responsabilità strategiche

Le condizioni generali che regolano le eventuali operazioni con dirigenti con responsabilità strategiche e parti loro correlate non risultano più favorevoli di quelle applicate, o che potevano essere ragionevolmente applicate, nel caso di operazioni simili con dirigenti senza responsabilità strategiche associati delle stesse entità a normali condizioni di mercato.
I compensi delle figure con responsabilità strategiche sono i seguenti:

	2010	2009
Benefici a breve termine	12	13
Benefici successivi al rapporto di lavoro	1	1
Totale	**13**	**14**

valori in milioni di euro

I benefici si riferiscono alle remunerazioni corrisposte a vario titolo ai soggetti indicati. Ai benefici a breve termine 2010 erogati, pari a 12 milioni di euro, si deve aggiungere una parte variabile da liquidare nel 2011, per un importo indicativamente non superiore a 2 milioni di euro (2 milioni di euro anche nel 2009).
Si precisa che ai dirigenti con responsabilità strategiche non sono stati erogati né benefici per la cessazione del rapporto di lavoro né altri benefici a lungo termine.
I dirigenti con responsabilità strategiche non hanno posto in essere nel periodo alcuna operazione direttamente o tramite stretti familiari con il Gruppo e le imprese che ne fanno parte o con altre parti ad esse correlate.

Altre operazioni con parti correlate

Nel seguito sono riepilogati i principali rapporti con parti correlate intrattenuti dal Gruppo Ferrovie dello Stato, tutti regolati a normali condizioni di mercato.

RAPPORTI COMMERCIALI E DI ALTRA NATURA

Descrizione	Crediti	Debiti	Acquisti per investimenti	Ricavi	Costi
Gruppo Enel	3	43	2	5	76
Gruppo Eni	6	18		28	61
Gruppo Finmeccanica	1	73	29	4	93
Gruppo Anas	2	1		6	1
Gruppo Cassa Depositi e Prestiti		1		2	35
Gruppo GSE	2			3	331
Gruppo Poste Italiane	10	5		14	7
EUROFER		4			1
PREVINDAI		2			1
Altre Parti Correlate	1	2		1	7
Totale	**25**	**149**	**31**	**63**	**613**

valori in milioni di euro

RAPPORTI FINANZIARI

Descrizione	Crediti	Debiti	Proventi	Oneri
Gruppo Cassa Depositi e Prestiti		2.058		77
Gruppo Poste Italiane	8	1		
Altre Parti Correlate		1		
Totale	**8**	**2.060**		**77**

valori in milioni di euro

La natura dei principali rapporti sopradescritti con entità correlate esterne è di seguito riepilogata.
I rapporti attivi con il Gruppo Enel e con il Gruppo Eni riguardano prevalentemente canoni di locazione e costi di trasporto materiale, mentre i rapporti passivi sono relativi a canoni per utenze varie.
I rapporti attivi con il Gruppo Finmeccanica riguardano prevalentemente canoni di locazione, costi di trasporto e nolo materiale rotabile, mentre i rapporti passivi sono relativi a manutenzioni varie (Materiale rotabile, linea, *software*) e acquisto materiali.
I rapporti attivi con il Gruppo Cassa Depositi e Prestiti SpA si riferiscono principalmente a canoni di locazione e di servitù su terreni, mentre i rapporti passivi sono relativi a finanziamenti ed energia elettrica verso la società Terna.
I rapporti passivi verso il Gruppo GSE si riferiscono principalmente ad acquisto di energia elettrica per la trazione dei treni.
I rapporti attivi con il Gruppo Poste riguardano prevalentemente canoni di locazione, mentre i rapporti passivi sono relativi a spese postali.

44. Garanzie e impegni

Le garanzie prestate si riferiscono principalmente a:
- garanzie reali su pegni sui rotabili della società Trenitalia, rilasciate dalla società a favore di Eurofima a garanzia dei finanziamenti a medio e lungo termine contratti per il tramite di Ferrovie dello Stato (3.292 milioni di euro);
- fidejussioni a favore del *pool* di banche garanti dei finanziamenti concessi da OPI (Gruppo Intesa San Paolo) nel 2004 (420 milioni di euro), da BEI nel 2005 (971 milioni di euro) e da Banca di Roma nel 2006 (368 milioni di euro);
- garanzie rilasciate a favore delle Regioni, in merito ai contratti di Servizio stipulati, e a favore di altri Enti da parte di Istituti di Credito e Poste Italiane (175 milioni di euro);
- garanzia del contratto di servizio per approvvigionamento di energia elettrica stipulato con GSE (150 milioni di euro);
- fidejussioni rilasciate nell'interesse dei *General Contractor* per anticipazioni erogate;
- garanzie rilasciate all'Amministrazione Finanziaria, nonché alle Amministrazioni Pubbliche interessate all'attraversamento delle linee Alta Velocità/Alta Capacità per la buona e tempestiva esecuzione dei lavori.

Gli impegni sostenuti dal Gruppo sono sostanzialmente riconducibili a:
- rapporti con i General Contractor (IRICAV UNO, FIAT e CEPAV UNO) per la realizzazione delle tratte ferroviarie Roma Napoli, Firenze-Bologna, Milano-Bologna e Milano-Torino (129 milioni di euro);
- impegni presi, in sede di Accordi Procedimentali, verso le Amministrazioni dello Stato, gli Enti Locali territoriali, nonché altri Enti interessati dalla realizzazione delle opere secondo quanto previsto nelle Convenzioni stipulate (153 milioni di euro).

45. Fatti intervenuti dopo la data di riferimento del bilancio

"Operazione Arriva Deutschland"

Come già indicato nella Relazione sulla gestione, con delibera del 19 novembre 2010, il Consiglio di Amministrazione ha autorizzato Ferrovie dello Stato alla presentazione, in *partnership* con il Fondo d'investimento CUBE Infrastructure, di un'offerta vincolante per l'acquisto del 100% del capitale delle società Arriva Deutschland e Arriva Grundstücksgesellchaft (il *target*) nell'ambito della procedura competitiva indetta da Deutsche Bahn su indicazione dell'Unione Europea. Nelle successive sedute (21 dicembre, 2 febbraio e 2 marzo 2011, 15 aprile) il Consiglio di Amministrazione di FS SpA è stato di volta in volta aggiornato sulle attività e sugli adempimenti portati a termine e connessi alla finalizzazione dell'operazione di acquisizione e, in particolare, sull'approvazione da parte dell'Unione Europea dell'operazione stessa, avvenuta in data 16 febbraio 2011, quando è stata formalmente comunicata la *clearance antitrust* sull'operazione e l'approvazione definitiva dell'acquirente (la c.d. *suitability*), nonché sul *closing*, avvenuto ai sensi del *Sale and Purchase Agreement* (SPA) il settimo giorno lavorativo successivo, ossia il 25 febbraio 2011. Con questa acquisizione, il consorzio Ferrovie dello Stato-Cube Infrastructure (rispettivamente al 51 e 49%) ha conquistato una importante quota di mercato, pari al 5% del trasporto pubblico tedesco, ponendosi l'obiettivo di sviluppare ulteriormente la propria presenza su tale mercato. Infatti, il Gruppo Arriva Deutschland rappresenta uno dei maggiori operatori privati nel trasporto pubblico regionale di passeggeri su ferro e su gomma in Germania. Nel 2010 il Gruppo ha registrato un fatturato consolidato di oltre 470 milioni di euro, più di 30 milioni di treni-km e di 31 milioni di bus-km. 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. All'inizio del mese di aprile 2011, a seguito della scelta da parte di FS del nuovo nome identificativo per il Gruppo neoacquisito in sostituzione del nome Arriva (non più utilizzabile in aderenza a specifiche disposizioni del SPA) le società interessate hanno mutato la propria denominazione sociale in NETINERA.

Gennaio

- In data 19 gennaio è stata ufficializzata la *partnership* tra la Società Trenitalia e Veolia Transport che darà vita ad una nuova società paritetica di diritto francese che svilupperà servizi europei dell'Alta Velocità e servizi internazionali di lunga distanza, transfrontalieri e regionali.

Febbraio

- Con decorrenza 9 febbraio, sono stati incrementati, fino a un massimo dell'1,7%, i prezzi dei biglietti dei treni a Mercato (FRECCIAROSSA, FRECCIARGENTO, FRECCIABIANCA ed *Eurostar*).
- In data 26 febbraio 2011, è stata adottata la Legge n. 10 di conversione del Decreto Legge 29 dicembre 2010, n. 225 "proroga di termini", che ha prorogato al 31 marzo 2011 il termine di cui alla Legge 1° agosto 2002, n. 166, per la sottoscrizione dei contratti di servizio pubblico di interesse nazionale, e ha autorizzato il Ministero dell'Economia e delle Finanze, nelle more della sottoscrizione dei contratti, a corrispondere a Trenitalia le somme previste per gli anni 2009 e 2010.

Marzo

- In data 16 marzo è stato raggiunto l'accordo con gli *Other Shareholders* di TX Logistik AG e Trenitalia, per il pagamento da parte di quest'ultima della restante *tranche*, pari al 49%, della partecipazione della sua controllata TX Logistik AG.

Aprile

- Nel corso del mese è stato perfezionato l'accordo, fra Trenitalia e il Gruppo Ferrovie Nord Milano (FNM), con cui la società TrenitaliaLe Nord diventa TRENORD. Dall'alleanza paritetica fra Trenitalia e il Gruppo FNM nasce quindi ufficialmente in Lombardia il primo e più grande operatore italiano specializzato nel trasporto pubblico locale su ferro. Giunge così a compimento il processo di unificazione tra LeNORD, l'operatore ferroviario del Gruppo FNM, e la Divisione regionale Lombardia di Trenitalia, iniziato il 4 agosto 2009. La nuova società gestisce 42 linee regionali e 10 suburbane nel territorio lombardo, oltre il servizio "Malpensa Express" che collega le stazioni di Milano Cadorna e Milano Centrale con l'omonimo aeroporto internazionale. Con 2.200 corse e oltre 650.000 viaggiatori al giorno, la rete ferroviaria lombarda è tra le più frequentate d'Europa.
- Sempre nel mese di aprile, è stata avviata la gara europea per 90 nuovi treni elettrici destinati al servizio ferroviario regionale. La gara è un altro passo in avanti nella realizzazione del piano di investimenti da due miliardi di euro presentato ufficialmente a settembre 2009 da Ferrovie dello Stato al Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, alla presenza di 19 amministratori regionali. A renderlo possibile è stata la firma dei Contratti di Servizio con le Regioni, sottoscritti per una durata di sei anni rinnovabili per altri sei, ossia per un periodo per la prima volta sufficiente a pianificare azioni di sviluppo e miglioramento dell'offerta e ad accedere alle necessarie linee di credito.
- È stato siglato un accordo di cooperazione tra il Gruppo Ferrovie dello Stato e le Ferrovie siriane per la costituzione di una società mista fra Italferr e *Chemins de Fer Syrien* mirata a fornire, nei prossimi anni, servizi di ingegneria ferroviaria alla Siria ed ai Paesi del Medio Oriente ed ha riconfermato l'accordo di collaborazione internazionale con le ferrovie turche e l'accordo di supporto allo sviluppo del sistema ferroviario in Marocco.

Maggio

- È di queste ore la stipula dell'atto di fusione per incorporazione di Sogin in Sita e il contestuale atto di scissione a favore delle società FS Trasporti su Gomma (FSTG) e Sicurezza Trasporti Autolinee Sita Sud. Contestualmente saranno tenute le Assemblee ordinarie di Sita Scissa e di FSTG per il rinnovo degli Organi amministrativi e del Collegio Sindacale. Sebbene ai fini contabili la fusione e la contestuale scissione abbiano effetto convenzionale dal 1° settembre 2010 e, pertanto, da tale data le operazioni conseguenti sono imputate ai bilanci delle società partecipanti alla scissione, si evidenzia che l'efficacia sostanziale di tale operazione decorre dalla stipula degli atti di fusione e di scissione. Tale stipula, infatti, interviene al superamento di talune condizioni sospensive manifestatosi nei primi mesi del 2011. Ove non si fossero verificate tali condizioni sospensive, non si sarebbe potuto dare corso all'operazione in oggetto. Allo stesso modo la permanenza nel bilancio consolidato al 31 dicembre 2010 degli immobili oggetto di scissione a favore di entità al di fuori del Gruppo, deriva dal sostanziale mantenimento a tale data dei rischi e dei benefici connessi alla gestione degli stessi da parte del Gruppo.

46. Effetti della transizione ai Principi Contabili Internazionali (EU-IFRS)

A seguito dell'entrata in vigore del decreto legislativo 38/2005, che regolamenta la facoltà di redigere il bilancio consolidato in conformità ai Principi Contabili Internazionali sulla base delle opzioni previste dall'articolo 5 del Regolamento (CE) n. 1606/2002 emanato dal Parlamento Europeo e dal Consiglio Europeo nel luglio 2002, la Capogruppo ha deliberato di adottare in forma volontaria i Principi Contabili Internazionali per la redazione del bilancio consolidato del Gruppo FS a partire dall'esercizio 2010 con data di transizione agli EU-IFRS al 1° gennaio 2009 (la "Data di Transizione").
Il Gruppo ha applicato in modo retrospettivo a tutti i periodi chiusi antecedentemente il 1° gennaio 2009, gli EU-IFRS, fatta eccezione per le esenzioni obbligatorie e facoltative adottate nel rispetto dell'IFRS 1, come descritto nei paragrafi seguenti. In particolare i Principi Contabili ai quali è stato fatto riferimento sono quelli descritti nelle precedenti note. Sono di seguito illustrate le informazioni richieste dall'IFRS 1. In particolare, dette informazioni riguardano l'impatto che la conversione agli EU-IFRS ha determinato sulla situazione patrimonialefinanziaria e sull'andamento economico. A tale scopo sono stati predisposti:
- i prospetti analitici di riconciliazione delle situazioni patrimoniali-finanziarie consolidate al 1°gennaio 2009 e al 31 dicembre 2009 e del conto economico consolidato e del conto economico complessivo consolidato per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2009;
- i prospetti di riconciliazione fra il patrimonio netto consolidato e il risultato economico consolidato rilevati in conformità

ai Principi Contabili Italiani e quelli rilevati in conformità agli EU-IFRS al 1°gennaio 2009, al 31 dicembre 2009 e per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2009;
- i commenti ai prospetti di riconciliazione.

La situazione patrimonialefinanziaria consolidata al 1° gennaio 2009 riflette le seguenti differenze di trattamento rispetto al bilancio al 31 dicembre 2008, predisposto in conformità ai Principi Contabili Italiani:
- sono state rilevate tutte le attività e le passività iscrivibili in base agli EU-IFRS, incluse quelle non previste in applicazione dei Principi Contabili Italiani;
- tutte le attività e le passività la cui iscrizione è richiesta dai Principi Contabili Italiani, ma non è ammessa dagli EU-IFRS, sono state eliminate;
- alcune voci di bilancio sono state riclassificate secondo quanto previsto dagli EU-IFRS.

Gli effetti di tali rettifiche sono stati riconosciuti direttamente nel patrimonio netto consolidato di apertura alla data di transizione.
Si precisa che i prospetti contabili e le riconciliazioni sono stati predisposti ai soli fini della prima adozione degli EU-IFRS sul bilancio consolidato del Gruppo, quindi sono privi dei dati comparativi di conto economico consolidato riferiti ai corrispondenti periodi del precedente esercizio di riferimento, nonché delle relative note esplicative che sarebbero richieste per rappresentare in modo veritiero e corretto la situazione patrimoniale finanziaria consolidata ed il risultato economico consolidato del Gruppo, in conformità ai Principi IFRS adottati dall'Unione Europea. I valori rilevati secondo i Principi Contabili Italiani sono stati opportunamente riclassificati al fine di riflettere i nuovi schemi di bilancio che il Gruppo ha deciso di adottare.

Modalità di presentazione degli schemi di bilancio

Di seguito sono indicati gli schemi di bilancio e i relativi criteri di classificazione adottati dal Gruppo nell'ambito delle opzioni previste dallo IAS 1:
- prospetto della situazione patrimoniale-finanziaria consolidata: è stato predisposto classificando le attività e le passività secondo il criterio "corrente/non corrente";
- conto economico consolidato: è stato predisposto classificando i costi operativi per natura;
- conto economico complessivo consolidato che comprende, oltre al risultato d'esercizio risultante dal conto economico consolidato, le altre variazioni delle voci di patrimonio netto consolidato costituite dagli utili e perdite attuariali sui benefici ai dipendenti e dalla variazione del *fair value* degli strumenti finanziari di copertura.

Il prospetto di riconciliazione del rendiconto finanziario consolidato non viene presentato in quanto gli effetti derivanti dall'applicazione degli EU-IFRS non hanno comportato impatti significativi.

Esenzioni obbligatorie e facoltative dall'applicazione degli EU-IFRS

Di seguito sono descritte le esenzioni obbligatorie e facoltative dall'applicazione retrospettiva degli EU-IFRS che, nel rispetto dell'IFRS 1, sono state adottate dal Gruppo nell'ambito del processo di transizione.

Esenzioni facoltative previste dall'IFRS 1 adottate dal Gruppo in sede di prima applicazione degli EU-IFRS:

I. benefici per i dipendenti: tutti gli utili e le perdite attuariali cumulati esistenti alla Data di Transizione, relativi alle società del Gruppo, sono stati iscritti tra gli utili e le perdite portate a nuovo;

II. fair value (valore equo) o rideterminazione del valore come sostituto del costo: il Gruppo ha scelto di utilizzare il concetto del sostituto del costo *(deemed cost)* con riferimento agli immobili, impianti e macchinari e alle attività immateriali;

III. aggregazioni di imprese: ai fini della prima applicazione degli EU-IFRS a tutte le operazioni di aggregazione di imprese il metodo dell'acquisizione previsto dall'IFRS 3 è stato applicato dal Gruppo a partire dal 1° gennaio 2009 secondo il metodo prospettico. Pertanto, le aggregazioni d'imprese intervenute sino al 1° gennaio 2009 sono rimaste contabilizzate sulla base dei precedenti Principi Contabili.

IV. Informazioni integrative relative a strumenti finanziari: il Gruppo si è avvalso dell'esenzione limitata relativa alla presentazione dell'informativa comparativa prevista dall'IFRS 7 riguardante i periodi antecedenti il 31 dicembre 2009;

Esenzioni obbligatorie previste dall'IFRS 1 adottate dal Gruppo in sede di prima applicazione degli EU-IFRS:

I. stime: le stime effettuate dal Gruppo alla data di transizione agli EU-IFRS sono conformi alle stime effettuate alla stessa data secondo i Principi Contabili Italiani (dopo le rettifiche necessarie per riflettere eventuali differenze nei principi contabili);

II. *contabilizzazione delle operazioni di copertura:* un derivato non è stato considerato di copertura dal Gruppo se la relazione non esisteva o non era dimostrabile al 1° gennaio 2009;

III. *eliminazione contabile di attività e di passività finanziarie:* le attività e/o passività finanziarie relative a transazioni effettuate prima del 1° gennaio 2004 che erano state eliminate nel bilancio consolidato redatto dal Gruppo secondo i Principi Contabili Italiani, non sono state riconosciute né ripristinate a bilancio;

Trattamenti prescelti dal Gruppo nell'ambito delle opzioni contabili previste dagli EU-IFRS

Di seguito sono descritte le opzioni contabili che sono state adottate dal Gruppo nell'ambito del processo di transizione agli EU-IFRS.

I. *Valutazione di immobili, impianti e macchinari e attività immateriali:* successivamente all'iscrizione iniziale al costo, lo IAS 16 "Immobili, impianti e macchinari" e lo IAS 38 "Attività immateriali" prevedono che tali attività possano essere valutate al costo, ovvero determinando periodicamente il valore di mercato e adeguando a tale valore il saldo contabile alla data di riferimento della valutazione del valore di mercato. Il Gruppo ha scelto di adottare il metodo del costo.

II. *Differenze attuariali:* lo IAS 19 "Benefici per i dipendenti" prevede che le differenze attuariali che emergono in caso di modifica delle assunzioni applicate per il calcolo dei piani pensionistici a benefici definiti, quali ad esempio il Fondo trattamento di fine rapporto e la Carta di Libera Circolazione, possano essere contabilizzate in applicazione del metodo del "corridoio", imputate direttamente a conto economico al momento della rilevazione delle stesse, ovvero imputate direttamente a patrimonio netto. Il Gruppo ha scelto quest'ultima metodologia contabile.

III. *Rimanenze:* secondo lo IAS 2 "Rimanenze", il costo delle rimanenze deve essere determinato adottando il metodo FIFO o il metodo del costo medio ponderato. Il Gruppo ha scelto il metodo del costo medio ponderato.

IV. *Investimenti immobiliari* – secondo lo IAS 40 "Investimenti immobiliari", questi ultimi devono essere iscritti o al costo o al *fair value*. Il Gruppo ha scelto il metodo del costo.

Descrizione degli effetti significativi della transizione sia con riguardo alla classificazione delle varie voci di bilancio consolidato sia alla loro diversa valutazione e, quindi, ai conseguenti effetti sulla situazione patrimoniale-finanziaria consolidata ed economica consolidata

Le differenze emergenti dall'applicazione degli EU-IFRS rispetto ai Principi Contabili Italiani, nonché le scelte effettuate dal Gruppo nell'ambito delle opzioni contabili previste dagli EU-IFRS sopra illustrate, comportano una rielaborazione dei dati contabili predisposti secondo la precedente normativa italiana in materia di bilanci con effetti sul patrimonio netto e sul risultato consolidato.

Di seguito si riporta la riconciliazione del patrimonio netto consolidato del Gruppo al 1° gennaio 2009 e al 31 dicembre 2009, nonché del risultato netto consolidato e degli altri componenti del conto economico complessivo consolidato dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2009, fra la situazione predisposta sulla base dei Principi Contabili Italiani e quella redatta secondo gli EU-IFRS.

	Note	1.1.2009	Esercizio 2009			31.12.2009
		Patrimonio netto	Variazione di capitale sociale	Altri componenti del conto economico complessivo	Risultato del periodo	Patrimonio netto
Patrimonio netto secondo i precedenti Principi Contabili Italiani		**36.210**	**-**	**(9)**	**44**	**36.245**
Rettifiche EU-IFRS:						
Applicazione *component approach*	a	35			7	42
Storno degli ammortamenti cumulati sui terreni	b	71			3	74
Capitalizzazione dei fondi di bonifica	c	86			(2)	84
Rilevazione oneri finanziari per capitalizzazione	d	11			3	14
Impairment di immobili, impianti e macchinari	g	(24.216)			453	(23.763)
Impairment di Investimenti immobiliari	e	(1.337)			(1)	(1.339)
Storno costi di ricerca ed altre attività immateriali	f	(8)			2	(6)
Impairment di attività immateriali	g	(39)			0	(39)
Storno dei fondi di ristrutturazione, integrazione, manutenzione ed altri fondi	h	25.335			(430)	24.905
Adeguamento degli strumenti derivati	i	(212)		(76)	4	(285)
Valutazione attuariale dei piani per benefici ai dipendenti	j	263		(45)	(45)	172
Imputazione a C/E dei rimborsi assicurativi	k				18	18
Altre rettifiche	l	(115)		(2)	13	(103)
Effetti fiscali	m	92		(0)	(13)	79
Totale rettifiche EU-IFRS		**(33)**	**-**	**(124)**	**10**	**(147)**
Patrimonio netto secondo EU-IFRS		**36.177**	**-**	**(133)**	**54**	**36.098**
Valori EU-IFRS (Gruppo e Terzi)		**36.177**		**(133)**	**54**	**36.098**
Dati di competenza di Gruppo		36.050		(124)	37	35.963
Dati di competenza di Terzi		128		(9)	17	136

valori in milioni di euro

Note di commento al prospetto di riconciliazione del patrimonio netto consolidato al 1°gennaio 2009 e al 31 dicembre 2009 e del risultato netto consolidato e degli altri componenti del conto economico complessivo consolidato per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2009

Le differenze emergenti dall'applicazione degli EU-IFRS rispetto ai Principi Contabili Italiani, nonché le scelte effettuate dal Gruppo nell'ambito delle opzioni contabili previste dagli EU-IFRS sopra illustrate, comportano una rielaborazione dei dati contabili predisposti secondo la precedente normativa italiana in materia di bilanci con effetti sul patrimonio netto e sul risultato consolidato.

Di seguito si riporta la riconciliazione del patrimonio netto consolidato del Gruppo al 1° gennaio 2009 e al 31 dicembre 2009, nonché del risultato netto consolidato e degli altri componenti del conto economico complessivo consolidato dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2009, fra la situazione predisposta sulla base dei Principi Contabili Italiani e quella redatta secondo gli EU-IFRS.

a. Applicazione del *component approach*

Lo IAS 16 richiede che ciascuna componente di un immobile, impianto e macchinario, il cui costo è significativo rispetto al costo totale dell'immobilizzazione, sia rilevata e ammortizzata separatamente. Nell'ambito del processo di transizione è stata rideterminata la vita utile di ciascuna componente significativa degli *asset* di Gruppo suscettibili di un'autonoma valutazione della vita utile. Tale affinamento si è reso necessario principalmente a seguito della mutata esperienza relativa alla durata economica di alcune componenti del parco rotabile riconducibile in particolare a Trenitalia. Lo stesso parco rotabile è stato suddiviso in componenti omogenei sotto il profilo della tipologia del materiale rotabile. L'impatto sul patrimonio netto consolidato in sede di transizione è positivo e pari a 35 milioni di euro, con un ulteriore effetto positivo sul conto economico consolidato dell'esercizio 2009 pari a 7 milioni di euro.

b. Storno degli ammortamenti cumulati sui terreni

Secondo i Principi Contabili Italiani negli anni precedenti al 2009 i terreni relativi a immobili non strumentali venivano ammortizzati unitamente ai relativi fabbricati, mentre, conformemente a quanto previsto dallo IAS 16, la quota parte di costo attribuita ai terreni non deve essere ammortizzata avendo vita utile illimitata. In sede di transizione l'effetto derivante dall'applicazione della separazione dei terreni dai fabbricati e quindi dello storno del fondo ammortamento dei terreni ha comportato una rettifica positiva sul patrimonio netto del Gruppo di circa 71 milioni di euro, con un ulteriore effetto positivo sul conto economico consolidato del Gruppo per l'esercizio 2009 di circa 3 milioni di euro.

c. Capitalizzazione dei fondi bonifica

Il Gruppo dispone di specifici fondi ai quali annualmente accantona una quota parte degli oneri relativi alla bonifica di siti contaminati. Sulla base di quanto disposto dallo IAS 16.16c, il valore attuale degli oneri di bonifica iscritto nei fondi deve essere portato a incremento del valore dei cespiti di riferimento con contropartita un corrispondente aumento del patrimonio netto consolidato alla Data di Transizione. Al momento del sostenimento degli oneri di bonifica gli stessi vengono neutralizzati con l'utilizzo del fondo precedentemente stanziato ed il costo graverà sul conto economico consolidato per effetto del processo di ammortamento del valore iscritto tra i cespiti. L'applicazione dello IAS 16.16c ha comportato alla Data di Transizione un impatto positivo sul patrimonio netto consolidato pari a 86 milioni di euro. Per quanto riguarda il conto economico consolidato dell'esercizio 2009, la suddetta rettifica ha prodotto un effetto negativo pari a 2 milioni di euro dovuto all'effetto dei maggiori ammortamenti del periodo sugli oneri precedentementecapitalizzati solo parzialmente compensati dalla capitalizzazione di ulteriori oneri di bonifica.

d. Rilevazione oneri finanziari per capitalizzazione

Lo IAS 23 obbliga le società che redigono il bilancio secondo gli EU-IFRS alla rilevazione tra le attività immobilizzate degli oneri finanziari idonei ad essere capitalizzati. Alcune società del Gruppo (RFI e TAV) già effettuavano tale trattamento contabile, mentre, ad esempio, per i finanziamenti relativi alla realizzazione dei lavori di riqualificazione di complessi di stazione di Grandi Stazioni tali oneri non erano capitalizzati. L'impatto sul patrimonio netto consolidato alla data di transizione è positivo e pari a 11 milioni di euro. L'impatto economico sul conto economico consolidato del 2009 è positivo e pari a circa 3 milioni di euro.

e. *Impairment* di Investimenti immobiliari

Il Gruppo ha identificato all'interno della voce immobili, impianti e macchinari alcuni terreni e fabbricati che possedevano le caratteristiche richieste dallo IAS 40 per la classificazione in bilancio come investimenti immobiliari. Il valore di tali investimenti immobiliari alla data di transizione tiene conto della svalutazione per perdite di valore pari a 1.337 milioni di euro.

f. Storno costi di ricerca ed altre attività immateriali

Lo IAS 38 prevede criteri più restrittivi per l'iscrizione in bilancio di un'attività immateriale rispetto ai Principi Contabili Italiani. A seguito della verifica che i costi capitalizzati rispettassero i requisiti richiesti dallo IAS 38 sono pertanto stati stornati i costi di ricerca e i costi di impianto e ampliamento. Tali costi avrebbero dovuto essere rilevati a conto economico quando sostenuti. L'applicazione dello IAS 38 ha determinato lo storno, al 1°gennaio 2009, di costi di ricerca e di costi impianto e di ampliamento per 8 milioni di euro. L'impatto sul conto economico consolidato per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2009 per minori ammortamenti ammonta a 2 milioni di euro.

g. *Impairment* di immobili, impianti e macchinari ed attività immateriali

Lo IAS 36 prevede una serie di indicatori sintomatici di una possibile riduzione di valore, basati su fonti interne ed esterne all'impresa, che devono essere analizzati annualmente alla data di bilancio. Se esistono indizi di possibili svalutazioni di attività, l'impresa deve condurre la verifica completa del loro valore recuperabile (*"impairment test"*). L'eventuale perdita di valore deve essere rilevata qualora il valore d'iscrizione in bilancio dovesse risultare superiore al valore recuperabile, inteso come il maggiore tra il *fair value* al netto dei costi di vendita ed il valore d'uso di un bene. In conformità con quanto previsto dallo IAS 36, le società del Gruppo, laddove applicabile, hanno quindi eseguito una serie di valutazioni delle attività capitalizzate che hanno comportato nel bilancio consolidato una svalutazione complessiva avente effetto sul patrimonio netto di Gruppo al 1° gennaio 2009 per circa 24.216 milioni di euro, mentre sul risultato economico consolidato ha determinato un effetto positivo pari a circa 453 milioni di euro.

Le svalutazioni hanno riguardato prevalentemente: la rete convenzionale per 23.801 milioni di euro; il materiale rotabile per 380 milioni di euro; altre svalutazioni di immobili, impianti e macchinari per 35 milioni di euro, e di altre attività immateriali per 39 milioni di euro.

h. Storno dei fondi di ristrutturazione, integrazione, manutenzione ed altri fondi

Nel bilancio consolidato di Gruppo redatto secondo i Principi Contabili Italiani i fondi rischi e oneri iscritti includevano:

- fondo di ristrutturazione *ex lege* 448/98 e relativo fondo integrativo, il primo costituito in applicazione della citata legge e il secondo relativo al recepimento, nel bilancio al 31 dicembre 2002, delle valutazioni peritali del patrimonio economico di RFI. Tali fondi rispecchiavano il quadro normativo di riferimento in cui RFI opera e, in mancanza di prospettive di recuperabilità attraverso l'uso del valore delle immobilizzazioni materiali e immateriali erano destinati a copertura degli ammortamenti e delle svalutazioni delle immobilizzazioni materiali e immateriali stesse, incluse le minusvalenze nette derivanti dalla loro dismissione o cessione prima del termine della loro vita utile;
- fondo oneri per manutenzione ordinaria e interessi intercalari, anch'esso costituito in sede di recepimento, nel bilancio al 31 dicembre 2002, delle valutazioni peritali del patrimonio economico di RFI. In aderenza a tali valutazioni, tale fondo era destinato a neutralizzare gli oneri di manutenzione dell'infrastruttura ove a fronte di essi non venissero erogati dallo Stato contributi in conto esercizio; mentre per la parte relativa agli interessi intercalari, era destinato a far fronte alla copertura degli interessi nel periodo di costruzioni AV/AC.

La previsione di una legge nazionale specifica non costituisce elemento sufficiente per l'iscrizione nel passivo di un fondo rischi e oneri, a meno che tale iscrizione non sia giustificata dall'esistenza dei requisiti previsti dallo IAS 37 per la rilevazione di un accantonamento. In tale ottica, non posso essere riconosciuti ai fini degli EU-IFRS né il fondo di ristrutturazione *ex lege* 448/98 né il relativo fondo integrativo. I fondi, infatti, non possono costituire valori rettificativi dell'atttivo. Lo stesso principio è applicabile ai fondi per manutenzione ordinaria e interessi intercalari e ad altri fondi che allo stesso modo non presentano i requisiti per essere rilevati ai fini IAS 37 tra gli accantonamenti.

I fondi di cui sopra sono stati conseguentemente stornati dal passivo della situazione patrimoniale-finanziaria consolidata con contropartita l'apposita riserva di prima adozione (c.d. "riserva di FTA - *First Time Adoption*").

L'impatto sul patrimonio netto consolidato, alla data di transizione, è stato pari a 25.335 milioni di euro mentre l'impatto sul conto economico consolidato dell'esercizio 2009 è stato negativo e pari a 430 milioni di euro.

i. Adeguamento degli strumenti derivati

L'adozione degli EU-IFRS ha comportato, coerentemente con quanto dettato dallo IAS 39, la rilevazione al valore di mercato *(fair value)* degli strumenti derivati. Alla data di transizione il Gruppo aveva principalmente contratti *interest rate swaps* e *interest rate collar,* per le quali la relazione di copertura esisteva ed era dimostrabile. Inoltre, alla data di transizione gli strumenti derivati rientravano secondo lo IAS 39 nell'ambito dell'*hedge accounting*. Relativamente ai soli contratti *interest rate collar* si rileva che il solo *intrinsic value* è stato designato a copertura dei flussi di cassa.

L'effetto derivante dall'applicazione dello IAS 39 ha comportato la riduzione del patrimonio netto consolidato di Gruppo al 1° gennaio 2009 per 212 milioni di euro. Le componenti di conto economico complessivo consolidato per l'esercizio 2009, con transito esclusivamente patrimoniale, sono negative ed ammontano a 76 milioni di euro. Trattasi della riduzione delle riserve di patrimonio netto in virtù della variazione negativa del *fair value* degli strumenti derivati, nel quadro della contabilizzazione in applicazione del *cash flow hedging*.

j. Valutazione attuariale dei piani per benefici ai dipendenti

Trattamento di fine rapporto e Carta di Libera Circolazione ("CLC")

In accordo ai Principi Contabili Italiani, il Gruppo determinava la passività rappresentativa del trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato in applicazione delle disposizioni di legge, mentre la CLC, dove applicabile, non era valorizzata. Le regole contenute nello IAS 19 "Benefici per dipendenti", prevedono, diversamente, che per ciascun dipendente venga calcolato il valore attuale della passività con il metodo della proiezione unitaria del credito (*Projected Unit Credit Method*). L'ammontare del TFR e della passività relativa alla CLC viene calcolato sulla base di assunzioni e metodologie di valutazione attuariali. Le variabili demografiche, economiche e finanziarie assunte per il calcolo sono annualmente validate da un attuario. Ad ogni scadenza di bilancio, gli utili e le perdite attuariali, definiti quale differenza tra il valore di bilancio della passività ed il valore attuale degli impegni delle diverse società del Gruppo a fine periodo, dovuto al modificarsi dei parametri attuariali descritti, sono iscritti con diretta imputazione a patrimonio netto.

La rettifica relativa al TFR ha un effetto positivo sul patrimonio netto consolidato al 1° gennaio 2009 pari a 306 milioni di euro; al 31 dicembre 2009 sono state rilevate perdite attuariali per circa 44 milioni di euro ed un effetto negativo sul conto economico consolidato per 44 milioni di euro al lordo del relativo effetto fiscale. La rettifica relativa alla CLC ha un effetto negativo sul patrimonio netto consolidato al 1° gennaio 2009 pari a 43 milioni di euro; al 31 dicembre 2009 sono state rilevate perdite attuariali per circa 1 milione di euro ed un effetto negativo sul conto economico consolidato pari ad 1 milione di euro.

k. Imputazione a conto economico dei rimborsi assicurativi

In base allo IAS 16, i rimborsi da parte di terzi per elementi di immobili, impianti e macchinari che hanno subito una riduzione di valore, che sono stati persi o dismessi devono essere rilevati nel risultato d'esercizio quando il rimborso diventa esigibile. A tal proposito, il Gruppo aveva rilevato, nel bilancio consolidato dell'esercizio 2009, il diritto all'indennizzo assicurativo per il terremoto dell'Abruzzo e per la mareggiata della Calabria per il quale era stato sospeso il ricavo in attesa della rilevazione contabile della svalutazione degli *asset*. In funzione delle disposizioni dello IAS 16.65-66, il suddetto rimborso assicurativo è stato imputato al risultato economico consolidato dell'esercizio 2009 per 18 milioni di euro.

l. Altre rettifiche

Si rilevano ulteriori rettifiche il cui effetto sul patrimonio netto consolidato di Gruppo alla data di transizione è negativo e pari a 115 milioni di euro, con effetto positivo sul risultato consolidato dell'esercizio 2009 per 13 milioni di euro, principalmente a seguito dell'attualizzazione del credito nei confronti del Commissario di Governo per l'Emergenza Rifiuti della Regione Campania, in carico ad FS Logistica registrato nel bilancio consolidato redatto secondo i Principi Contabili Italiani al valore nominale e della contabilizzazione dei programmi di fidelizzazione della clientela (Programma Cartaviaggio) offerti da Trenitalia che rientra nell'ambito di applicazione dell'IFRIC 13. Quest'ultimo, in particolare, prevede il differimento dei ricavi per la porzione inerente al *fair value* dei punti oggetto della campagna promozionale, oltre ad altre rettifiche minori derivanti dal processo di transizione.

m. Effetti fiscali

La rettifica è relativa all'effetto delle imposte differite calcolate sulle rettifiche EU-IFRS precedentemente descritte. Il Gruppo ha rilevato imposte differite per un importo pari a 92 milioni di euro. L'impatto sul conto economico consolidato dell'esercizio 2009 è negativo e pari a 13 milioni di euro.

Prospetti di riconciliazione della situazione patrimoniale-finanziaria consolidata al 1°gennaio 2009 e al 31 dicembre 2009

Nelle seguenti tabelle sono evidenziati gli effetti, sia in termini di riclassifiche sia di rettifiche, della transizione agli EU-IFRS sulla situazione patrimoniale-finanziaria consolidata alla Data di Transizione e al 31 dicembre 2009.

RICONCILIAZIONE DELLA SITUAZIONE PATRIMONIALE-FINANZIARIA CONSOLIDATA AL 1° GENNAIO 2009

	Note	Principi Contabili Italiani	Riclassifiche EU-IFRS	Rettifiche EU-IFRS	EU-IFRS
Attività					
Immobili, impianti e macchinari	a, b, c, d, g, e	73.938	(3.298)	(23.977)	46.663
Investimenti immobiliari	e	134	3.053	(1.351)	1.568
Attività immateriali	f, g	609	(176)	(41)	392
Attività per imposte anticipate		37	–	197	234
Partecipazioni valutate con il metodo del patrimonio netto		202	–	0	202
Attività finanziarie non correnti (inclusi derivati)		2.207	–	0	2.207
Crediti commerciali non correnti	l	114	–	(74)	40
Altre attività non correnti		2.568	–	0	2.568
Totale attività non correnti		**79.541**	**(421)**	**(25.246)**	**53.874**
Contratti di costruzione		5	–	0	5
Rimanenze	l	1.650	(7)	(64)	1.578
Crediti commerciali correnti		1.840	–	0	1.840
Attività finanziarie correnti (inclusi i derivati)		175	–	0	175
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti		2.003	–	0	2.003
Crediti tributari		91	–	0	91
Altre attività correnti		2.410	–	0	2.410
Attività possedute per la vendita e gruppi in dismissione		63	–	0	63
Totale attività correnti		**8.236**	**(7)**	**(64)**	**8.165**
Totale attività		**87.777**	**(428)**	**(25.311)**	**62.038**
Patrimonio netto					
Capitale sociale		38.790	–	0	38.790
Riserve		299	–	(212)	87
Utili (perdite) portati a nuovo		(3.005)	–	170	(2.835)
Utile (Perdita) d'esercizio		8	–	0	8
Totale patrimonio netto del Gruppo		**36.092**	**0**	**(42)**	**36.050**
Utile (Perdita) di Terzi		8		0	8
Capitale e Riserve di Terzi		110		10	120
Totale patrimonio netto di Terzi		**118**	**0**	**10**	**128**
Passività					
Finanziamenti a medio/lungo termine		12.186	–	0	12.186
TFR e altri benefici ai dipendenti	j	2.857	–	(263)	2.594
Fondi rischi e oneri	h	27.558	(428)	(25.360)	1.770
Passività per imposte differite		46	–	108	154
Passività finanziarie non correnti (inclusi i derivati)	i	1	–	210	211
Debiti commerciali non correnti		23	–	0	23
Altre passività non correnti		286	–	0	286
Totale passività non correnti		**42.957**	**(428)**	**(25.306)**	**17.224**
Finanziamenti a breve termine e quota corrente fin. medio/lungo termine		1.094	–	0	1.094
Quota a breve dei Fondi rischi e oneri		19	–	0	19
Debiti commerciali correnti		3.781	–	36	3.817
Debiti per imposte sul reddito		9	–	0	9
Passività finanziarie correnti (inclusi derivati)	i	41	–	1	42
Altre passività correnti	l	3.664	–	(9)	3.655
Passività possedute per la vendita e gruppi in dismissione		–	–	0	
Totale passività correnti		**8.610**	**0**	**28**	**8.636**
Totale passività		**51.567**	**(428)**	**(25.278)**	**25.861**
Totale patrimonio netto e passività		**87.777**	**(428)**	**(25.310)**	**62.038**

valori in milioni di euro

RICONCILIAZIONE DELLA SITUAZIONE PATRIMONIALE-FINANZIARIA CONSOLIDATA AL 31 DICEMBRE 2009

	Note	Principi Contabili Italiani	Riclassifiche EU-IFRS	Rettifiche EU-IFRS	EU-IFRS
Attività					
Immobili, impianti e macchinari	a, b, c, d, g, e	72.886	(3.177)	(23.508)	46.201
Investimenti immobiliari	e	–	2.932	(1.350)	1.582
Attività immateriali	f, g	594	(172)	(33)	389
Attività per imposte anticipate		–	–	223	223
Partecipazioni valutate con il metodo del patrimonio netto		203	–	0	203
Attività finanziarie non correnti (inclusi derivati)		2.041	–	0	2.041
Crediti commerciali non correnti	l	112	–	(76)	36
Altre attività non correnti		2.909	–	0	2.909
Totale attività non correnti		**78.745**	**(417)**	**(24.744)**	**53.585**
Contratti di costruzione		8	–	0	8
Rimanenze	l	1.784	(3)	(67)	1.714
Crediti commerciali correnti		2.807	–	0	2.807
Attività finanziarie correnti (inclusi i derivati)		174	–	0	174
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti		1.143	–	0	1.143
Crediti tributari		87	–	0	87
Altre attività correnti		1.934	–	0	1.934
Attività possedute per la vendita e gruppi in dismissione		32	–	0	32
Totale attività correnti		**7.969**	**(3)**	**(67)**	**7.899**
Totale attività		**86.714**	**(420)**	**(24.811)**	**61.484**
Patrimonio netto					
Capitale sociale		38.790	–	0	38.790
Riserve		298	–	(333)	(34)
Utili (perdite) portati a nuovo		(2.996)	–	165	(2.831)
Utile (Perdita) d'esercizio		26	–	10	37
Totale patrimonio netto del Gruppo		**36.119**	**0**	**(157)**	**35.962**
Utile (Perdita) di Terzi		17		0	17
Capitale e Riserve di Terzi		109		10	119
Totale patrimonio netto di Terzi		**127**	**0**	**10**	**136**
Passività					
Finanziamenti a medio/lungo termine		11.991	–	1	11.992
TFR e altri benefici ai dipendenti	j	2.591	–	(176)	2.415
Fondi rischi e oneri	h	27.117	(420)	(24.919)	1.778
Passività per imposte differite		51	–	141	193
Passività finanziarie non correnti (inclusi i derivati)	i	0	–	273	273
Debiti commerciali non correnti		40	–	0	40
Altre passività non correnti		270	–	0	270
Totale passività non correnti		**42.060**	**(420)**	**(24.680)**	**16.961**
Finanziamenti a breve termine e quota corrente fin. medio/lungo termine		811	–	0	811
Quota a breve dei Fondi rischi e oneri		7	–	0	7
Debiti commerciali correnti		3.621	–	37	3.658
Debiti per imposte sul reddito		7	–	0	7
Passività finanziarie correnti (inclusi derivati)	i	55	–	11	66
Altre passività correnti	l	3.907	–	(32)	3.875
Passività possedute per la vendita e gruppi in dismissione		–	–	0	0
Totale passività correnti		**8.410**	**0**	**16**	**8.425**
Totale passività		**50.470**	**(420)**	**(24.664)**	**25.387**
Totale patrimonio netto e passività		**86.715**	**(420)**	**(24.811)**	**61.484**

valori in milioni di euro

Prospetto di riconciliazione del conto economico consolidato per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2009

Nella seguente tabella sono evidenziati gli effetti, sia in termini di riclassifiche che di rettifiche della transizione agli EU-IFRS sul conto economico consolidato relativo all'esercizio chiuso il 31 dicembre 2009.

	Note	Principi Contabili Italiani	Rettifiche EU-IFRS	EU-IFRS
Ricavi e proventi				
Ricavi delle vendite e prestazioni		6.995	(1)	6.994
Altri proventi	k	960	28	989
Totale ricavi		**7.956**	**27**	**7.983**
Costi operativi				
Costo del personale	j	(4.616)	56	(4.560)
Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci		(818)	0	(818)
Costi per servizi		(1.971)	0	(1.971)
Costi per godimento beni di terzi		(142)	0	(142)
Altri costi operativi		(97)	1	(96)
Costi per lavori interni capitalizzati	a	1.030	25	1.055
Totale costi		**(6.615)**	**83**	**(6.532)**
Ammortamenti	a, g	**(907)**	**45**	**(862)**
Svalutazioni e perdite (riprese) di valore	a	**(21)**	**(38)**	**(59)**
Accantonamenti per rischi e oneri		**(101)**	**6**	**(95)**
Risultato operativo		**312**	**123**	**435**
Proventi e oneri finanziari				
Proventi finanziari	i	94	3	97
Oneri finanziari	l, j	(245)	(101)	(346)
Quota di utile (perdita) delle partecipazioni contabilizzate con il metodo del patrimonio netto		–		(1)
Risultato prima delle imposte		**161**	**24**	**184**
Imposte sul reddito	m	(117)	(14)	(130)
Risultato del periodo delle attività continuative		**44**	**10**	**54**
Risultato del periodo delle attività destinate alla vendita al netto degli effetti fiscali		**–**	**–**	**–**
Risultato netto d'esercizio (Gruppo e Terzi)		**44**	**10**	**54**
Risultato netto di Gruppo		*27*	*10*	*37*
Risultato netto di Terzi		*17*	*0*	*17*

valori in milioni di euro

Prospetto di riconciliazione del conto economico complessivo consolidato per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2009

Nella seguente tabella sono evidenziati gli effetti della transizione agli EU-IFRS sul conto economico complessivo consolidato relativo all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2009.

	Note	31.12.2009
Risultato netto dell'esercizio		**54**
Altre componenti di conto economico complessivo consolidato:		
- Utili (perdite) relativi a benefici attuariali	j	(45)
- Variazione *Fair Value* strumenti finanziari di copertura	i	(76)
- Effetto fiscale	m	0
Altre componenti di conto economico complessivo dell'esercizio, al netto degli effetti fiscali		**(121)**
Totale conto economico complessivo consolidato dell'esercizio		**(67)**
Totale conto economico complessivo consolidato dell'esercizio attribuibile a:		
Gruppo		*(85)*
Terzi		*18*

valori in milioni di euro

Area di consolidamento e partecipazioni del Gruppo

Allegato n. 1

ELENCO DELLE IMPRESE INCLUSE NEL CONSOLIDAMENTO CON METODO INTEGRALE

Denominazione	Sede	Capitale Sociale	Società partecipante	% di partecipazione
a) Impresa Controllante:				
Ferrovie dello Stato SpA	Roma	38.790.425.485		
b) Imprese controllate direttamente:				
Fercredit - Servizi Finanziari SpA	Roma	32.500.000	Ferrovie dello Stato SpA	100
FS Logistica SpA	Roma	317.465.288	Ferrovie dello Stato SpA	100
FS Sistemi Urbani Srl	Roma	522.171.489	Ferrovie dello Stato SpA	100
FS Telco Srl	Roma	20.000	Ferrovie dello Stato SpA	100
FS Trasporti su Gomma Srl (già Tiburtina Sviluppo Immobiliare SpA)	Roma	59.527	Ferrovie dello Stato SpA	100
Ferservizi SpA	Roma	43.043.000	Ferrovie dello Stato SpA	100
Italferr SpA	Roma	14.186.000	Ferrovie dello Stato SpA	100
Rete Ferroviaria Italiana - RFI SpA	Roma	32.088.184.380	Ferrovie dello Stato SpA	100
Società Elettrica Ferroviaria - S.EL.F. Srl	Roma	34.535	Ferrovie dello Stato SpA	100
Trenitalia SpA	Roma	1.654.464.000	Ferrovie dello Stato SpA	100
Centostazioni SpA	Roma	8.333.335	Ferrovie dello Stato SpA	59,99
Grandi Stazioni SpA	Roma	4.304.201	Ferrovie dello Stato SpA	59,99
Sogin Srl	Roma	15.600.000	Ferrovie dello Stato SpA	55
c) Imprese controllate indirettamente:				
Grandi Stazioni Ingegneria Srl	Roma	20.000	Grandi Stazioni SpA	100
Italcontainer SpA	Milano	2.031.467	FS Logistica SpA	100
Metropark SpA	Roma	3.016.463	FS Sistemi Urbani Srl	100
Servizi ferroviari - Serfer Srl	Genova	5.000.000	Trenitalia SpA	100
Sita SpA	Firenze	3.605.000	Sogin Srl	100
Terminali Italia Srl	Milano	11.237.565	RFI SpA	89
			Cemat SpA	11
Trenitalia Logistic France Sas	Parigi	1.350.000	Trenitalia SpA	100
TX Consulting Gmbh	Bad Honnef	25.000	TX Logistik AG	100
TX Logistik Austria	Wels	35.000	TX Logistik AG	100
TX Logistik Danimarca	Padborg	500.000 (1)	TX Logistik AG	100
TX Logistik Svezia	Malmo	400.000 (1)	TX Logistik AG	100
TX Logistik Svizzera	Basel	50.000 (1)	TX Logistik AG	100
TX Service Management	Bad Honnef	50.000	TX Logistik AG	100
Società Gestione Terminali Ferro Stradali - SGT SpA	Pomezia-RM	200.000	FS Logistica SpA	43,75
			Cemat SpA	43,75
Tunnel Ferroviario del Brennero SpA	Roma	125.790.910	RFI SpA	84,98
FS Formazione SpA	Roma	637.000	Ferrovie dello Stato SpA	31,40
			Trenitalia SpA	24,8
			RFI SpA	24,8
Italcertifer ScpA	Firenze	480.000	Ferrovie dello Stato SpA	33,33
			RFI SpA	33,33
Cemat SpA	Milano	7.000.000	FS Logistica SpA	53,28
Grandi Stazioni Ceska Republika	Praga	240.000.000 (1)	Grandi Stazioni SpA	51
Servizi Ferroviari Portuali - Ferport Napoli Srl	Napoli	480.000	Serfer Srl	51
Tevere TPL Scarl	Roma	10.000	Sita SpA	51
TX Logistik AG	Bad Honnef	286.070	Trenitalia SpA	100
Trenord Srl (già Trenitalia Le Nord Srl)	Milano	6.120.000	Trenitalia SpA	50

(1) Dati espressi in valuta locale

Allegato n. 2

ELENCO DELLE IMPRESE INCLUSE NEL CONSOLIDAMENTO CON METODO PROPORZIONALE

Denominazione	Sede	Capitale Sociale	Società partecipante	% di partecipazione
Cisalpino AG	Berna	162.500.000 (1)	Trenitalia SpA	50
Italia Logistica Srl	Roma	5.000.000	FS Logistica SpA	50

(1) Dati espressi in valuta locale

Allegato n. 3

ELENCO DELLE PARTECIPAZIONI VALUTATE CON IL METODO DEL PATRIMONIO NETTO

Denominazione	Sede	Capitale Sociale	Società partecipante	% di partecipazione
Artesia Sas	Parigi	220.000	Trenitalia SpA	50
Galleria di base del Brennero - Brenner Basistunnel BBT SE	Innsbruck	10.240.000	Tunnel Ferroviario del Brennero SpA	50
Logistica SA	Levallois	37.000	Trenitalia SpA	50
Lyon-Turin Ferroviarie - LTF Sas	Chambery	1.000.000	RFI SpA	50
Network Terminali Siciliani SpA	Catania	190.000	RFI SpA	50
Pol Rail Srl	Roma	2.000.000	Trenitalia SpA	50
Quadrante Europa Terminal Gate SpA	Verona	16.626.000	RFI SpA	50
Tilo SA	Chiasso	2.000.000 (1)	Trenitalia SpA	50
Viaggi e Turismo Marozzi Srl	Bari	1.040.000	Sita SpA	49
Eurogateway Srl	Novara	99.000	Cemat SpA Trenitalia SpA	37 11
Porta Sud SpA	Bergamo	247.000	FS Sistemi Urbani Srl	35
Padova Container Service Srl	Padova	516.000	Cemat SpA	34,50
Alpe Adria SpA	Trieste	777.000	Trenitalia SpA	33,33
Terminal Tremestieri Srl	Messina	900.000	RFI SpA	33,33
Atirom Srl	Sibiu	442.500 (1)	Sita SpA	30
Novatrans Italia Srl	Milano	100.000	Cemat SpA	30
Cesar Information Services - CIS Scrl	Bruxelles	100.000	Cemat SpA	25,10
Sinter Intermodal Services SpA	Milano	2.550.000	Italcontainer SpA	21,27
COMBIMED SA	Bruxelles	61.973	Cemat SpA	20
Ferrovie Nord Milano SpA	Milano	130.000.000	Ferrovie dello Stato SpA	14,74

(1) Dati espressi in valuta locale

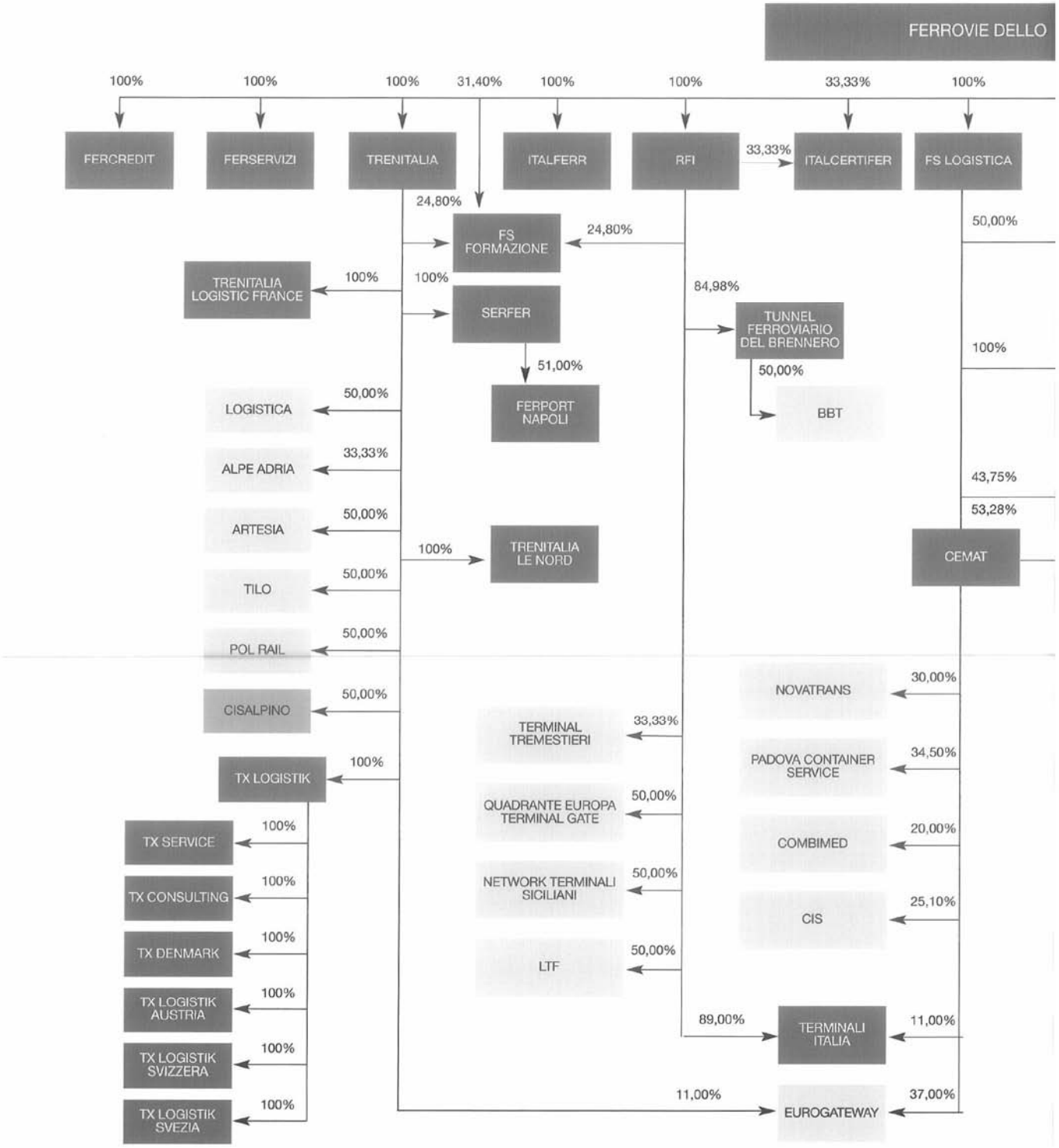
Allegato n. 4

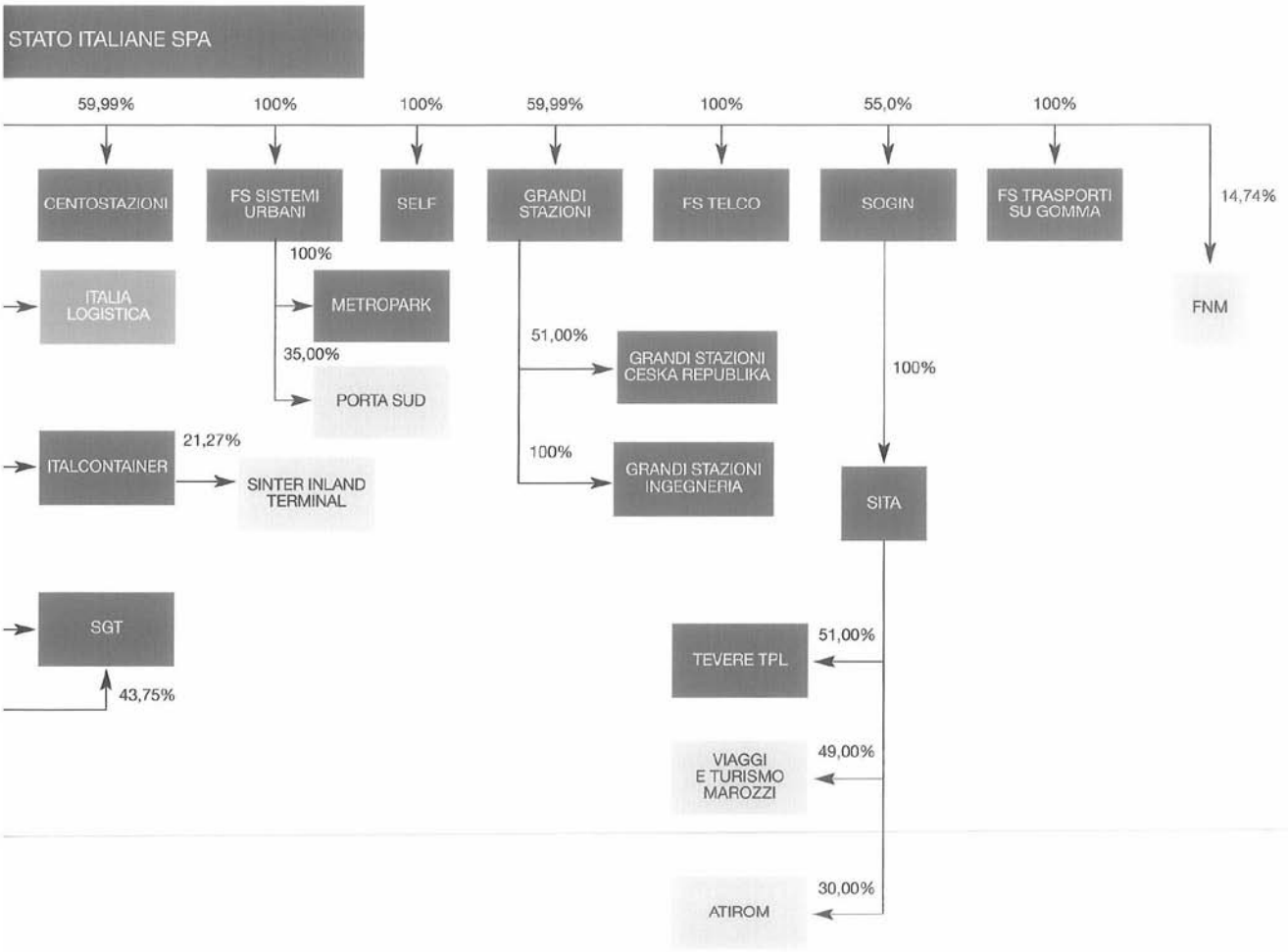
ELENCO DELLE ALTRE PARTECIPAZIONI NON CONSOLIDATE

Denominazione	**Sede**	**Capitale Sociale**	**Società partecipante**	**% di partecipazione**
Bluferries Srl	Messina	100.000	RFI SpA	100
Tav Srl	Roma	50.000	Ferrovie dello Stato SpA	100
Metroscai Scarl in liquidazione	Roma	10.000	Ferservizi SpA	75
FS2Move GmbH	Mainz	25.000	Ferrovie dello Stato SpA	51
Nord Est Terminal - NET SpA *in liquidazione*	Padova	1.560.000	RFI SpA	51
Servizi Ferroviari Portuali - Ferport Genova Srl in liquidazione	Genova	712.000	Serfer Srl	51
Sideuropa Srl	Milano	450.000	FS Logistica SpA	50
East Rail Srl in liquidazione	Trieste	320.479	Trenitalia SpA	32

Allegato n. 5

MAPPA DI CONSOLIDAMENTO DEL GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE




STATO ITALIANE SPA
59,99%
100%
100%
59,99%
100%
55,0%
100%
14,74%
CENTOSTAZIONI
FS SISTEMI URBANI
SELF
GRANDI STAZIONI
FS TELCO
SOGIN
FS TRASPORTI SU GOMMA
FNM
ITALIA LOGISTICA
100%
METROPARK
35,00%
PORTA SUD
51,00%
GRANDI STAZIONI CESKA REPUBLIKA
100%
ITALCONTAINER
21,27%
SINTER INLAND TERMINAL
100%
GRANDI STAZIONI INGEGNERIA
SITA
SGT
43,75%
TEVERE TPL
51,00%
VIAGGI E TURISMO MAROZZI
49,00%
ATIROM
30,00%


AREA DI CONSOLIDAMENTO DEL GRUPPO FS AL 31.12.2010
Capogruppo e Società Controllate di Gruppo
Società controllate consolidate con il metodo proporzionale
Società collegate di Gruppo consolidate con il metodo del Patrimonio netto e società controllate valutate al costo

FERROVIE DELLO STATO

1861 > 2011 > >

Dirigente Preposto
alla redazione dei documenti contabili societari

ATTESTAZIONE DELL'AMMINISTRATORE DELEGATO E DEL DIRIGENTE PREPOSTO ALLA REDAZIONE DEI DOCUMENTI CONTABILI SOCIETARI RELATIVA AL BILANCIO CONSOLIDATO DEL GRUPPO FERROVIE DELLO STATO AL 31 DICEMBRE 2010

1. I sottoscritti Mauro Moretti e Vittorio de Silvio, nella qualità rispettivamente di Amministratore Delegato e di Dirigente Preposto alla redazione dei documenti contabili societari di Ferrovie dello Stato S.p.A., tenuto conto:

   - di quanto previsto dall'art. 16 dello Statuto sociale di Ferrovie dello Stato S.p.A.;
   - di quanto precisato nel successivo punto 2;

   attestano:

   - l'adeguatezza in relazione alle caratteristiche del Gruppo Ferrovie dello Stato;
   - l'effettiva applicazione;

   delle procedure amministrativo - contabili per la formazione del bilancio consolidato nel corso dell'esercizio 2010.

2. Al riguardo si segnala che:

   a. la valutazione dell'adeguatezza e dell'effettiva applicazione delle procedure amministrativo – contabili per la formazione del bilancio consolidato del Gruppo Ferrovie dello Stato si è basata sul modello interno definito in coerenza con l'"*Internal Controls – Integrated Framework*" emesso dal "*Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission*" che rappresenta un *framework* di riferimento per il sistema di controllo interno generalmente accettato a livello internazionale;

   b. da tale valutazione permangono esigenze di miglioramento nel sistema di controllo interno amministrativo – contabile con riferimento alle società Sita/Sogin e Grandi Stazioni, a fronte delle quali sono stati richiesti specifici piani di azione correttivi.

3. Si attesta, inoltre, che il bilancio consolidato:

   a. è redatto in conformità ai principi contabili internazionali applicabili riconosciuti nella Comunità Europea ai sensi del regolamento (CE) n.1606/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio del 19 luglio 2002;

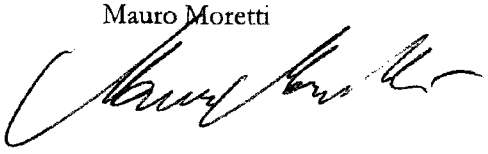
   b. corrisponde alle risultanze dei libri e delle scritture contabili;

   c. è idoneo a fornire una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale, economica e finanziaria dell'insieme delle imprese incluse nel consolidamento del Gruppo Ferrovie dello Stato.

17 Maggio 2011

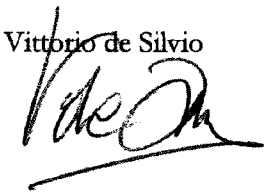
L'Amministratore Delegato

Mauro Moretti



Il Dirigente Preposto alla redazione dei documenti contabili societari

Vittorio de Silvio



pwc

RELAZIONE DELLA SOCIETÀ DI REVISIONE AI SENSI DELL'ARTICOLO 14 DEL DLGS 27 GENNAIO 2010, N° 39

All'Azionista delle
Ferrovie dello Stato SpA

1 Abbiamo svolto la revisione contabile del bilancio consolidato, costituito dal prospetto della situazione patrimoniale-finanziaria consolidata, dal conto economico consolidato, dal prospetto di conto economico complessivo consolidato, dal prospetto delle variazioni del patrimonio netto consolidato, dal rendiconto finanziario consolidato e dalle relative note esplicative, delle Ferrovie dello Stato SpA e sue controllate ("Gruppo Ferrovie dello Stato") chiuso al 31 dicembre 2010. La responsabilità della redazione del bilancio compete agli amministratori delle Ferrovie dello Stato SpA. E' nostra la responsabilità del giudizio professionale espresso sul bilancio e basato sulla revisione contabile. Il suddetto bilancio consolidato è stato preparato per la prima volta secondo gli International Financial Reporting Standards adottati dall'Unione Europea.

2 Il nostro esame è stato condotto secondo i principi di revisione emanati dal Consiglio Nazionale dei Dottori Commercialisti e degli Esperti Contabili e raccomandati dalla CONSOB. In conformità ai predetti principi, la revisione è stata pianificata e svolta al fine di acquisire ogni elemento necessario per accertare se il bilancio consolidato sia viziato da errori significativi e se risulti, nel suo complesso, attendibile. Il procedimento di revisione comprende l'esame, sulla base di verifiche a campione, degli elementi probativi a supporto dei saldi e delle informazioni contenuti nel bilancio, nonché la valutazione dell'adeguatezza e della correttezza dei criteri contabili utilizzati e della ragionevolezza delle stime effettuate dagli amministratori. Riteniamo che il lavoro svolto fornisca una ragionevole base per l'espressione del nostro giudizio professionale.

Il bilancio consolidato presenta ai fini comparativi i dati corrispondenti dell'esercizio precedente predisposti in conformità ai medesimi principi contabili. Inoltre, la nota esplicativa n° 46 illustra gli effetti della transizione agli International Financial Reporting Standards adottati dall'Unione Europea. L'informativa presentata nella suddetta nota esplicativa è stata da noi esaminata ai fini dell'espressione del giudizio sul bilancio consolidato chiuso al 31 dicembre 2010.

3 A nostro giudizio, il bilancio consolidato delle Ferrovie dello Stato SpA al 31 dicembre 2010 è conforme agli International Financial Reporting Standards adottati dall'Unione Europea; esso pertanto è redatto con chiarezza e rappresenta in modo veritiero e corretto la situazione patrimoniale e finanziaria, il risultato economico ed i flussi di cassa del Gruppo Ferrovie dello Stato per l'esercizio chiuso a tale data.

4 La responsabilità della redazione della relazione sulla gestione in conformità a quanto previsto dalle norme di legge compete agli amministratori delle Ferrovie dello Stato SpA. E' di nostra competenza l'espressione del giudizio sulla coerenza della relazione sulla gestione con il bilancio, come richiesto dalla legge. A tal fine, abbiamo svolto le procedure indicate dal principio di revisione 001 emanato dal Consiglio Nazionale dei Dottori Commercialisti e degli Esperti Contabili e raccomandato dalla CONSOB. A nostro giudizio la relazione sulla gestione è coerente con il bilancio consolidato delle Ferrovie dello Stato SpA al 31 dicembre 2010.

Roma, 1 giugno 2011

PricewaterhouseCoopers SpA

Luciano Festa
(Revisore legale)

Prospetti contabili

Prospetto della situazione patrimoniale-finanziaria

	Note	31.12.2010	31.12.2009	01.01.2009
Attività				
Immobili, impianti e macchinari	(8)	43.043.696	43.642.564	44.634.887
Investimenti immobiliari	(9)	417.941.244	425.959.558	550.372.262
Attività immateriali	(10)	40.636.754	37.680.796	32.842.927
Attività per imposte anticipate	(11)	205.603.818	207.166.608	228.069.107
Partecipazioni	(12)	35.925.806.509	35.525.609.248	35.275.609.248
Attività finanziarie non correnti (inclusi derivati)	(13)	5.824.997.662	6.024.565.120	6.218.158.030
Crediti commerciali non correnti	(16)	8.287.562	9.324.833	8.549.634
Altre attività non correnti	(14)	1.164.366.964	1.723.562.422	1.094.760.785
Totale attività non correnti		**43.630.684.209**	**43.997.511.149**	**43.452.996.880**
Rimanenze	(15)	374.191.805	397.417.223	466.647.593
Crediti commerciali correnti	(16)	92.369.526	109.378.113	72.613.107
Attività finanziarie correnti (inclusi i derivati)	(13)	1.067.864.538	1.422.788.556	1.185.564.915
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	(17)	169.849.646	282.915.008	615.733.766
Crediti tributari	(18)	81.812.059	80.879.963	83.349.727
Altre attività correnti	(14)	443.315.872	690.574.766	1.861.207.967
Attività possedute per la vendita e gruppi in dismissione	(7)	0	30.031.452	30.031.452
Totale attività correnti		**2.229.403.446**	**3.013.985.081**	**4.315.148.527**
Totale attività		**45.860.087.655**	**47.011.496.230**	**47.768.145.407**
Patrimonio netto				
Capitale sociale	(19)	38.790.425.485	38.790.425.485	38.790.425.485
Riserve	(19)	297.168.094	293.256.813	292.919.690
Utili (perdite) portati a nuovo	(19)	(3.046.628.379)	(3.118.940.205)	(3.129.668.803)
Utile (perdita) d'esercizio	(19)	20.921.474	75.815.454	11.293.261
Totale patrimonio netto		**36.061.886.674**	**36.040.557.547**	**35.964.969.633**
Passività				
Finanziamenti a medio/lungo termine	(21)	6.201.735.216	6.401.666.000	6.593.404.015
TFR e altri benefici ai dipendenti	(22)	18.024.579	20.145.381	20.758.903
Fondi rischi e oneri	(23)	105.036.255	101.743.752	91.560.769
Passività per imposte differite	(11)	385.419.822	433.440.624	475.617.098
Debiti commerciali non correnti	(26)	281.600	125.000	150.090
Altre passività non correnti	(25)	1.368.817.965	1.899.387.154	1.253.321.725
Totale passività non correnti		**8.079.315.437**	**8.856.507.911**	**8.434.812.600**

(segue)

	Note	31.12.2010	31.12.2009	01.01.2009
Finanziamenti a breve termine	(21)	130.018.507	6.000.075	10.073.383
Quota corrente dei finanziamenti a medio/lungo termine	(21)	208.073.966	199.045.304	712.811.786
Quota a breve dei Fondi rischi e oneri	(23)	31.444.338	7.175.582	18.908.311
Debiti commerciali correnti	(26)	55.763.934	63.290.177	58.504.808
Debiti per imposte sul reddito	(27)	29.332	1.650.725	1.965.189
Passività finanziarie correnti (inclusi derivati)	(24)	547.252.396	814.951.920	391.772.783
Altre passività correnti	(25)	746.303.071	1.022.316.989	2.174.326.914
Totale passività correnti		**1.718.885.544**	**2.114.430.772**	**3.368.363.174**
Totale passività		**9.798.200.981**	**10.970.938.683**	**11.803.175.774**
Totale patrimonio netto e passività		**45.860.087.655**	**47.011.496.230**	**47.768.145.407**

valori in euro

Conto economico

	Note	2010	2009
Ricavi e proventi			
Ricavi delle vendite e prestazioni	(28)	148.633.561	175.964.559
Altri proventi	(29)	4.656.568	11.868.658
Totali ricavi		**153.290.129**	**187.833.217**
Costi operativi		**160.640.602**	**177.367.407**
Costo del personale	(30)	51.350.131	52.716.392
Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	(31)	23.198.633	41.554.540
Costi per servizi	(32)	55.376.499	55.831.312
Costi per godimento beni di terzi	(33)	11.948.299	12.979.241
Altri costi operativi	(34)	18.905.378	14.462.543
Costi per lavori interni capitalizzati	(35)	(138.338)	(176.621)
Ammortamenti	(36)	**19.940.815**	**18.723.462**
Svalutazioni e perdite (riprese) di valore		**1.309.334**	**830.360**
Svalutazione delle immobilizzazioni immateriali	(37)	322.643	0
Svalutazione di immobili, impianti e macchinari	(37)	4.709	318
Rettifiche e riprese di valore su crediti	(37)	981.982	830.042
Accantonamenti per rischi e oneri	(38)	**5.040.979**	**16.656.000**
Risultato operativo (EBIT)		**(33.641.601)**	**(25.744.012)**
Proventi e oneri finanziari			
Proventi finanziari	(39)	234.838.892	317.649.659
Oneri finanziari	(40)	261.075.692	277.551.139
Risultato prima delle imposte		**(59.878.401)**	**14.354.508**
Imposte sul reddito	(41)	80.799.876	61.460.946
Risultato netto d'esercizio		**20.921.475**	**75.815.454**

valori in euro

Prospetto di Conto economico complessivo

	Note	2010	2009
Risultato netto del periodo	(19)	**20.921.476**	**75.815.454**
Altre componenti di conto economico complessivo			
Utili (perdite) relativi a benefici attuariali	(20)	407.653	(227.540)
Totale conto economico complessivo dell'esercizio		**21.329.129**	**75.587.914**

valori in euro

Prospetto delle variazioni del patrimonio netto

Patrimonio netto	Capitale sociale	Riserve					Utili (perdite) d'esercizio	Totale
		Riserva legale	Riserva straordinaria	Riserve diverse	Riserva Utili (perdite) attuariali per benefici ai dipendenti	Utili (perdite) portati a nuovo		
Saldo al 1° gennaio 2009	**38.790.425.485**	**10.423.539**	**27.896.982**	**254.599.169**	**0**	**(3.129.668.803)**	**11.293.261**	**35.964.969.633**
Aumento di capitale								0
Distribuzione dividendi								0
Destinazione del risultato netto dell'esercizio precedente		564.663				10.728.598	(11.293.261)	0
Utile/(Perdita) complessivo rilevato di cui:								
Utile/(Perdita) rilevato direttamente a patrimonio netto								0
Altri movimenti					(227.540)			(227.540)
Utile (Perdita) d'esercizio							75.815.454	75.815.454
Saldo al 31 dicembre 2009	**38.790.425.485**	**10.988.202**	**27.896.982**	**254.599.169**	**(227.540)**	**(3.118.940.205)**	**75.815.454**	**36.040.557.547**
Aumento di capitale								0
Distribuzione dividendi								0
Destinazione del risultato netto dell'esercizio precedente		3 .503.628				72.311.826	(75.815.454)	0
Utile/(Perdita) complessivo rilevato di cui:								
Utile/(Perdita) rilevato direttamente a patrimonio netto								0
Altri movimenti					407.653			407.653
Utile (Perdita) d'esercizio							20.921.474	20.921.474
Saldo al 31 dicembre 2010	**38.790.425.485**	**14.491.830**	**27.896.982**	**254.599.169**	**180.113**	**(3.046.628.379)**	**20.921.474**	**36.061.886.674**

valori in euro

Rendiconto finanziario

	Note	31.12.2010	31.12.2009
Disponibilità monetarie nette iniziali		**191.053.913**	**484.259.106**
Flusso monetario generato da attività di esercizio			
Utile (perdita) del periodo	(19)	20.921.474	75.815.454
Ammortamenti	(36)	19.940.815	18.723.462
Svalutazione di immobilizzazioni e perdite	(37)	591.380	160.605
Variazione netta fondo T.F.R.	(22)	(1.713.149)	(841.062)
Ricavi non monetari	(29)	(50.000)	(5.073.386)
Variazione rimanenze	(15)	21.200.294	38.831.916
Variazioni crediti commerciali e diversi	(11) (14) (16) (18)	819.469.876	527.663.622
Variazioni Fondi Rischi ed oneri	(23)	33.567.650	15.153.640
Variazione debiti commerciali e diversi	(11) (25) (26) (27)	(863.890.309)	(543.675.155)
Totale		**50.038.661**	**126.759.096**
Flusso monetario generato da attività di investimento			
Investimenti in:			
- immobilizzazioni immateriali	(10)	(14.639.955)	(14.182.411)
- immobilizzazioni materiali	(8) (9)	(3.762.447)	(8.483.776)
- partecipazioni	(12)	(394.641.335)	(250.000.000)
Attività possedute per la vendita	(7)	30.031.452	0
Variazione Attività Finanziarie	(13)	496.774.017	562.532.271
Totale		**113.761.732**	**289.866.084**
Flusso monetario generato da attività di finanziamento			
Finanziamenti ricevuti/rimborsati	(21) (24)	(66.838.252)	(709.830.373)
Totale		**(66.838.252)**	**(709.830.373)**
Flusso monetario complessivo del periodo		**96.962.141**	**(293.205.193)**
Disponibilità monetarie nette finali	(13) (17) (24)	**288.016.054**	**191.053.913**
di cui: saldo del c/c intersocietario	(13) (24)	118.166.408	91.861.095

valori in euro

Note esplicative al Bilancio Civilistico

1. Premessa

Il presente bilancio civilistico relativo all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2010 (di seguito anche il "bilancio civilistico") è stato predisposto in conformità agli *International Financial Reporting Standards*, emanati dall'*International Accounting Standards Board*, adottati dall'Unione Europa ("EU-IFRS"). Occorre in particolare segnalare che Ferrovie dello Stato SpA si è avvalsa della facoltà prevista dal Decreto Legislativo 28 febbraio 2005, n. 38, che disciplina l'esercizio delle opzioni previste dall'articolo 5 del Regolamento Europeo n. 1606/2002 in materia di principi contabili internazionali. In particolare, ai sensi degli articoli 3 e 4 del suddetto decreto legislativo, la Società ha applicato gli EU-IFRS per la redazione del bilancio civilistico a partire dall'esercizio chiuso al 31 dicembre 2010. Fino all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2009 la Società ha predisposto i propri bilanci civilistici in accordo con quanto disciplinato in materia dal Decreto Legislativo n. 127 del 9 aprile 1991, così come interpretato dai principi contabili emanati dall'Organismo Italiano di Contabilità (i "Principi Contabili Italiani").

2. Società

Ferrovie dello Stato SpA (nel seguito anche la "Società" ovvero "Ferrovie dello Stato") è una società costituita e domiciliata in Italia e organizzata secondo l'ordinamento giuridico della Repubblica Italiana. La Società ha la propria sede sociale in Roma, P.zza della Croce Rossa 1.
Gli Amministratori in data 17 maggio 2011 hanno approvato il bilancio di esercizio al 31 dicembre 2010 e la sua messa a disposizione degli Azionisti nei termini previsti dall'art. 2429 del Codice Civile. Il presente bilancio sarà sottoposto per l'approvazione all'Assemblea in data entro i termini previsti dall'art. 2364 del Codice Civile e sarà depositato entro i termini previsti dall'art. 2435 del Codice Civile. L'Assemblea ha il potere di apportare modifiche al presente bilancio. Ai fini di quanto previsto dal paragrafo 17 dello IAS 10, la data presa in considerazione dagli Amministratori nella redazione del bilancio è il 17 maggio 2011, data di approvazione del Consiglio di Amministrazione.
In presenza di significative partecipazioni di controllo e in ottemperanza allo IAS 27 la Società redige il bilancio consolidato che presenta un patrimonio netto consolidato di Gruppo di 36.045 milioni di euro e un utile d'esercizio di pertinenza del Gruppo di 118 milioni di euro.
La società PricewaterhouseCoopers SpA è incaricata della funzione di revisione legale dei conti, ai sensi dell'articolo 14 del D.Lgs. 39/2010 e degli articoli 2409-bis e seguenti del Codice Civile.

3. Criteri di redazione del bilancio civilistico

Di seguito sono riportati i principali criteri e i principi contabili applicati nella preparazione del bilancio civilistico.
Come precedentemente indicato, il bilancio civilistico è stato predisposto in conformità agli EU-IFRS, intendendosi per tali tutti gli "*International Financial Reporting Standards*", tutti gli *International Accounting Standards* (IAS), tutte le interpretazioni dell'*International Financial Reporting Interpretations Committee* (IFRIC), precedentemente denominate *Standing Interpretations Committee* (SIC) adottati dall'Unione Europea e contenuti nei relativi Regolamenti U.E. pubblicati sino al 17 maggio 2011, data in cui il Consiglio di Amministrazione della Società ha approvato il presente documento. In particolare, gli EU-IFRS sono stati applicati in modo coerente a tutti i periodi presentati nel presente documento.
Si segnala, inoltre, che il presente bilancio è stato redatto sulla base delle migliori conoscenze degli EU-IFRS e tenuto conto della miglior dottrina in materia; eventuali futuri orientamenti e aggiornamenti interpretativi troveranno riflesso negli esercizi successivi, secondo le modalità di volta in volta previste dai principi contabili di riferimento.
Poiché il presente bilancio civilistico è stato redatto per la prima volta in conformità agli EU-IFRS, in conformità a quanto disciplinato dall'IFRS 1 "Prima Adozione degli *International Financial Reporting Standards*", è stato necessario effettuare un processo di conversione dai Principi Contabili Italiani, utilizzati per la redazione del bilancio civilistico fino all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2009, agli EU-IFRS; a tale fine è stata identificata quale data di transizione agli EU-IFRS il 1° gennaio

2009. Per quanto concerne l'informativa prevista dall'IFRS 1 relativa agli effetti contabili connessi alla transizione dai Principi Contabili Italiani agli EU-IFRS, si rinvia a quanto dettagliatamente riportato nel paragrafo "48. Effetti della transizione ai Principi Contabili Internazionali (IFRS)".
Il bilancio civilistico è redatto e presentato in euro, che rappresenta la valuta funzionale della Società e cioè la moneta corrente dei paesi in cui la Società opera principalmente; tutti gli importi inclusi nelle tabelle delle seguenti note, salvo ove diversamente indicato, sono espressi in migliaia di euro.

Di seguito sono indicati gli schemi di bilancio utilizzati e i relativi criteri di classificazione adottati dalla Società, nell'ambito delle opzioni previste dallo IAS 1 "Presentazione del bilancio":
- il Prospetto della situazione patrimoniale-finanziaria è stato predisposto classificando le attività e le passività secondo il criterio "corrente/non corrente";
- il Conto economico è stato predisposto classificando i costi operativi per natura;
- il Conto economico complessivo comprende, oltre al risultato d'esercizio, le altre variazioni delle voci di patrimonio netto riconducibili a operazioni non poste in essere con gli azionisti della Società;
- il Rendiconto finanziario è stato predisposto esponendo i flussi finanziari derivanti dalle attività operative secondo il "metodo indiretto".

Il presente bilancio civilistico è stato redatto nel presupposto della continuità aziendale, in quanto gli amministratori hanno verificato l'insussistenza di indicatori di carattere finanziario, gestionale o altro genere che potessero segnalare criticità circa la capacità della Società di far fronte alle proprie obbligazioni nel prevedibile futuro e in particolare nei prossimi 12 mesi. La descrizione delle modalità attraverso le quali la Società gestisce i rischi finanziari è contenuta nella successiva nota 5 - Gestione dei rischi finanziari e operativi.
Il bilancio civilistico è stato predisposto sulla base del criterio convenzionale del costo storico salvo che per la valutazione delle attività e passività finanziarie, nei casi in cui è obbligatoria l'applicazione del criterio del *fair value*.

4. Principi contabili applicati

Di seguito sono brevemente riportati i principi contabili e i criteri di valutazione più significativi utilizzati per la redazione del bilancio civilistico.

Immobili, impianti e macchinari

Gli immobili, impianti e macchinari sono iscritti al costo d'acquisto o di produzione, al netto degli ammortamenti accumulati e delle eventuali perdite di valore. Il costo d'acquisto o di produzione include gli oneri direttamente sostenuti per predisporre le attività al loro utilizzo, nonché eventuali oneri di smantellamento e di rimozione che verranno sostenuti conseguentemente a obbligazioni contrattuali che richiedano di riportare il bene nelle condizioni originarie. Gli oneri finanziari direttamente attribuibili all'acquisizione, costruzione o produzione di attività qualificate, vengono capitalizzati e ammortizzati sulla base della vita utile del bene cui fanno riferimento. I costi per migliorie, ammodernamento e trasformazione aventi natura incrementativa delle attività materiali sono rilevati all'attivo patrimoniale.
Gli oneri sostenuti per le manutenzioni e le riparazioni di natura ordinaria sono direttamente imputati a conto economico quando sostenuti. La capitalizzazione dei costi inerenti l'ampliamento, ammodernamento o miglioramento degli elementi strutturali di proprietà o in uso da terzi è effettuata nei limiti in cui essi rispondono ai requisiti per essere separatamente classificati come attività o parte di un'attività, applicando il criterio del "*component approach*", secondo il quale ciascuna componente suscettibile di un'autonoma valutazione della vita utile e del relativo valore deve essere trattata individualmente.
L'ammortamento viene calcolato in modo sistematico e costante sulla base delle aliquote ritenute rappresentative della vita utile economico-tecnica stimata dei cespiti.
La vita utile delle immobilizzazioni materiali e il loro valore residuo sono rivisti e aggiornati, ove necessario, almeno alla chiusura di ogni esercizio. I terreni sono ammortizzati solo per la parte relativa agli oneri di bonifica capitalizzati.
Le aliquote di ammortamento utilizzate sono le seguenti:

Investimenti immobiliari

Gli investimenti immobiliari sono proprietà immobiliari possedute al fine di conseguire canoni di locazione e/o per l'apprezzamento del capitale investito e non sono destinati alla vendita nel normale svolgimento dell'attività imprenditoriale. Inoltre, gli investimenti immobiliari non sono utilizzati nella produzione o nella fornitura di beni o di servizi o nell'amministrazione aziendale. I principi contabili utilizzati per la contabilizzazione della voce in oggetto sono conformi ai criteri precedentemente descritti per la voce "Immobili, impianti e macchinari".
Nel caso in cui viene avviato un progetto di sviluppo con la prospettiva di una vendita futura, gli immobili sono riclassificati nella voce "Rimanenze" a seguito del cambiamento della destinazione d'uso. Il valore contabile alla data di cambio della destinazione dell'immobile viene assunto come costo per la successiva contabilizzazione tra le rimanenze.

Attività immateriali

Le attività immateriali sono costituite da elementi non monetari, identificabili e privi di consistenza fisica, controllabili e atti a generare benefici economici futuri. Tali elementi sono rilevati al costo di acquisto e/o di produzione, comprensivo delle spese direttamente attribuibili per predisporre l'attività al suo utilizzo, al netto degli ammortamenti cumulati e delle eventuali perdite di valore. Gli eventuali interessi passivi maturati durante e per lo sviluppo delle immobilizzazioni immateriali sono considerati parte del costo di acquisto.
L'ammortamento ha inizio nel momento in cui l'attività è disponibile all'uso ed è ripartito sistematicamente in relazione alla residua possibilità di utilizzazione della stessa e cioè sulla base della stimata vita utile.
Le principali immobilizzazioni immateriali si distinguono in:

(a) Concessioni, licenze e marchi
Le concessioni, le licenze e marchi sono ammortizzati in quote costanti in base alla relativa durata. I costi delle licenze *software* inclusivi delle spese sostenute per rendere il *software* pronto per l'utilizzo sono ammortizzati a quote costanti in 5 anni.
I costi relativi alla manutenzione dei programmi *software* sono spesati nel momento in cui sono sostenuti.

(b) Costi di ricerca e sviluppo
I costi relativi all'attività di ricerca sono imputati al conto economico dell'esercizio in cui sono sostenuti, mentre i costi di sviluppo sono iscritti tra le immobilizzazioni immateriali laddove risultino soddisfatte tutte le seguenti condizioni:
- il progetto è chiaramente identificato e i costi a esso riferiti sono identificabili e misurabili in maniera attendibile;
- è dimostrata la fattibilità tecnica del progetto;
- è dimostrata l'intenzione di completare il progetto e di vendere o utilizzare i beni immateriali generati dal progetto;
- esiste un mercato potenziale o, in caso di uso interno, è dimostrata l'utilità dell'immobilizzazione immateriale per la produzione dei beni immateriali generati dal progetto;
- sono disponibili le risorse tecniche e finanziarie necessarie per il completamento del progetto.

L'ammortamento di eventuali costi di sviluppo iscritti tra le immobilizzazioni immateriali inizia a partire dalla data in cui il risultato generato dal progetto è utilizzabile e viene effettuato in un periodo pari a 5 anni.
Qualora, in un identificato progetto interno di formazione di un'attività immateriale, la fase di ricerca non sia distinguibile dalla fase di sviluppo il costo derivante da tale progetto è interamente imputato a conto economico come se lo stesso fosse sostenuto esclusivamente nella fase di ricerca.
Gli utili e le perdite derivanti dall'alienazione di un'attività immateriale sono determinati come differenza tra il valore di dismissione, al netto dei costi di vendita, e il valore di carico del bene e sono rilevati a conto economico al momento dell'alienazione.

Riduzione di valore delle attività immateriali e materiali

I) Attività (immateriali e materiali) a vita utile definita

A ciascuna data di riferimento del bilancio, è effettuata una verifica volta ad accertare se vi sono indicazioni che gli immobili, impianti e macchinari e le attività immateriali possano avere subito una riduzione di valore. A tal fine si considerano sia fonti interne che esterne di informazione. Relativamente alle prime (fonti interne) si considera: l'obsolescenza o il deterioramento fisico dell'attività, eventuali cambiamenti significativi nell'uso dell'attività e l'andamento economico dell'attività rispetto a quanto previsto. Per quanto concerne le fonti esterne si considera: l'andamento dei prezzi di mercato delle attività, eventuali discontinuità tecnologiche, di mercato o normative, l'andamento dei tassi di interesse di mercato o del costo del capitale utilizzato per valutare gli investimenti.

Nel caso sia identificata la presenza di tali indicatori, si procede alla stima del valore recuperabile delle suddette attività, imputando l'eventuale svalutazione rispetto al relativo valore di libro a conto economico. Il valore recuperabile di un'attività è rappresentato dal maggiore tra il *fair value*, al netto dei costi accessori di vendita, e il relativo valore d'uso, intendendosi per quest'ultimo il valore attuale dei flussi finanziari futuri stimati per tale attività. Nel determinare il valore d'uso, i flussi finanziari futuri attesi sono attualizzati utilizzando un tasso di sconto al lordo delle imposte che riflette le valutazioni correnti di mercato del costo del denaro, rapportato al periodo dell'investimento e ai rischi specifici dell'attività.

II) Attività immateriali non ancora disponibili per l'uso

Il valore recuperabile delle attività immateriali non ancora disponibili per l'uso, è sottoposto a verifica della recuperabilità del valore annualmente o più frequentemente, in presenza di indicatori che possano far ritenere che le suddette attività abbiano subito una riduzione di valore.

Partecipazioni in imprese controllate, collegate, a controllo congiunto e altre partecipazioni

Le partecipazioni in imprese controllate, collegate, a controllo congiunto e altre partecipazioni sono valutate al costo rettificato per le riduzioni di valore. Quando vengono meno i motivi che hanno determinato la riduzione di valore, il valore contabile della partecipazione è incrementato fino a concorrenza del relativo costo originario. Tale ripristino viene iscritto a conto economico.

Strumenti Finanziari

Crediti e debiti

I crediti sono iscritti inizialmente al valore equo *(fair value)* che, generalmente, coincide con il valore nominale. Successivamente sono valutati al costo ammortizzato e ridotti, in caso di perdite di valore, al loro presumibile valore di realizzo mediante l'iscrizione di un apposito fondo rettificativo. La stima delle somme ritenute inesigibili è effettuata sulla base del valore dei flussi di cassa futuri attesi. Tali flussi tengono conto dei tempi di recupero previsti, del presumibile valore di realizzo, delle eventuali garanzie, nonché dei costi che si ritiene dovranno essere sostenuti per il recupero dei crediti. In tal caso il ripristino di valore è iscritto nel conto economico e non può in ogni caso superare il costo ammortizzato che il credito avrebbe avuto in assenza di precedenti rettifiche.

I debiti commerciali e gli altri debiti sono inizialmente iscritti al *fair value*, al netto dei costi accessori di diretta imputazione, e successivamente sono valutati al costo ammortizzato, applicando il criterio del tasso effettivo di interesse.

I crediti e debiti commerciali, la cui scadenza rientra nei normali termini commerciali, non sono attualizzati.

Disponibilità liquide e mezzi equivalenti

Le disponibilità liquide comprendono la cassa e i depositi bancari disponibili e le altre forme di investimento a breve termine, con scadenza all'origine uguale o inferiore ai tre mesi. Alla data di bilancio, gli scoperti di conto corrente sono classificati tra i debiti finanziari nelle passività correnti nella situazione patrimoniale-finanziaria. Gli elementi inclusi nelle disponibilità liquide sono valutati al *fair value* e le relative variazioni sono rilevate a conto economico.

Finanziamenti

I finanziamenti sono inizialmente iscritti al *fair value*, al netto dei costi accessori di diretta imputazione, e successivamente sono valutati al costo ammortizzato, applicando il criterio del tasso effettivo di interesse. Se vi è un cambiamento nella stima dei flussi di cassa attesi, il valore delle passività è ricalcolato per riflettere tale cambiamento sulla base del valore attuale dei nuovi flussi di cassa attesi e del tasso interno effettivo determinato inizialmente. I finanziamenti sono classificati fra le passività correnti, salvo quelli che hanno una scadenza contrattuale oltre i dodici mesi rispetto alla data di bilancio e quelli per i quali la Società abbia un diritto incondizionato a differire il loro pagamento per almeno dodici mesi dopo la data di riferimento. I finanziamenti sono rimossi dal bilancio al momento della loro estinzione e quando la Società abbia trasferito tutti i rischi e gli oneri relativi allo strumento stesso.

Attività e passività finanziarie

Le attività finanziarie, per cui esiste l'intenzione e la capacità da parte della Società di mantenerle sino alla scadenza in base a quanto richiesto dallo IAS 39, e le passività finanziarie sono iscritte al costo, quando la Società diviene parte nelle clausole contrattuali dello strumento, rappresentato dal *fair value* del corrispettivo iniziale, al netto degli eventuali costi di transazione direttamente attribuibili. Successivamente alla rilevazione iniziale, le attività e passività finanziarie sono valutate con il criterio del costo ammortizzato, utilizzando il tasso di interesse effettivo.
Le attività e passività finanziarie non sono più esposte in bilancio quando, per effetto della loro cessione o estinzione, la Società non è più coinvolta nella loro gestione, né detiene rischi e benefici relativi a tali strumenti ceduti/estinti.

Strumenti finanziari derivati

Alla data di stipula del contratto gli strumenti derivati sono inizialmente contabilizzati al *fair value* e, se gli strumenti derivati non sono contabilizzati quali strumenti di copertura, le successive variazioni del *fair value* sono trattate quali componenti del conto economico.

Stima del *fair value*

Il *fair value* degli strumenti finanziari quotati in un mercato attivo è basato sui prezzi di mercato alla data di bilancio. Il *fair value* degli strumenti finanziari non quotati in un mercato attivo è invece determinato utilizzando tecniche di valutazione basate su una serie di metodi e assunzioni legate a condizioni di mercato alla data di bilancio.
Di seguito si riporta la classificazione dei *fair value* degli strumenti finanziari sulla base dei seguenti livelli gerarchici:
Livello 1: *fair value* determinato con riferimento a prezzi quotati (non rettificati) su mercati attivi per strumenti finanziari identici;
Livello 2: *fair value* determinato con tecniche di valutazione con riferimento a variabili osservabili su mercati attivi;
Livello 3: *fair value* determinato con tecniche di valutazione con riferimento a variabili di mercato non osservabili.
Date le caratteristiche di breve termine dei crediti e dei debiti commerciali, si ritiene che i valori di carico rappresentino una buona approssimazione del *fair value.*

Rimanenze

Le rimanenze, costituite dagli immobili di *trading* ereditate dalla scissione della ex Ferrovie Real Estate SpA, sono iscritte al minore fra il costo di acquisizione e valore di mercato determinato con perizia di un terzo indipendente.
Esse sono iscritte al netto del fondo svalutazione e i costi incrementativi sono capitalizzati. La svalutazione viene eliminata negli esercizi successivi se vengono meno i motivi della stessa.

Benefici ai dipendenti

I benefici a breve termine sono rappresentati da salari, stipendi, relativi oneri sociali, indennità sostitutive di ferie e incentivi corrisposti sotto forma di bonus pagabile nei dodici mesi dalla data del bilancio. Tali benefici sono contabilizzati quali componenti del costo del personale nel periodo in cui è prestata l'attività lavorativa.

TFR e altri benefici ai dipendenti

La Società ha in essere sia piani a contribuzione definita sia piani a benefici definiti. I piani a contribuzione definita sono gestiti da soggetti terzi gestori di fondi, in relazione ai quali non vi sono obblighi legali o di altro genere a pagare ulteriori contributi qualora il fondo non abbia sufficienti attivi per adempiere agli impegni assunti nei confronti dei dipendenti. Per i piani

a contribuzione definita, la Società versa contributi, volontari o stabiliti contrattualmente, a fondi pensione assicurativi pubblici e privati. I contributi sono iscritti come costi del personale secondo il principio della competenza economica. I contributi anticipati sono iscritti come un'attività che sarà rimborsata o portata a compensazione di futuri pagamenti, qualora siano dovuti.
Un piano a benefici definiti è un piano non classificabile come piano a contribuzione definita. Nei programmi con benefici definiti l'ammontare del beneficio da erogare al dipendente è quantificabile soltanto dopo la cessazione del rapporto di lavoro, ed è legato a uno o più fattori quali l'età, gli anni di servizio e la retribuzione. Gli obblighi per i piani a benefici definiti sono pertanto determinati da un attuario indipendente utilizzando il *"projected unit credit method"*. Il valore attuale del piano a benefici definiti è determinato scontando i futuri flussi di cassa a un tasso di interesse pari a quello di obbligazioni (*highquality corporate*) emesse nella valuta in cui la passività sarà liquidata e che tenga conto della durata del relativo piano pensionistico. Gli utili e le perdite derivanti dall'effettuazione del calcolo attuariale sono interamente imputati al patrimonio netto nell'esercizio di riferimento.
In particolare, si segnala che la Società gestisce un piano a benefici definiti, rappresentato dal Trattamento di Fine Rapporto ("TFR"). Il TFR è obbligatorio per le imprese italiane ai sensi dell'art. 2120 del Codice Civile, ha natura di retribuzione differita ed è correlato alla durata della vita lavorativa dei dipendenti e alla retribuzione percepita nel periodo di servizio prestato. A partire dal 1° gennaio 2007, la Legge 27 dicembre 2006, n. 296 "Legge Finanziaria 2007" e successivi Decreti e Regolamenti, ha introdotto modifiche rilevanti nella disciplina del TFR, tra cui la scelta del lavoratore in merito all'eventuale destinazione del proprio TFR maturando ai fondi di previdenza complementare oppure al "Fondo di Tesoreria" gestito dall'INPS. Ne è derivato, pertanto, che l'obbligazione nei confronti dell'INPS e le contribuzioni alle forme pensionistiche complementari hanno assunto, ai sensi dello IAS 19 Benefici per i dipendenti, la natura di piani a contribuzione definite, mentre le quote iscritte al fondo TFR alla data del 1° gennaio 2007 mantengono la natura di piani a prestazioni definite.
La Società ha inoltre in essere un piano pensionistico a benefici definiti (Carta di Libera Circolazione CLC). La CLC garantisce ai dipendenti, ex dipendenti in pensione e ai loro famigliari il diritto di viaggiare gratuitamente o, in alcuni casi, attraverso il pagamento del diritto di ammissione, sui treni gestiti dal Gruppo Ferrovie dello Stato SpA.

Fondi rischi e oneri

I fondi rischi e oneri sono iscritti a fronte di perdite e oneri di natura determinata, di esistenza certa o probabile, dei quali, tuttavia, non sono determinabili l'ammontare e/o la data di accadimento. L'iscrizione viene rilevata solo quando esiste un'obbligazione corrente (legale o implicita) per una futura uscita di risorse economiche come risultato di eventi passati ed è probabile che tale uscita sia richiesta per l'adempimento dell'obbligazione. Tale ammontare rappresenta la miglior stima dell'onere per estinguere l'obbligazione. Il tasso utilizzato nella determinazione del valore attuale della passività riflette i valori correnti di mercato e tiene conto del rischio specifico associabile a ciascuna passività.
Quando l'effetto finanziario del tempo è significativo e le date di pagamento delle obbligazioni sono attendibilmente stimabili, i fondi sono valutati al valore attuale dell'esborso previsto utilizzando un tasso che rifletta le condizioni del mercato, la variazione del costo del denaro nel tempo e il rischio specifico legato all'obbligazione. L'incremento del valore del fondo determinato da variazioni del costo del denaro nel tempo è contabilizzato come interesse passivo.
I rischi per i quali il manifestarsi di una passività è soltanto possibile sono indicati nell'apposita sezione informativa sulle passività potenziali e per i medesimi non si procede ad alcuno stanziamento.

Conversione delle poste in valuta

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

Ricavi

I ricavi sono rilevati nella misura in cui è probabile che alla Società affluiranno dei benefici economici e il loro ammontare può essere determinato in modo attendibile, tenendo conto del valore di eventuali resi, abbuoni, sconti commerciali, e premi attinenti la quantità.
I ricavi per prestazioni di servizi sono rilevati a conto economico con riferimento allo stadio di completamento del servizio e solo quando il risultato della prestazione può essere attendibilmente stimato.
I ricavi da lavori in corso su ordinazione sono rilevati con riferimento allo stato di avanzamento (metodo della percentuale di completamento).
I ricavi delle vendite di beni sono valutati al *fair value* del corrispettivo ricevuto o spettante. I ricavi delle vendite di beni sono rilevati quando i rischi significativi e i benefici connessi alla proprietà dei beni sono trasferiti all'acquirente e i relativi costi possono essere stimati attendibilmente.
Gli interessi attivi sono registrati nel conto economico sulla base del tasso effettivo di rendimento.

Contributi pubblici

I contributi pubblici, in presenza di una delibera formale di attribuzione, e, in ogni caso, quando il diritto alla loro erogazione è ritenuto definitivo in quanto sussiste la ragionevole certezza che la Società rispetterà le condizioni previste per la percezione e che i contributi saranno incassati, sono rilevati per competenza in diretta correlazione con i costi sostenuti.

Contributi in conto esercizio

I contributi in conto esercizio si riferiscono a somme erogate dallo Stato o da altri Enti Pubblici alla Società a titolo di riduzione dei costi e oneri sostenuti. I contributi in conto esercizio sono imputati a conto economico a riduzione della voce di costo cui si riferiscono.

Riconoscimento dei costi

I costi sono riconosciuti quando sono relativi a beni e servizi acquistati o consumati nell'esercizio o per ripartizione sistematica.

Imposte sul reddito

Le imposte correnti sono determinate in base alla stima del reddito imponibile della Società e in conformità alla vigente normativa fiscale delle imprese. Le imposte anticipate e differite sono calcolate a fronte di tutte le differenze che emergono tra la base imponibile di una attività o passività e il relativo valore contabile, ad eccezione di quelle relative a differenze rivenienti dalle partecipazioni in società controllate, quando la tempistica di rigiro di tali differenze è soggetta al controllo della Società e risulta probabile che non si riverseranno in un lasso di tempo ragionevolmente prevedibile. Le imposte anticipate, incluse quelle relative alle perdite fiscali pregresse, per la quota non compensata dalle imposte differite, sono riconosciute nella misura in cui è probabile che sia disponibile un reddito imponibile futuro a fronte del quale le stesse possano essere recuperate. Le imposte anticipate e differite sono determinate utilizzando le aliquote fiscali che si prevede saranno applicabili negli esercizi nei quali le differenze saranno realizzate o estinte. Le imposte correnti, le imposte anticipate e differite sono rilevate nel conto economico, ad eccezione di quelle relative a voci rilevate tre le altre componenti del conto economico complessivo o direttamente addebitate o accreditate a patrimonio netto. Le imposte anticipate e differite sono compensate quando le stesse sono applicate dalla medesima autorità fiscale, vi è un diritto legale di compensazione ed è attesa una liquidazione del saldo netto. Le altre imposte non correlate al reddito, come le imposte indirette e le tasse, sono incluse nella voce di conto economico "Altri costi operativi".

Attività e passività possedute per la vendita e attività operative cessate

Le attività il cui valore contabile sarà recuperato principalmente attraverso la vendita anziché con il loro utilizzo continuativo sono classificate come possedute per la vendita e rappresentate separatamente dalle altre attività e passività del prospetto della situazione patrimoniale-finanziaria. I corrispondenti valori patrimoniali dell'esercizio precedente non sono riclassificati. Un'attività operativa cessata (*Discontinued Operations*) rappresenta una parte dell'entità che è stata dismessa o classificata come posseduta per la vendita, e:

- rappresenta un importante ramo di attività o area geografica di attività;
- è parte di un piano coordinato di dismissione di un importante ramo di attività o area geografica di attività;
- è una controllata acquisita esclusivamente allo scopo di essere rivenduta.

I risultati delle attività operative cessate – siano esse dismesse oppure classificate come possedute per la vendita e in corso di dismissione – sono esposti separatamente nel conto economico, al netto degli effetti fiscali. I corrispondenti valori relativi all'esercizio precedente, ove presenti, sono riclassificati ed esposti separatamente nel conto economico separato, al netto degli effetti fiscali, ai fini comparativi. Le attività classificate come possedute per la vendita, sono dapprima rilevate in conformità allo specifico IFRS di riferimento applicabile a ciascuna attività e passività e, successivamente, sono rilevate al minore tra il valore contabile e il relativo *fair value*, al netto dei costi di vendita. Eventuali successive perdite di valore sono rilevate direttamente a rettifica delle attività classificate come possedute per la vendita con contropartita a conto economico. Viene invece rilevato un ripristino di valore per ogni incremento successivo del *fair value* di un'attività al netto dei costi di vendita, ma solo fino a concorrenza della perdita per riduzione di valore complessiva precedentemente rilevata.

Principi contabili di recente emissione

Principi contabili omologati da parte dell'Unione Europea e applicati in via anticipata dalla Società

Alla data di approvazione del presente bilancio civilistico, il legislatore comunitario ha adottato alcuni principi contabili e interpretazioni non ancora obbligatorie, che sono stati applicati volontariamente dalla Società in via anticipata. Di seguito sono riepilogate tali modifiche:

Modifiche allo IAS 24 - "Informativa di bilancio sulle operazioni con parti correlate";

Modifiche allo IFRS 1 e IFRS 7 - "Esenzione limitata dall'informativa comparativa prevista dall'IFRS 7 per neoutilizzatori".

Principi contabili omologati da parte dell'Unione Europea e non applicati in via anticipata dalla Società

Alla data di approvazione del presente bilancio civilistico, il legislatore comunitario ha adottato alcuni principi contabili e interpretazioni, non ancora obbligatori, che verranno applicati, ove ne ricorrano i presupposti, dalla Società nei successivi esercizi. Di seguito sono riepilogate tali modifiche e i potenziali effetti sulla Società:

Modifiche allo IAS 32 - "Classificazione delle emissioni di diritti" (applicabile dal 1° gennaio 2011). La versione rivista del principio disciplina fattispecie e casistiche non presenti all'interno della Società alla data del presente bilancio civilistico; Modifiche all'IFRIC 14 - "Pagamenti anticipati relativi a una previsione di contribuzione minima" (applicabile dal 1° gennaio 2011). Si ritiene che l'adozione di tale versione rivista non comporterà alcun effetto sul bilancio civilistico della Società; Modifiche all'IFRIC 19 - "Estinzione di passività finanziarie con strumenti rappresentativi di capitale" (applicabile dal 1° gennaio 2011). Si ritiene che l'adozione di tale versione rivista non comporterà alcun effetto sul bilancio civilistico della Società; Il processo di *improvement* 2010 prevede la revisione di diversi principi contabili, la cui applicazione è prevista a partire dal 1° gennaio 2011, fra i quali l'IFRS 1 (Prima adozione degli *International Financial Reporting Standard*), l'IFRS 3 (Aggregazioni aziendali), l'IFRS 7 (Strumenti finanziari: informazioni integrative), lo IAS 1 (Presentazione del bilancio), lo IAS 27 (Bilancio consolidato e separato) e lo IAS 34 (Bilanci intermedi). L'adozione delle suddette modifiche non comporterà effetti significativi sul bilancio civilistico della Società.

Uso di stime e valutazioni

La redazione del bilancio civilistico richiede da parte degli amministratori l'applicazione di principi e metodologie contabili che, in talune circostanze, si poggiano su difficili e soggettive valutazioni e stime basate sull'esperienza storica e assunzioni che sono di volta in volta considerate ragionevoli e realistiche in funzione delle relative circostanze. I risultati finali delle

poste di bilancio per le quali sono state utilizzate le suddette stime e assunzioni, potranno pertanto differire anche significativamente da quelli riportati nei bilanci, a causa dell'incertezza che caratterizza le assunzioni e le condizioni sulle quali si basano le stime. Le stime e le assunzioni sono riviste periodicamente e gli effetti di ogni variazione sono riflessi a conto economico, qualora la stessa interessi solo l'esercizio. Nel caso in cui la revisione interessi esercizi sia correnti sia futuri, la variazione è rilevata nell'esercizio in cui la revisione viene effettuata e nei relativi esercizi futuri.
I risultati che si consuntiveranno potrebbero differire, anche significativamente, da tali stime a seguito di possibili mutamenti dei fattori considerati nella determinazione di tali stime.
Di seguito sono brevemente descritti i principi contabili che richiedono più di altri una maggiore soggettività da parte degli amministratori nell'elaborazione delle stime e per i quali un cambiamento nelle condizioni sottostanti le assunzioni utilizzate potrebbe avere un impatto significativo sui dati finanziari consolidati.

I) Riduzione di valore delle attività
In accordo con i principi contabili applicati dalla Società, le attività materiali e immateriali con vita definita sono oggetto di verifica al fine di accertare se si sia verificata una riduzione di valore, che va rilevata tramite una svalutazione, quando sussistono indicatori che facciano prevedere difficoltà per il recupero del relativo valore netto contabile tramite l'uso. La verifica dell'esistenza dei suddetti indicatori richiede da parte degli amministratori l'esercizio di valutazioni soggettive basate sulle informazioni disponibili all'interno della Società e dal mercato, nonché dall'esperienza storica. Inoltre, qualora venga determinato che possa essersi generata una potenziale riduzione di valore, la Società procede alla determinazione della stessa utilizzando tecniche valutative ritenute idonee. La corretta identificazione degli elementi indicatori dell'esistenza di una potenziale riduzione di valore, nonché le stime per la determinazione delle stesse dipendono da fattori che possono variare nel tempo influenzando le valutazioni e le stime effettuate dagli amministratori.

II) Fondi rischi e oneri
A fronte dei rischi legali e fiscali sono rilevati accantonamenti rappresentativi il rischio di esito negativo. Il valore dei fondi iscritti in bilancio relativi a tali rischi rappresenta la miglior stima alla data operata dagli amministratori. Tale stima comporta l'adozione di assunzioni che dipendono da fattori che possono cambiare nel tempo e che potrebbero pertanto avere effetti rispetto alle stime correnti effettuate dagli amministratori per la redazione del bilancio civilistico della Società.

III) Imposte
La contabilizzazione delle imposte differite attive è effettuata sulla base delle aspettative di reddito attese negli esercizi futuri. La valutazione dei redditi attesi ai fini della contabilizzazione delle imposte differite dipende da fattori che possono variare nel tempo e determinare effetti significativi sulla valutazione delle imposte differite attive.

IV) Fair value di strumenti finanziari derivati
Il *fair value* degli strumenti finanziari derivati che non sono quotati in mercati attivi è determinato usando tecniche di valutazione. La Società usa tecniche di valutazione che utilizzano input direttamente o indirettamente osservabili dal mercato alla data di chiusura dell'esercizio contabile, connessi alle attività o alle passività oggetto di valutazione. Pur ritenendo le stime dei suddetti *fair value* ragionevoli, possibili variazioni dei fattori di stima su cui si basa il calcolo dei predetti valori potrebbero produrre valutazioni diverse.

5. Gestione dei rischi finanziari e operativi

La Società è esposta ai seguenti rischi derivanti dall'utilizzo di strumenti finanziari:
- rischio di credito;
- rischio di liquidità;
- rischio di mercato;
- rischio di tasso;
- rischio di cambio.

Nella presente sezione vengono fornite informazioni relative all'esposizione dalla Società a ciascuno dei rischi su esposti nonché in merito agli obiettivi, alle politiche e ai processi di gestione di tali rischi e ai metodi utilizzati per valutarli. Il presente bilancio d'esercizio include, inoltre, ulteriori informazioni quantitative.

Rischio di credito

Il rischio di credito è il rischio che un cliente o una delle controparti di uno strumento finanziario causi una perdita finanziaria non adempiendo ad un'obbligazione e deriva principalmente dai crediti commerciali e dagli investimenti finanziari della Società nei confronti di terzi.
Le principali partite creditorie di natura commerciale sono collegabili alle vendite di immobili di *trading*; le vendite per le quali sono state concesse rateizzazioni o dilazioni di pagamento sono assistite da garanzie bancarie. In considerazione di ciò il rischio di credito relativo è alquanto contenuto.
Le prospettive di recuperabilità dei crediti sono valutate posizione per posizione, tenendo conto delle indicazioni dei responsabili di funzione e dei legali interni ed esterni che ne seguono l'eventuale pratica di recupero. I crediti per i quali alla data del bilancio sussiste la probabilità di una perdita vengono di conseguenza svalutati. Di seguito si riporta la tabella di movimentazione del fondo svalutazione crediti al 31 dicembre 2010:

Fondo svalutazione crediti	**Saldo al 31.12.2009**	**Incrementi**	**Altre variazioni**	**Saldo al 31.12.2010**
Clienti ordinari	13.690	886	14	14.590
Amministrazioni dello Stato	105	92	(14)	183
Altri crediti diversi	26	4	146	176
Totale	**13.821**	**982**	**146**	**14.949**

valori in migliaia di euro

Gli investimenti finanziari, inoltre, essendo nei confronti di società del Gruppo, non generano rischio di credito.

Rischio di liquidità

Il rischio liquidità è il rischio che un'entità abbia difficoltà ad adempiere alle obbligazioni associate a passività finanziarie da regolare consegnando disponibilità liquide o un'altra attività finanziaria.
Si evidenzia che l'indebitamento della Società è finalizzato essenzialmente alla corresponsione di finanziamenti attivi a favore delle società del Gruppo.
La Società ha utilizzato linee di credito *"uncommitted"* concesse dal sistema bancario per far fronte a esigenza di liquidità dettate principalmente da ritardi nei trasferimenti dello Stato. Tali risorse sono state destinate principalmente alla controllata Trenitalia ma anche, seppure in misura minore, a RFI.

Le scadenze contrattuali delle passività finanziarie, indicate al lordo degli interessi da versare, sono esposte nella tabella seguente:

31 dicembre 2010	Valore contabile	Flussi finanziari contrattuali	6 mesi o meno	6-12 mesi	1-2 anni	2-5 anni	Oltre 5 anni
Passività finanziarie non derivate							
Prestiti obbligazionari	3.297.621	4.168.635	19.214	23.117	54.301	1.101.487	2.970.516
Finanziamenti da banche	1.543.961	1.847.164	133.167	115.358	118.456	815.204	664.979
Debiti verso altri finanziatori	1.698.246	2.100.000	100.000	100.000	200.000	600.000	1.100.000
Debiti commerciali	56.046	56.046	55.764	0	282	0	0
Passività finanziarie	547.252	547.253	547.253	0	0	0	0
Totale	**7.143.126**	**8.719.098**	**855.398**	**238.475**	**373.039**	**2.516.691**	**4.735.495**

valori in migliaia di euro

31 dicembre 2009	Valore contabile	Flussi finanziari contrattuali	6 mesi o meno	6-12 mesi	1-2 anni	2-5 anni	Oltre 5 anni
Passività finanziarie non derivate							
Prestiti obbligazionari	3.296.900	4.396.486	16.625	22.088	70.961	909.891	3.376.921
Finanziamenti da banche	1.477.807	1.849.136	2.474	114.779	121.383	834.691	775.809
Debiti verso altri finanziatori	1.826.004	2.300.000	100.000	100.000	200.000	600.000	1.300.000
Debiti finanziari verso soc. del Gruppo	6.000	6.000	0	6.000	0	0	0
Debiti commerciali	63.415	63.415	63.290	0	125	0	0
Passività finanziarie	814.952	814.952	814.952	0	0	0	0
Totale	**7.485.078**	**9.429.989**	**997.341**	**242.867**	**392.469**	**2.344.582**	**5.452.730**

valori in migliaia di euro

I flussi contrattuali dei finanziamenti a tasso variabile sono stati calcolati utilizzando i tassi *forward* stimati alla data di chiusura di bilancio. I valori sono comprensivi delle quote capitali e delle quote interessi e sono esposti al valore nominale.
Si precisa, inoltre, che l'indebitamento in scadenza entro i sei mesi è costituito principalmente da debiti con rimborso a carico dello Stato e dal conto corrente intersocietario passivo.

Rischio di mercato

Il rischio di mercato è il rischio che il *fair value* o i flussi finanziari futuri di uno strumento finanziario fluttuino in seguito a variazioni dei prezzi di mercato, dovute a cambiamenti dei tassi di cambio, di interesse o delle quotazioni degli strumenti rappresentativi di capitale. L'obiettivo della gestione del rischio di mercato è la gestione e il controllo dell'esposizione della Società a tali rischi entro livelli accettabili.

Rischio di tasso

Il rischio di tasso in capo alla Società, è alquanto limitato e residuale, limitandosi al solo rischio relativo al prestito Unicredit a tasso variabile trasferito con atto di scissione dalla ex Ferrovie Real Estate SpA.
Si riporta di seguito una tabella con indicazione del profilo di indebitamento di Ferrovie dello Stato SpA dalla quale si evince chiaramente come le passività finanziarie a tasso variabile siano nella quasi totalità compensate da corrispondenti attività finanziarie nei confronti delle controllate a meno del prestito prima citato pari appunto, a 475.000mila euro.

	Valore contabile	
	31.12.2010	**31.12.2009**
Strumenti finanziari a tasso fisso		
Attività finanziarie	2.634.266	2.826.004
Passività finanziarie	2.634.266	2.826.004
Strumenti finanziari a tasso variabile		
Attività finanziarie	3.292.400	3.292.400
Passività finanziarie	3.767.400	3.767.400

valori in migliaia di euro

Analisi di sensitività dei flussi finanziari degli strumenti finanziari a tasso variabile.

Di seguito si riporta l'analisi di sensitività che evidenzia gli effetti che si sarebbero registrati in termini di variazione degli oneri/proventi finanziari a fronte di una variazione di +/50 *basis point* dei tassi di interesse Euribor applicati ai finanziamenti passivi/attivi nel corso del 2010.

	Shift + 50 bps	**Shift - 50 bps**
Interessi passivi Debito da tasso variabile	19.099	(19.099)
Interessi attivi da Operazioni di Finanziamento *Intercompany*	16.691	(16.691)
Totale	**2.408**	**(2.408)**

valori in migliaia di euro

Rischio di cambio

La Società è marginalmente esposta al rischio di cambio in quanto limitato ad una sola posizione debitoria.

6. Aggregazioni aziendali avvenute nel 2010

Acquisizione della società "SAP Srl in liquidazione" e fusione per incorporazione in Ferrovie dello Stato SpA

In data 9 Novembre 2010 è stato sottoscritto l'atto di fusione di SAP Srl in liquidazione in Ferrovie dello Stato SpA. Quest'ultima deteneva già la totalità delle azioni della società incorporata e, per tale ragione, l'operazione di aggregazione ha comportato esclusivamente l'annullamento delle azioni SAP senza alcun aumento di capitale nel bilancio della incorporante. Con la cancellazione dal Registro delle Imprese avvenuta il 18 novembre 2010, la Società ha acquisito nella propria contabilità i saldi dell'attivo e del passivo residuali rivenienti dalla contabilità della incorporata.
Gli effetti contabili e fiscali, però, sono retrodatati al primo gennaio 2010, data a partire dalla quale sono state imputate le operazioni della incorporata nel bilancio della incorporante.
In base alle disposizioni del documento Orientamenti Preliminari Interpretativi - OPI 2 - *Trattamento contabile delle fusioni nel bilancio d'esercizio* la presente operazione non determina mutamento di fatto del controllo sulle attività dell'impresa fusa; pertanto si è optato per la retrodatazione contabile degli effetti della fusione anche con riferimento ai costi e ricavi di SAP Srl. L'operazione in oggetto si configura, pertanto, come un'operazione *under common control,* esclusa quindi dall'ambito di applicazione dell'IFRS 3, e cioè come un'aggregazione aziendale in cui l'acquirente e l'entità acquisita (rispettivamente Ferrovie dello Stato e SAP) sono controllate dalla medesima entità sia prima, sia dopo l'aggregazione, e tale controllo non è transitorio. In questo caso è stato applicato il principio della continuità dei valori, dando rilevanza alla preesistenza del rapporto di controllo.
In osservanza dell'OPI 2, riportiamo nella pagina seguente i prospetti della situazione patrimoniale-finanziaria e del conto economico al 31 dicembre 2009 per riflettere gli effetti della suddetta operazione di fusione sui valori dell'esercizio precedente.

PROSPETTO DELLA SITUAZIONE PATRIMONIALE-FINANZIARIA

	31.12.2009 (FS al netto di SAP)	31 .12.2009 (SAP al netto di FS)	31.12.2009 (FS+SAP)
Attività			
Immobili, impianti e macchinari	43.643		43.643
Investimenti immobiliari	425.960		425.960
Attività immateriali	37.681		37.681
Attività per imposte anticipate	207.167		207.167
Partecipazioni	35.525.609		35.525.609
Attività finanziarie non correnti (inclusi derivati)	6.024.565		6.024.565
Crediti commerciali non correnti	9.325	16	9.341
Altre attività non correnti	1.723.562	154	1.723.716
Totale attività non correnti	**43.997.511**	**170**	**43.997.681**
Rimanenze	397.417		397.417
Crediti commerciali correnti	103.546		103.546
Attività finanziarie correnti (inclusi i derivati)	1.422.789		1.422.789
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	282.915	26	282.941
Crediti tributari	80.880		80.880
Altre attività correnti	690.575		690.575
Attività possedute per la vendita e gruppi in dismissione	30.031		30.031
Totale attività correnti	**3.008.153**	**26**	**3.008.179**
Totale attività	**47.005.665**	**196**	**47.005.861**
Patrimonio netto			
Capitale sociale	38.790.425		38.790.425
Riserve	293.257		293.257
Utili (perdite) portati a nuovo (accumulate)	(3.118.940)		(3.118.940)
Risultato d'esercizio	75.815		75.815
Totale patrimonio netto	**36.040.558**	**0**	**36.040.558**
Passività			
Finanziamenti a medio/lungo termine	6.401.666		6.401.666
TFR e altri benefici ai dipendenti	20.145		20.145
Fondi rischi e oneri	101.744	469	102.213
Passività per imposte differite	433.441		433.441
Debiti commerciali non correnti	125		125
Altre passività non correnti	1.899.387		1.899.387
Totale passività non correnti	**8.856.508**	**469**	**8.856.977**
Finanziamenti a breve termine	6.000		6.000
Quota corrente dei finanziamenti a medio/lungo termine	199.045		199.045
Quota a breve dei Fondi rischi e oneri	762	33	795
Debiti commerciali correnti	63.290	276	63.566
Debiti per imposte sul reddito	1.651		1.651
Passività finanziarie correnti (inclusi derivati)	814.952		814.952
Altre passività correnti	1.022.316		1.022.316
Totale passività correnti	**2.108.017**	**309**	**2.108.326**
Totale passività	**10.964.525**	**778**	**10.965.303**
Totale patrimonio netto e passività	**47.005.082**	**778**	**47.005.860**

valori in migliaia di euro

CONTO ECONOMICO

	2009 (FS al netto di SAP)	2009 (SAP al netto di FS)	2009 (FS+SAP)
Ricavi delle vendite e prestazioni	175.963		175.963
Altri proventi	11.869	86	11.955
Totali ricavi	**187.832**	**86**	**187.918**
Costi operativi	**177.367**	**85**	**177.452**
Costo del personale	52.716		52.716
Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	41.555		41.555
Costi per servizi	55.831	15	55.846
Costi per godimento beni di terzi	12.979		12.979
Altri costi operativi	14.463	70	14.533
Costi per lavori interni capitalizzati	(177)	0	(177)
Ammortamenti	**18.723**	**0**	**18.723**
Svalutazioni e perdite (riprese) di valore	**830**	**0**	**830**
Svalutazione delle immobilizzazioni immateriali	0		0
Svalutazione di immobili, impianti e macchinari	0		0
Rettifiche e riprese di valore su crediti	830		830
Accantonamenti per rischi e oneri	**16.656**	**0**	**16.656**
Risultato operativo (EBIT)	**(25.745)**	**1**	**(25.744)**
Proventi e oneri finanziari			
Proventi finanziari	317.650		317.650
Oneri finanziari	277.551		277.551
Risultato prima delle imposte	**14.353**	**1**	**14.354**
Imposte sul reddito	61.461		61.461
Risultato netto d'esercizio	**75.814**	**1**	**75.815**

valori in migliaia di euro

7. Altre operazioni straordinarie

Recesso dalla società collegata TSF SpA

In data 17 dicembre 2009, l'assemblea dei soci della collegata TSF SpA, a seguito del recesso del socio Ferrovie dello Stato SpA, ha deliberato di ridurre il capitale sociale e di utilizzare le riserve disponibili per complessivi 32.499.976,18 euro, per la liquidazione delle azioni oggetto del recesso (n. 58.149 azioni).
L'operazione si è perfezionata in data 17 marzo 2010, con la liquidazione di quanto dovuto.
La regolazione dell'operazione ha comportato la cancellazione della partecipazione nella società TSF SpA, iscritta nelle attività correnti tra le attività possedute per la vendita (IFRS 5), per 30.031.452,23 euro, e la rilevazione di proventi da partecipazioni per 2.468.523,95 euro.

8. Immobili, impianti e macchinari

Di seguito è esposto il prospetto delle consistenze degli immobili, impianti e macchinari a inizio e fine esercizio, con le relative movimentazioni intercorse. Si precisa che nel corso del 2010 non si sono verificate variazioni nella vita utile stimata dei beni.

	Terreni e fabbricati	Attrezzatura industriale e commerciale	Altri beni	Immobilizzazioni in corso	Totale
Costo storico	50.989	360	34.000	21	85.370
Ammortamenti e perdite di valore	(9.036)	(357)	(31.344)	0	(40.737)
Consistenza al 01.01.2009	**41.953**	**3**	**2.656**	**21**	**44.633**
Investimenti	0	0	0	418	418
Ammortamenti	(704)	(1)	(1.128)	0	(1.833)
Riclassifiche	0	0	425	0	425
Totale variazioni	**(704)**	**(1)**	**(703)**	**418**	**(990)**
Costo storico	50.989	360	34.331	439	86.119
Ammortamenti e perdite di valore	(9.740)	(358)	(32.378)	0	(42.476)
Consistenza al 31.12.2009	**41.249**	**2**	**1.953**	**439**	**43.643**
Investimenti	0	0	0	657	657
Passaggi in esercizio	0	0	281	(281)	0
Ammortamenti	(704)	(7)	(870)	0	(1.581)
Alienazioni e dismissioni	0	(2)	(4)	0	(6)
Riclassifiche	0	331	0	0	331
Totale variazioni	**(704)**	**322**	**(593)**	**376**	**(599)**
Costo storico	50.989	523	13.062	815	65.389
Ammortamenti e perdite di valore	(10.444)	(199)	(11.702)	0	(22.345)
Consistenza al 31.12.2010	**40.545**	**324**	**1.360**	**815**	**43.044**

valori in migliaia di euro

La voce Terreni e fabbricati è relativa alla porzione del fabbricato di Villa Patrizi, sede legale della Società; la restante porzione è compresa negli "Investimenti immobiliari".

Nel corso dell'esercizio 2010, a seguito di verifiche inventariali, sono stati dismessi numerosi cespiti classificati nelle voci "Attrezzatura industriale e commerciale" e "Altri beni". Le dismissioni relative alle "Attrezzature industriali e commerciali" hanno comportato la riduzione del costo storico per 177mila euro e del relativo fondo ammortamento per 175mila euro, mentre quelle relative agli "Altri beni" hanno comportato la riduzione del costo storico per 21.549mila euro e del relativo fondo ammortamento per 21.545mila euro.

9. Investimenti immobiliari

Nella seguente tabella sono riportate le consistenze ad inizio e a fine esercizio degli investimenti immobiliari con le relative movimentazioni intercorse. Si precisa che nel corso del 2010 non si sono verificate variazioni nella vita utile stimata dei beni.

	31.12.2010		31.12.2009	
	Terreni	**Fabbricati**	**Terreni**	**Fabbricati**
Saldo al 1° gennaio				
Costo	416.406	281.855	559.530	328.158
Fondo Ammortamento	(4.088)	(89.392)	(2.124)	(106.146)
Fondo Svalutazione	(147.750)	(31.076)	(182.086)	(46.914)
Valore a bilancio	**264.572**	**161.387**	**375.320**	**175.051**
Variazioni dell'esercizio				
Acquisizioni	0	3.106	0	8.529
Riclassifiche (1)	(3.323)	(539)	(108.788)	(16.521)
Dismissioni (2)	0	(264)	0	(91)
Ammortamento	(1.960)	(5.038)	(1.960)	(5.581)
Totale Variazioni	**(5.283)**	**(2.735)**	**(110.748)**	**(13.664)**
Saldo al 31 dicembre				
Costo	413.022	283.181	416.406	281.855
Fondo Ammortamento	(6.048)	(93.678)	(4.084)	(89.392)
Fondo Svalutazione	(147.685)	(30.851)	(147.750)	(31.076)
Valore a bilancio	**259.289**	**158.652**	**264.572**	**161.387**
(1) Riclassifiche				
Costo	(3.383)	(1.235)	(143.124)	(54.528)
Fondo Ammortamento	0	385	0	22.172
Fondo Svalutazione	60	311	34.336	15.835
Totale	**(3.323)**	**(539)**	**(108.788)**	**(16.521)**
(2) Dismissioni				
Costo	0	(545)	0	(304)
Fondo Ammortamento	0	281	0	210
Fondo Svalutazione	0	0	0	3
Totale	**0**	**(264)**	**0**	**(91)**

valori in migliaia di euro

La voce investimenti immobiliari accoglie terreni e fabbricati locati a società del Gruppo e a terzi oppure non utilizzati dalla Società, ma non destinati alla vendita.

10. Attività Immateriali

La voce ammonta a 40.637mila euro con una variazione in aumento di 2.956mila euro rispetto al 31 dicembre 2009. Nella seguente tabella sono riportate le consistenze ad inizio e a fine esercizio delle attività immateriali.

	Concess., licenze, marchi e dir. simili	Immobilizzazioni in corso e acconti	Totale
Costo storico	125.998	1.672	127.670
Ammortamenti e perdite di valore	(94.827)	0	(94.827)
Consistenza al 01.01.2009	**31.171**	**1.672**	**32.843**
Investimenti	0	14.182	14.182
Passaggi in esercizio	15.829	(15.829)	0
Ammortamenti	(9.348)	0	(9.348)
Riclassifiche	0	3	3
Totale variazioni	**6.481**	**(1.644)**	**4.837**
Costo storico	141.827	29	141.856
Ammortamenti e perdite di valore	(104.175)	0	(104.175)
Consistenza al 31.12.2009	**37.652**	**29**	**37.681**
Investimenti	0	14.690	14.690
Passaggi in esercizio	11.977	(11.977)	0
Ammortamenti	(11.361)	0	(11.361)
Alienazioni e dismissioni	(323)	0	(323)
Altre riclassifiche	0	(50)	(50)
Totale variazioni	**293**	**2.663**	**2.955**
Costo storico	90.812	2.691	93.503
Ammortamenti e perdite di valore	(52.867)	0	(52.867)
Consistenza al 31.12.2010	**37.945**	**2.691**	**40.637**

valori in migliaia di euro

La voce è costituita esclusivamente da costi sostenuti per la realizzazione e lo sviluppo del *software* relativo prevalentemente al sistema informativo di Gruppo. Gli incrementi registrati nell'esercizio 2010 ammontano a 14.690mila euro. Nel 2010, a seguito della puntuale ricognizione dei *software* non più utilizzati dalla Società, sono state effettuate numerose dismissioni che hanno comportato la riduzione del costo storico per 62.993mila euro e del relativo fondo ammortamento per 62.670mila euro, con una perdita netta registrata a conto economico pari a 323mila euro.

11. Attività per imposte anticipate e passività per imposte differite

Nel prospetto di seguito riportato sono illustrati la consistenza delle attività per imposte anticipate e delle passività per imposte differite, nonché i movimenti intercorsi nel 2010 della fiscalità differita iscritta per le principali differenze temporanee rilevate tra i valori contabili ed i corrispondenti valori fiscali.

	01.01.2009	Impatti a conto economico	Impatti patrimoniali	31.12.2009	Impatti a conto economico	Impatti patrimoniali	31.12.2010
Attività per imposte anticipate							
Differenze di valore su imm. materiali ed immateriali	134.999	(12.216)	0	122.783	(675)	0	122.108
Accantonamenti per rischi ed oneri e perdite di valore con deducibilità fiscale differita	33.618	4.877	0	38.495	681	0	39.176
Differenze di valore su immobili di *Trading* - Rimanenze	59.452	(13.564)	0	45.889	(1.568)	0	44.320
Totale attività per imposte anticipate	**228.069**	**(20.902)**	**0**	**207.167**	**(1.563)**	**0**	**205.604**
Passività per imposte differite							
- Fondo per imposte differite							
Differenze di valore su imm. materiali ed immateriali	132.673	(20.883)	0	111.790	(847)	0	110.943
Differenze di valore su immobili di *Trading* - Rimanenze	53.088	(4.687)	0	48.401	(4.294)	0	44.107
Altro	811	56	0	867	2	0	869
Totale Fondo imposte differite	**186.571**	**(25.514)**	**0**	**161.057**	**(5.139)**	**0**	**155.918**
- Fondo imposte da consolidato fiscale IRES	289.046	(65.029)	48.367	272.384	(80.360)	37.478	229.502
Totale passività per imposte differite	**475.617**	**(90.543)**	**48.367**	**433.441**	**(85.499)**	**37.478**	**385.420**

valori in migliaia di euro

Le Attività per imposte anticipate e il Fondo per imposte differite passive sono riferibili principalmente al disallineamento tra il valore contabile ed il valore riconosciuto agli effetti fiscali delle immobilizzazioni materiali e immateriali, su cui si computano gli ammortamenti, e degli immobili di *trading*, nonché alla deducibilità differita riconosciuta agli accantonamenti per rischi ed oneri ed alle svalutazioni delle immobilizzazioni.

Il Fondo imposte da consolidato fiscale IRES accoglie le imposte accertate dalla Società e dalle controllate che partecipano al consolidato fiscale, non dovute all'Erario in quanto compensate con le perdite fiscali trasferite da altre società. In chiusura di esercizio infatti, in presenza di società che conferiscono redditi imponibili e società che conferiscono perdite fiscali, la consolidante compensa le rispettive partite e potrà essere chiamata a remunerare le perdite fiscali in caso di futuro utilizzo delle stesse da parte della società che le ha prodotte, entro il quinquennio. Tale successivo utilizzo potrebbe scaturire o dalla realizzazione di un reddito imponibile da parte della società o dalla esclusione dal consolidato della società stessa, per interruzione dell'opzione o per mancato rinnovo della stessa. In tal caso, la consolidante attingerà le risorse finanziarie per remunerare le perdite fiscali a suo tempo conferite al fondo che, per tale motivo, viene mantenuto e alimentato annualmente. Nella tabella su esposta sono evidenziati separatamente i rilasci dei fondi di formazione 2004 e 2005, nonché le altre variazioni nette costituite essenzialmente dagli incrementi del Fondo per le imposte IRES stimate nell'esercizio, le rettifiche per le differenze tra le imposte stimate nell'esercizio precedente rispetto a quelle puntualmente determinate e gli utilizzi necessari a remunerare le società controllate per le perdite fiscali a suo tempo conferite.

12. Partecipazioni

Si riportano, di seguito, le tabelle delle consistenze ad inizio e fine esercizio delle partecipazioni in esame, raggruppate per categoria, e delle relative variazioni intervenute nell'anno 2010 e 2009.

	31.12. 2009	31.12 .2010
Partecipazioni in:		
Imprese controllate	35.368.904	35.769.102
Imprese collegate	23. 061	23.061
Altre imprese	133.644	133.644
Totale	**35.525.609**	**35.925.807**

valori in migliaia di euro

	Valore netto	Movimenti dell'esercizio			Valore netto
	01.01.2009	**Acquisizioni/ sottoscrizioni**	**Riclassifiche**	**Altri movimenti**	**31.12.2009**
Partecipazioni in imprese controllate					
Centostazioni SpA	3.050				3.050
Fercredit SpA	31.413				31.413
Ferservizi SpA	43.250				43.250
FS Formazione SpA	258				258
FS Logistica SpA	360.283	0	0	(118.015)	242.268
FS Sistemi Urbani Srl	373.505				373.505
Grandi Stazioni SpA	17.601				17.601
FS Telco Srl	5				5
Italcertifer ScpA	99				99
Italferr SpA	8.047				8.047
RFI SpA	33.230.363	250.000	0	(503.091)	32.977.272
SAP Srl in liquidazione	0				0
Self Srl	35				35
Sogin Srl	59.227				59.227
Trenitalia SpA	991.768	0	0	621.106	1.612.874
	35.118.904	**250.000**	**0**	**0**	**35.368.904**
Partecipazioni in imprese collegate					
Ferrovie Nord Milano SpA	23.061				23.061
	23.061	**0**	**0**	**0**	**23.061**
Altre Imprese					
BCC Bureau Central de Clearing	6				6
Consorzio E.T.L.	10				10
Consorzio Italiano Infrastruttura e Trasporti per l'Iraq in liquidazione	120				120
Eurofima	133.325				133.325
Fondazione Accademia S. Cecila	5				5
Fondazione Memoria della Shoah	20				20
Hit Rail B.V.	97				97
Isfort SpA	61				61
	133.644	**0**	**0**	**0**	**133.644**
Totale	**35.275.609**	**250.000**	**0**	**0**	**35.525.609**

valori in migliaia di euro

	Valore netto	Movimenti dell'esercizio			Valore netto
	31.12.2009	Acquisizioni/ sottoscrizioni	Riclassifiche	Altri movimenti	31.12.2010
Partecipazioni in imprese controllate					
Centostazioni SpA	3.050				3.050
Fercredit SpA	31.413				31.413
Ferservizi SpA	43.250				43.250
FS Formazione SpA	258				258
FS Logistica SpA	242.268				242.268
FS Sistemi Urbani Srl	373.505	5.556	144.421	0	523.482
Grandi Stazioni SpA	17.601				17.601
FS2MOVE GmbH	0	14	0	0	14
FS Telco Srl	5				5
Italcertifer ScpA	99	0	112	0	211
Italferr SpA	8.047				8.047
RFI SpA	32.977.272	250.000	0	0	33.227.272
SAP Srl in liquidazione	0				0
Self Srl	35				35
Sogin Srl	59.227				59.227
Trenitalia SpA	1.612.874				1.612.874
FS Trasporti su Gomma (già Tiburtina immobiliare)	0	45	0	0	45
Tav Srl	0	50	0	0	50
	35.368.904	**255.665**	**144.533**	**0**	**35.769.102**
Partecipazioni in imprese collegate					
Ferrovie Nord Milano SpA	23.061				23.061
	23.061	**0**	**0**	**0**	**23.061**
Altre Imprese					
BCC Bureau Central de Clearing	6				6
Consorzio E.T.L.	10				10
Consorzio Italiano Infrastruttura e Trasporti per l'Iraq in liquidazione	120				120
Eurofima	133.325				133.325
Fondazione Accademia S. Cecila	5				5
Fondazione Memoria della Shoah	20				20
Hit Rail B.V.	97				97
Isfort SpA	61				61
	133.644	**0**	**0**	**0**	**133.644**
Totale	**35.525.609**	**255.665**	**144.533**	**0**	**35.925.807**

valori in migliaia di euro

Le partecipazioni ammontano a 35.925.807mila euro con una variazione in aumento di 400.198mila euro rispetto al 31 dicembre 2009 registrata nelle partecipazioni in imprese controllate. Le principali variazioni sono relative:

- all'aumento di capitale sociale della società Rete Ferroviaria Italiana SpA, per 250.000mila euro;
- all'aumento di capitale sociale della società FS Sistemi Urbani Srl a seguito del conferimento di beni per 149.977mila euro. L'aumento ha riguardato la riclassifica dei crediti in conto futuri aumenti di capitale, per i beni già trasferiti nel precedente esercizio (144.421mila euro) e l'aumento di 5.556mila euro per il trasferimento della stazione Leopolda di Firenze, perfezionatosi nel 2010.

Si riporta, di seguito, l'elenco delle partecipazioni in imprese controllate e collegate, con il raffronto tra i valori di carico e la corrispondente frazione di patrimonio netto di pertinenza.

	Sede	Capitale sociale	Utili (perdita) del periodo	Patrimonio netto al 31.12.2010	% di partecipazione	Patrimonio netto di pertinenza (a)	Valore di carico al 31.12.2010 (b)	Differenza (b) - (a)
Partecipazioni in imprese controllate								
Centostazioni SpA	Roma	8.333	9.740	37.322	59,99%	22.389	3.050	(19.359)
Fercredit SpA	Roma	32.500	6.932	80.160	100%	80.160	31.413	(48.747)
Ferservizi SpA	Roma	43.043	2.925	54.796	100%	54.796	43.250	(11.546)
FS Formazione SpA	Roma	637	46	908	31,40%	285	258	(27)
FS Logistica SpA	Roma	317.465	(19.894)	139.909	100%	139.909	242.268	102.359
FS Sistemi Urbani Srl	Roma	522.171	5.837	540.231	100%	540.231	523.482	(16.749)
Grandi Stazioni SpA	Roma	4.304	19.422	137.037	59,99%	82.208	17.601	(64.607)
FS2MOVE GmbH	Magonza	25	0	25	51,00%	13	14	1
FS Telco Srl (*)	Roma	20	(13)	110	100%	110	5	(105)
Italcertifer ScpA	Firenze	480	375	2.127	33,33%	709	211	(498)
Italferr SpA	Roma	14.186	4.031	51.508	100%	51.508	8.047	(43.461)
RFI SpA	Roma	32.088.184	91.592	33.373.813	100%	33.373.813	33.227.272	(146.541)
Self Srl	Roma	35	0	35	100%	35	35	0
Sogin Srl	Roma	15.600	(515)	32.486	55,00%	17.867	59.227	41.360
Trenitalia SpA	Roma	1.654.464	73.062	1.463.224	100%	1.463.224	1.612.874	149.650
FS Trasporti su Gomma (già Tiburtina immobiliare)	Roma	60	(43)	28	100%	28	45	17
Tav Srl	Roma	50	0	50	100%	50	50	0
Totali						**35.827.336**	**35.769.102**	**(58.234)**
Partecipazioni in imprese collegate								
Ferrovie Nord Milano SpA	Milano	130.000	8.507	175.871	14,74%	25.923	23.061	(2.862)
Totali						**35.853.259**	**35.792.163**	**(61.096)**

valori in migliaia di euro

(*) Nel valore di patrimonio netto esposto dalla controllata è compreso il versamento in conto futuri aumenti di capitale per 135 mila euro che Ferrovie dello Stato espone come crediti per versamenti in conto futuri aumenti di capitale

Per la differenza tra il valore di carico delle controllate Trenitalia SpA e FS Logistica SpA e la corrispondente frazione di patrimonio netto non viene effettuata alcuna svalutazione in quanto, alla luce dei rispettivi andamenti prospettici di piano, non si ritiene vi sia una perdita durevole di valore, così come per le società FS2Move GmbH, FS Trasporti su Gomma, la cui operatività è sostanzialmente in avvio.

Per quanto riguarda la società Sogin Srl si precisa che nell'esercizio risulta un accantonamento al Fondo rischi ed oneri per di 31.444mila euro in considerazione del fatto che l'efficacia della operazione di scissione che ha interessato la società, da cui si stima potrebbe derivare una minusvalenza di tale importo, non è al momento ancora intervenuta.

13. Attività finanziarie (inclusi i derivati)

Nella tabella seguente si riporta la composizione delle attività finanziarie alla fine dei due esercizi a confronto.

	31.12.2010		31.12.2009		01.01.2009	
	Non correnti	**Correnti**	**Non correnti**	**Correnti**	**Non correnti**	**Correnti**
Attività finanziarie						
- Attività finanziarie detenute sino alla scadenza	5.824.661	212.945	6.024.198	203.418	6.217.790	152.484
- Versamenti in conto futuro aumento di capitale	0	135	0	144.556	0	0
- Crediti per finanziamenti a breve	0	189.510	0	351.823	0	773.116
- Altri crediti finanziari	337	665.274	367	722.992	368	259.965
Totale	**5.824.998**	**1.067.864**	**6.024.565**	**1.422.789**	**6.218.158**	**1.185.565**

valori in migliaia di euro

Le attività finanziarie, nel corso del 2010, hanno subito, nel loro complesso, un decremento pari a 554.492mila euro.
Le "Attività finanziarie detenute sino a scadenza" sono relative ai finanziamenti concessi alle società controllate Rete Ferroviaria Italiana SpA, Fercredit SpA ed ex TAV SpA per complessivi 5.953.680mila euro ed hanno subito un decremento pari a 195.654mila euro rispetto al precedente esercizio; la quota corrente rappresenta la quota in scadenza entro l'esercizio successivo. L'ulteriore importo della quota non corrente (83.926milioni di euro a fine 2010 e 78.282mila euro a fine 2009) si riferisce ai crediti verso la società Euterpe Finance; esso è collegato all'operazione di cartolarizzazione dei crediti verso l'Erario perfezionatasi nel 2004. L'incremento di 5.644mila euro è attribuibile agli interessi attivi maturati a seguito dell'operazione collegata alla cessione del credito medesimo.
I "Versamenti in conto futuri aumenti di capitale" 2009 sono relativi alla società FS Telco Srl (135mila euro) e FS Sistemi Urbani Srl (144.421mila euro). Relativamente a quest'ultimi si precisa che nel 2010, a seguito del perfezionamento del conferimento di beni, l'importo è stato riclassificato in aumento del capitale sociale della controllata.
I "Crediti per finanziamenti a breve" sono relativi ai finanziamenti a breve concessi alle controllate; la variazione in diminuzione è pari a 162.680mila euro.
Gli "Altri crediti finanziari non correnti" sono relativi al saldo del conto corrente intersocietario della società Trenitalia SpA; la variazione in diminuzione è pari a 57.718mila euro. La quota non corrente si riferisce principalmente ai crediti verso banche per somme pignorate e depositi cauzionali.

14. Altre attività non correnti e correnti

Nella tabella seguente si riporta la composizione delle altre attività alla fine dei due esercizi a confronto; la variazione in diminuzione è pari a 806.455mila euro ed è attribuibile essenzialmente ai crediti verso l'Erario per IVA.

	31.12.2010		31.12.2009		01.01.2009	
	Non correnti	**Correnti**	**Non correnti**	**Correnti**	**Non correnti**	**Correnti**
Altri crediti verso società del Gruppo	0	71.287	0	53.960	0	101.088
Crediti per IVA	1.163.154	366.414	1.722.336	630.086	1.093.540	1.758.114
Debitori diversi	1.213	877	1.226	2.733	1.221	665
Ratei e Risconti attivi	0	4.738	0	3.797	0	1.341
Totale	**1.164.367**	**443.316**	**1.723.562**	**690.576**	**1.094.761**	**1.861.208**
Fondo svalutazione	0	0	0	0	0	0
Totale al netto del fondo svalutazione	**1.164.367**	**443.316**	**1.723.562**	**690.576**	**1.094.761**	**1.861.208**

valori in migliaia di euro

Gli "Altri crediti verso Società del Gruppo" sono relativi ai trasferimenti per IVA di Gruppo (49.638mila euro) e per il consolidato fiscale IRES (6.208mila euro), alla cessione da parte di Ferrovie dello Stato SpA dei crediti erariali IRES (2.419mila euro) e ad altri crediti diversi (13.022mila euro) che riguardano principalmente Rete Ferroviaria Italiana SpA (4.618mila euro) e Trenitalia SpA (8.346mila euro).
I "Crediti per IVA", relativi al credito IVA verso l'Erario, ammontano a fine esercizio 2010 a complessivi 1.529.568mila euro (2.352.422mila euro a fine 2009).
I "Debitori diversi non correnti", sono relativi al credito nei confronti della società Hit Rail B.V. (1.073mila euro), per una ricapitalizzazione della stessa non ancora formalizzata e ai depositi cauzionali (140mila euro a fine esercizio 2010). La quota parte corrente si riferisce principalmente ai crediti verso il personale (86mila euro) per le anticipazioni concesse ai dipendenti a vario titolo, da recuperare con trattenute sui ruoli paga, agli anticipi corrisposti ai fornitori (421mila euro a fine esercizio 2010) e ad altri crediti.
La massima esposizione al rischio di credito, suddivisa per ragione geografica, è la seguente:

	31.12.2010	**31.12.2009**	**01.01.2009**
Nazionali	1.607.647	2.414.099	2.955.959
Paesi dell'area euro	13	9	9
Regno Unito	0	30	0
Altri paesi europei (UE non euro)	0	0	0
Altri Paesi Europei non UE	0	0	0
Stati Uniti	0	0	0
Altri paesi	23	0	1
Totale	**1.607.683**	**2.414.138**	**2.955.969**

valori in migliaia di euro

15. Rimanenze

Le rimanenze risultano così composte:

	31.12.2010	**31.12.2009**	**01.01.2009**
Immobili e Terreni *Trading*	604.427	637.260	584.229
Fondo svalutazione	(230.235)	(239.843)	(117.581)
Totale Rimanenze	**374.192**	**397.417**	**466.648**

valori in migliaia di euro

Le rimanenze sono costituite dai beni immobili destinati alla vendita. La riduzione delle rimanenze rispetto al 31 dicembre 2009 (23.225mila euro) è attribuibile alle vendite effettuate nell'esercizio al netto dell'utilizzo del fondo svalutazione (21.739mila euro), al trasferimento della Stazione Leopolda di Firenze alla controllata FS Sistemi Urbani Srl, a seguito del completamento del conferimento (5.556mila euro) e agli incrementi per lavori effettuati e per i trasferimenti dalle immobilizzazioni dei cespiti destinati alla vendita (4.070mila euro).

16. Crediti commerciali non correnti e correnti

I crediti commerciali sono così dettagliati:

	31.12.2010		31.12.2009		01.01.2009	
	Non correnti	**Correnti**	**Non correnti**	**Correnti**	**Non correnti**	**Correnti**
Clienti ordinari	8.288	27.165	9.325	25.932	8.550	30.104
Amministrazioni dello Stato e altre Amm. Pubbliche	0	961	0	280	0	4.919
Crediti verso società del Gruppo	0	79.047	0	96.988	0	47.129
Altri crediti	146	0	0	0	0	3.452
Totale	**8.434**	**107.173**	**9.325**	**123.200**	**8.550**	**85.604**
Fondo svalutazione	(146)	(14.803)	0	(13.821)	0	(12.991)
Totale al netto del fondo svalutazione	**8.288**	**92.370**	**9.325**	**109.379**	**8.550**	**72.613**

valori in migliaia di euro

I crediti commerciali correnti e non correnti al netto del fondo svalutazione subiscono nel 2010 un decremento di 18.046 mila euro.

I crediti verso clienti ordinari correnti, al netto del fondo svalutazione, sono pari a 12.543mila euro e sono collegabili essenzialmente alle vendite di immobili di *trading*.

I crediti correnti verso società del Gruppo riguardano principalmente crediti commerciali verso le controllate Rete Ferroviaria Italiana SpA (13.401mila euro), FS Logistica SpA (2.674mila euro), Ferservizi SpA (2.946mila euro), Trenitalia SpA (23.578mila euro) e FS Sistemi Urbani Srl (31.503mila euro). Con riferimento alle movimentazioni del Fondo svalutazione si fa rinvio a quanto esposto alla nota 5. "Gestione dei rischi finanziari e operativi".

La massima esposizione al rischio di credito, suddivisa per ragione geografica, è la seguente:

	31.12.2010	**31.12.2009**	**01.01.2009**
Nazionali	113.938	132.446	93.693
Paesi dell'area euro	68	74	458
Regno Unito	0	0	0
Altri paesi europei (UE non Euro)	1	0	0
Altri Paesi Europei non UE	0	3	3
Stati Uniti	0	0	0
Altri paesi	1.600	1	0
Totale	**115.607**	**132.524**	**94.154**

valori in migliaia di euro

17. Disponibilità liquide e mezzi equivalenti

La voce è così dettagliata:

Descrizione	31.12.2010	31.12.2009	01.01.2009
Depositi bancari e postali	112.036	222.426	562.425
Assegni	0	322	224
Denaro e valori in cassa	27	21	29
Conti correnti di Tesoreria	57.787	60.146	53.056
Totale	**169.850**	**282.915**	**615.734**

valori in migliaia di euro

Le disponibilità liquide hanno subito una variazione in diminuzione di 113.065mila euro rispetto all'anno precedente, dovuta principalmente al decremento degli impieghi di liquidità a breve (136.004mila euro) e all'incremento dei depositi a scadenza (25.615mila euro).

18. Crediti tributari

I crediti tributari al 31 dicembre 2010 ammontano a 81.812mila euro (80.880mila euro a fine esercizio 2009) e sono relativi ai crediti verso l'Erario per IRES. La voce ha registrato incrementi a seguito delle ritenute d'acconto subite dalla Società e dalle controllate che partecipano al consolidato fiscale IRES e decrementi per le somme utilizzate direttamente dalla Società o dalle sue controllate a scomputo dei versamenti da effettuare a diverso titolo all'Erario.

19. Patrimonio netto

Le variazioni intervenute nell'esercizio 2010 e 2009 per le principali voci del patrimonio netto sono riportate analiticamente nel prospetto che segue gli schemi di bilancio.

Capitale Sociale

Il capitale sociale della Società al 31 dicembre 2010, interamente sottoscritto e versato dal socio unico Ministero dell'Economia e delle Finanze, risulta costituito da numero 38.790.425.485 azioni ordinarie del valore nominale di 1 euro cadauna, per un totale di 38.790.425.485 euro.

Riserva Legale

Al 31 dicembre 2010 ammonta a 14.492mila euro, a seguito dell'attribuzione della quota dell'utile 2009 per un importo pari a 3.504mila euro.

Riserva per utili (perdite) attuariali per benefici ai dipendenti

La riserva per utili (perdite) attuariali include gli effetti delle variazioni attuariali del Trattamento di Fine Rapporto e della Carta di Libera Circolazione (CLC). Al 31 dicembre 2010 l'utile attuariale è pari a 180mila euro.

Utili (Perdite) portati a nuovo

Gli utili (perdite) portati a nuovo si incrementano al 31 dicembre 2010 di 72.312mila euro per effetto della destinazione dell'utile 2009.

Risultato del periodo

L'utile dell'esercizio 2010 è pari a 20.921mila euro.

20. Altre componenti del conto economico complessivo

Nella sezione dei prospetti contabili è presentato il Conto economico complessivo che evidenzia le altre componenti del risultato economico complessivo.

21. Finanziamenti a medio/lungo termine e a breve termine

La presente nota illustra le consistenze e le condizioni contrattuali che regolano i finanziamenti della Società valutate al costo ammortizzato:

Finanziamenti a medio/lungo termine	**31.12.2010**	**31.12.2009**	**01.01.2009**
Prestiti obbligazionari	3.292.400	3.292.400	3.292.400
Finanziamenti da banche	1.344.043	1.411.020	1.475.000
Debiti verso altri finanziatori	1.565.292	1.698.246	1.826.004
Totale	**6.201.735**	**6.401.666**	**6.593.404**
Finanziamenti a breve termine			
Prestiti obbligazionari (breve termine)	5.221	4.500	24.449
Finanziamenti da banche (breve termine)	199.918	66.787	15.597
Debiti verso altri finanziatori (breve termine)	132.953	127.758	672.766
Debiti finanziari verso società del Gruppo (breve termine)	0	6.000	10.073
Totale	**338.092**	**205.045**	**722.885**
Totale Finanziamenti	**6.539.827**	**6.606.711**	**7.316.289**

valori in migliaia di euro

I termini e le condizioni dei finanziamenti in essere a medio/lungo termine, inclusa la rispettiva quota a breve, sono i seguenti:

				31.12.2010		31.12.2009	
Creditore	**Valuta**	**Tasso di interesse Nominale**	**Anno di scadenza**	**Valore Nominale**	**Valore Contabile**	**Valore Nominale**	**Valore Contabile**
EUROFIMA	EUR	Euribor 6 m + Spread	2018	200.000	200.028	200.000	200.023
EUROFIMA	EUR	Euribor 6 m + Spread	2018	200.000	200.028	200.000	200.023
EUROFIMA	EUR	Euribor 6 m + Spread	2018	149.400	149.421	149.400	149.416
EUROFIMA	EUR	Euribor 6 m + Spread	2019	160.000	160.106	160.000	160.079
EUROFIMA	EUR	Euribor 6 m + Spread	2019	183.000	183.100	183.000	183.080
EUROFIMA	EUR	Euribor 6 m + Spread	2016	194.000	194.106	194.000	194.082
EUROFIMA	EUR	Euribor 6 m + Spread	2016	32.300	32.318	32.300	32.314
EUROFIMA	EUR	Euribor 6 m + Spread	2015	83.000	83.064	83.000	83.050
EUROFIMA	EUR	Euribor 6 m + Spread	2018	62.700	62.708	62.700	62.706
EUROFIMA	EUR	Euribor 6 m + Spread	2020	62.700	62.704	62.700	62.703
EUROFIMA	EUR	Euribor 6 m + Spread	2015	165.300	165.851	165.300	165.812
EUROFIMA	EUR	Euribor 6 m + Spread	2016	310.000	310.836	310.000	310.704
EUROFIMA	EUR	Euribor 6 m + Spread	2026	190.000	190.303	190.000	190.227
EUROFIMA	EUR	Euribor 6 m + Spread	2026	100.000	100.160	100.000	100.120
EUROFIMA	EUR	Euribor 6 m + Spread	2027	128.700	129.062	128.700	129.021
EUROFIMA	EUR	Euribor 6 m + Spread	2026	116.000	116.186	116.000	116.140
EUROFIMA	EUR	Euribor 6 m + Spread	2022	120.000	120.322	120.000	120.284
EUROFIMA	EUR	Euribor 6 m + Spread	2024	122.200	122.363	122.200	122.322
EUROFIMA	EUR	Euribor 6 m + Spread	2027	65.700	65.887	65.700	65.866
EUROFIMA	EUR	Euribor 6 m + Spread	2020	47.400	47.403	47.400	47.402
EUROFIMA	EUR	Euribor 6 m + Spread	2013	600.000	601.665	600.000	601.526
Totale				**3.292.400**	**3.297.621**	**3.292.400**	**3.296.900**
Unicredit	EUR	Euribor 3 m + Spread		475.000	475.973	475.000	475.725
BEI	EUR	4,685%		936.020	937.968	1.000.000	1.002.082
CASSA DD.PP.	EUR	4,026%		1.698.245	1.698.245	1.826.004	1.826.004
Totale Finanziamenti				**6.401.665**	**6.409.807**	**6.593.404**	**6.600.711**

valori in migliaia di euro

22. TFR e altri benefici ai dipendenti

	31.12.2010	**31.12.2009**
Valore attuale obbligazioni TFR	17.895	20.011
Valore attuale obbligazioni CLC	130	134
Totale	**18.025**	**20.145**

valori in migliaia di euro

La tabella seguente illustra le variazioni intervenute nel valore attuale delle passività per obbligazioni a benefici definiti.

TFR e CLC	**31.12.2010**	**31.12.2009**
Obbligazioni a benefici definiti al 1° gennaio	20.145	20.759
Service Costs	2	2
Interest cost (*)	772	852
(Utili) perdite attuariali rilevati nel patrimonio netto	(408)	228
Anticipi e utilizzi	(2.487)	(1.694)
Passività per obbligazioni a benefici definiti al 31 dicembre	**18.025**	**20.145**

valori in migliaia di euro

(*) con rilevazione a Conto economico

L'utilizzo del fondo TFR e della CLC, pari a 2.487mila euro, è stato generato da liquidazioni erogate al personale in uscita nel corso dell'esercizio, da anticipazioni, dai trasferimenti di dipendenti da/presso altre società del Gruppo e da anticipazioni all'Erario dell'imposta di rivalutazione sul TFR.
La differenza tra il valore dell'accantonato atteso alla fine del periodo d'osservazione con il valore attuale atteso delle prestazioni pagabili in futuro ricalcolato alla fine del periodo risultanti a tale data e delle nuove ipotesi valutative, costituisce l'importo degli (utili)/perdite attuariali.
Per il TFR e la CLC questa voce ha generato, nell'esercizio corrente, utili attuariali per 408mila euro che si confrontano con la perdita attuariale del 2009 pari a 228mila euro.

Ipotesi attuariali

Si riepilogano di seguito le principali assunzioni effettuate per il processo di stima attuariale:

	31.12.2010		**31.12.2009**
Tasso di attualizzazione TFR	4,50%		4,00%
Tasso di attualizzazione CLC	5,00%		4,65%
Tasso annuo incremento TFR	3,00%		3,00%
Tasso di inflazione	2,00%		2,00%
Tasso atteso di *turnover* dei dipendenti	4,00%		4,00%
Tasso atteso di anticipazioni	2,00%		2,00%
Inabilità		Tavole INPS distinte per età e sesso	
Età pensionamento		100% al raggiungimento dei requisiti Assicurazione Generale Obbligatoria	
Probabilità di decesso		Tabelle di mortalità RG48 pubblicate dalla Ragioneria Generale dello Stato	

Di seguito si riporta il numero medio dei dipendenti ripartito per categoria:

Personale	2010	2009	Variazione
Dirigenti	106	112	(6)
Quadri	257	258	(1)
Altro personale	179	171	8
Totale	**542**	**541**	**1**

23. Fondo per rischi ed oneri

Nella tabella seguente sono riportate le consistenze ad inizio e fine anno e le movimentazioni dell'esercizio 2010 dei fondi per rischi ed oneri, con evidenza della quota a breve.

Descrizione	01.01.2009	Acc.nti	Utilizzi	Altre variazioni	31.12.2009	Acc.nti	Utilizzi	Altre variazioni	Rilascio fondi eccedenti	31.12.2010
Fondo imposte	15				15					15
Fondo oneri officine, bonifiche e perdite di valore su immobilizzazioni	3.500	0	0	(3.500)	0					0
Decrementi e perdite relative alle partecipazioni	6.413				6.413	31.444	0	(6.413)	0	31.444
Contenzioso nei confronti del personale e di terzi	17.375	7.000	(790)	0	23.585	5.041	(140)	457	0	28.943
Altri rischi minori	83.166	9.915	(9.004)	(5.171)	78.906	1.336	(4.147)	33	(50)	76.078
Totale non corrente e corrente	**110.469**	**16.915**	**(9.794)**	**(8.671)**	**108.919**	**37.821**	**(4.287)**	**(5.923)**	**(50)**	**136.480**
Di cui quota corrente	**18.908**				**7.176**					**31.444**

valori in migliaia di euro

Il Fondo decrementi e perdite relative alle partecipazioni (31.444mila euro) è a presidio degli oneri stimati accantonati nell'esercizio come minusvalenza derivante dall'operazione straordinaria Sogin/Sita. Le altre variazioni sono relative all'azzeramento del fondo per la copertura del patrimonio netto negativo della ex società SAP Srl a seguito della fusione in Ferrovie dello Stato SpA.

Il Fondo contenzioso nei confronti del personale e di terzi è posto a presidio dei probabili oneri relativi al contenzioso nei confronti di terzi per controversie collegate ai contratti di vendita (riduzioni prezzo, risarcimento danni subiti durante le trattative di vendita), mancato rispetto di convenzioni o controversie su contratti di locazione, rivendicazioni su accertamenti di diritti di proprietà, prelazioni ecc., nonché al contenzioso con il personale. Il fondo in questione è stato utilizzato per 140mila euro ed incrementato di 5.041mila euro a seguito dell'aggiornamento della valutazione dei rischi; le altre variazioni in incremento sono relative ai fondi trasferiti dalla ex società SAP Srl.

Il Fondo Altri rischi minori è posto a presidio degli oneri stimati da sostenere per il personale e per gli oneri contrattualmente assunti dalla ex Ferrovie Real Estate SpA connessi a particolari vendite, così detti "pacchetto a reddito e palazzi alti" e agli oneri di bonifica di alcuni siti, nonché a partite di natura fiscale. Gli utilizzi riguardano essenzialmente gli oneri di personale (539mila euro) e gli oneri sostenuti per gli obblighi contrattuali di cui sopra (3.576mila euro); gli incrementi sono relativi ai soli oneri di personale (1.336mila euro).

24. Passività finanziarie correnti (inclusi i derivati)

	31.12.2010		31.12.2009		01.01.2009	
	Non correnti	**Correnti**	**Non correnti**	**Correnti**	**Non correnti**	**Correnti**
Strumenti finanziari	0	145	0	99	0	254
Altre passività finanziarie	0	547.108	0	814.853	0	391.518
Totale	**0**	**547.253**	**0**	**814.952**	**0**	**391.772**

valori in migliaia di euro

La voce accoglie i debiti per gli interessi passivi maturati a seguito dell'operazione collegata alla cessione dei crediti erariali alla società Euterpe Finance e i debiti verso le controllate per il saldo dei conti correnti intersocietari, quest'ultimi hanno subito un decremento rispetto al precedente esercizio di 267.745mila euro.

25. Altre passività non correnti e correnti

	31.12.2010		31.12.2009		01.01.2009	
	Non correnti	**Correnti**	**Non correnti**	**Correnti**	**Non correnti**	**Correnti**
Debiti verso istituti di previdenza a di sicurezza sociale	0	4.334	0	4.354	0	4.807
Debiti per consolidato fiscale IRES	0	8.572	0	12.619	0	12.690
Altri debiti verso società del Gruppo	1.174.946	538.908	1.734.128	812.117	1.094.509	1.978.682
Altri debiti	193.872	189.007	165.259	189.212	158.813	177.422
Ratei e Risconti passivi	0	5.482	0	4.015	0	726
Totale	**1.368.818**	**746.303**	**1.899.387**	**1.022.317**	**1.253.322**	**2.174.327**

valori in migliaia di euro

Le altre passività correnti e non correnti hanno registrato una variazione in diminuzione di 806.583mila euro attribuibile essenzialmente agli "Altri debiti verso società del Gruppo" (832.391mila euro).

I "Debiti per consolidato fiscale IRES" sono attribuibili essenzialmente al trasferimento da parte delle società controllate delle ritenute d'acconto subite non compensate con i debiti per acconti o imposte dovute e ai maggiori acconti versati rispetto alle imposte dovute.

Gli "Altri debiti verso società del Gruppo" non correnti sono relativi esclusivamente ai debiti per IVA chiesta a rimborso di competenza delle società Rete Ferroviaria Italiana SpA, Trenitalia SpA ed ex TAV SpA, che nel 2010 si è fusa in Rete Ferroviaria Italiana SpA. La quota corrente è attribuibile essenzialmente ai debiti per il trasferimento di crediti IVA effettuati nel corso dell'esercizio o in quelli precedenti, se non richiesti a rimborso, per l'ammontare di 538.908mila euro (812.117mila euro a fine esercizio 2009), e ai debiti verso la controllata Rete Ferroviaria Italiana SpA (23.791mila euro), attribuibili principalmente agli interessi maturati sulle giacenze dei prestiti contratti con la Cassa Depositi e Prestiti e con la BEI e sulla giacenza del conto oppignorato utilizzato per il rimborso di quest'ultimo prestito (10.850mila euro) e alle somme riconosciute alla medesima società controllata relative al valore di taluni beni oggetto di scissione, non trasferiti alla ex Ferrovie Real Estate SpA (7.823mila euro).

Gli "Altri debiti" non correnti sono essenzialmente relativi ai decimi da versare per gli aumenti di capitale della società Eurofima (186.780mila euro). Il debito, espresso in franchi svizzeri, è stato contro valorizzato al cambio di fine anno; l'adeguamento ha fatto registrare una perdita su cambi di 29.359mila euro. La quota corrente è attribuibile essenzialmente ai

debiti verso il personale per competenze maturate e non liquidate e per il Fondo ferie maturate e non godute (6.160mila euro), al Fondo a gestione bilaterale, nella sua componente ordinaria, (129.185mila euro). Quest'ultimo fondo è costituito dalle ritenute operate al personale con contratto ferroviario, dai contributi a carico delle società del Gruppo interessate, nonché dagli interessi maturati al 31 dicembre 2010; si precisa che la contribuzione è cessata a far data dal 1° luglio 2005.

26. Debiti commerciali non correnti e correnti

La voce è così dettagliata:

	31.12.2010	31.12.2009	01.01.2009
Debiti verso fornitori	32.080	26.164	23.531
Acconti commerciali	1.956	2.652	2.279
Deb. commerciali v/ società del Gruppo	22.010	34.599	32.845
Totale	**56.046**	**63.415**	**58.655**

valori in migliaia di euro

La riduzione dei debiti commerciali (7.369mila euro) è sostanzialmente riconducibile al decremento dei debiti verso le società del Gruppo (12.589mila euro) cui si contrappone l'incremento di quelli nei confronti di terzi (5.916mila euro).

27. Debiti per imposte sul reddito

La voce ammonta a 29mila euro (1.651mila euro a fine esercizio 2009) e si riferisce alle imposte per IRAP.

28. Ricavi delle vendite e prestazioni

Il dettaglio delle voci che costituiscono i ricavi delle vendite e prestazioni è illustrato nelle tabelle e nei commenti di seguito esposti.

	2010	2009	Variazioni
Ricavi da gestione immobiliare	87.009	118.646	(31.637)
Canoni attivi per utilizzo marchio	36.704	36.704	0
Servizi:			
- Area Finanza	4.192	3.609	583
- Area Fiscale e Bilancio	435	429	6
- Amministrazione del personale dirigente	472	520	(48)
- Segreteria Societaria	1.235	1.287	(52)
- Legale Lavoro	4.421	4.419	2
- Relazioni Industriali	4.449	4.586	(137)
- Area Sviluppo e Organizzazione	687	499	188
- Area Relazioni Esterne	2.354	0	2.354
- Comunicazione	2.031	4.086	(2.055)
Patrimonializzazione lavori su immobili *trading*	539	889	(350)
Altre prestazioni di servizi	4.106	291	3.815
Totale	**148.634**	**175.965**	**(27.331)**

valori in migliaia di euro

La voce maggiormente significativa è attribuibile ai ricavi da gestione immobiliare relativamente alle locazioni (37.538mila euro) e alle vendite di immobili e terreni di *trading* (45.916mila euro). Le principali vendite riguardano: un complesso immobiliare sito in Brunico via Josef Schweighofer per 5.867mila euro, un complesso immobiliare sito in Selva di Val Gardena in località Plan de Gralba per 2.912mila euro, il complesso immobiliare della ex stazione di Tarvisio Centrale, sito in Tarvisio via Stazione per 2.705mila euro ed un complesso immobiliare sito in Asti Corso Venezia per 1.556mila euro. Sono stati inoltre venduti n. 307 alloggi per un valore complessivo di circa 16.400mila euro.

29. Altri proventi

Il dettaglio degli altri proventi è riportato nella seguente tabella:

	2010	2009	Variazioni
Contributi in conto esercizio	85	1.823	(1.738)
Commissioni attive su fidejussioni	660	656	4
Rimborsi:			
- Cariche sociali di dirigenti presso società del Gruppo FS	2.667	3.063	(396)
- Dal Personale	40	23	17
- Altri rimborsi	918	988	(70)
Proventi diversi	286	5.316	(5.030)
Totale	**4.656**	**11.869**	**(7.213)**

valori in migliaia di euro

L'importo maggiormente significativo è relativo ai rimborsi dalle società del Gruppo dei compensi ai dirigenti di Ferrovie dello Stato SpA che ricoprono cariche sociali presso le società medesime. Gli "Altri rimborsi" si riferiscono essenzialmente al riaddebito alla società Rete Ferroviaria Italiana SpA degli oneri relativi alla polizza fidejussoria a garanzia del rimborso richiesto per IVA.

30. Costo del Personale

La composizione del costo del personale è rappresentata nella seguente tabella:

	2010	2009	Variazioni
Personale a ruolo			
Salari e stipendi	36.944	38.320	(1.376)
Oneri sociali	10.355	10.702	(347)
Altri costi del personale a ruolo	(1.597)	(1.841)	244
Trattamento di fine rapporto	2.437	2.534	(97)
Personale Autonomo e Collaborazioni			
Salari e stipendi	128	170	(42)
Oneri sociali	43	52	(9)
Altri costi	**3.040**	**2.779**	**261**
Totale	**51.350**	**52.716**	**(1.366)**

valori in migliaia di euro

Nel corso dell'esercizio 2010 la voce "Costo del personale" registra complessivamente una riduzione rispetto all'esercizio precedente di 1.366mila euro dovuta principalmente ai minori oneri corrisposti al personale a ruolo per salari e stipendi ed ai minori oneri sociali e trattamento di fine rapporto, attribuibile essenzialmente alla variazione registrata nella consistenza del personale.
L'incremento della voce "Altri costi" è dovuta principalmente all'incremento dei costi per personale distaccato.

Nella tabella seguente è riportato l'organico medio della società suddiviso per categoria:

Personale	2010	2009	Variazioni
Dirigenti	106	112	(6)
Quadri	257	258	(1)
Altro personale	179	171	8
Totale	**542**	**541**	**1**

31. Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci

La voce è così dettagliata:

	2010	2009	Variazioni
Materiali e materie di consumo	752	757	(5)
Illuminazione e forza motrice	102	42	60
Variazione delle giacenze di immobili e terreni *trading*	22.345	40.756	(18.411)
Totale	**23.199**	**41.555**	**(18.356)**

valori in migliaia di euro

La variazione maggiormente significativa è relativa alla voce "Variazione delle giacenze di immobili e terreni di *trading*" (18.411mila euro). Le vendite effettuate nell'esercizio (22.345mila euro) si riferiscono per 12.829mila euro agli immobili di *trading* e per 9.516mila euro ai terreni di *trading*.

32. Costi per servizi

Il dettaglio della voce è riportato nella seguente tabella:

	2010	2009	Variazioni
Prestazioni di trasporto	13	15	(2)
Manutenzioni, pulizia e altri servizi appaltati:			
- Servizi e lavori appaltati per c/Terzi	551	565	(14)
- Servizi di pulizia ed altri servizi appaltati	47	177	(130)
- Manutenzioni e riparazioni beni immobili e mobili	2.796	2.819	(23)
Servizi immobiliari e utenze	22.487	23.561	(1.074)
Servizi amministrativi ed informatici	7.430	5.951	1.479
Spese per comunicazione esterna e costi di pubblicità	8.534	9.276	(742)
Diversi:			
- Prestazioni professionali	1.715	2.148	(433)
- Assicurazioni	1.385	1.157	228
- Consulenze	2.808	2.440	368
- Provvigioni alle agenzie	2	4	(2)
- Servizi di ingegneria	5	3	2
- Compensi Amministratori e Sindaci	617	1 .133	(516)
- Altro	6.986	6.582	404
Totale	**55.376**	**55.831**	**(455)**

valori in migliaia di euro

Per taluni dei servizi diversi sopra indicati, i costi accentrati in Ferrovie dello Stato SpA trovano il corrispettivo ricavo nelle voci comprese negli "Altri proventi" per il riaddebito nei confronti delle società del Gruppo, limitatamente alle quote ad esse riferibili.

33. Costi per godimento beni di terzi

Il dettaglio dei costi per godimento di beni di terzi è riportato nella seguente tabella:

	2010	2009	Variazioni
Canoni di locazione e oneri condominiali	10.776	11.154	(378)
Canoni d'uso di sistemi informatici	1.172	1.825	(653)
Totale	**11.948**	**12.979**	**(1.031)**

valori in migliaia di euro

34. Altri costi operativi

Gli altri costi operativi pari a 18.905mila euro (14.463mila euro nel 2009) si riferiscono principalmente a spese di rappresentanza (656mila euro), quote associative e contributi a enti vari (5.626mila euro), IVA non deducibile relativa alle operazioni esenti dell'attività immobiliare (3.164mila euro), ICI, imposta di registro, imposta di bollo e imposte e tasse diverse (7.774mila euro).

35. Capitalizzazione costi per lavori interni

Gli oneri capitalizzati per lavori interni, pari a 138mila euro, si riferiscono ai costi di personale attribuibili agli investimenti, collegati alla realizzazione e sviluppo del *software*.

36. Ammortamenti

La voce è di seguito dettagliata:

	2010	2009	Variazioni
Ammortamento attività immateriali	11.362	9.348	2.014
Ammortamento attività materiali	8.579	9.375	(796)
Totale	**19.940**	**18.723**	**1.218**

valori in migliaia di euro

37. Svalutazioni e perdite (riprese) di valore

La voce è di seguito dettagliata:

	2010	2009	Variazioni
Perdite per eliminazione cespiti	327	0	327
Rettifiche (e riprese) di valore su crediti	982	830	152
Totale	**1.309**	**830**	**479**

valori in migliaia di euro

38. Accantonamenti per rischi ed oneri

Gli accantonamenti per rischi e oneri ammontano a 5.041mila euro e sono connessi al contenzioso nei confronti di terzi a seguito di una puntuale stima del contenzioso in essere.

39. Proventi finanziari

Il dettaglio dei proventi finanziari è rappresentato nella tabella seguente:

	2010	2009	Variazioni
Proventi finanziari su crediti immobilizzati	166.988	202.355	(35.367)
Proventi finanziari diversi	44.369	75.087	(30.718)
Dividendi	23.473	40.206	(16.733)
Utili su cambi	9	2	7
Totale	**234.839**	**317.650**	**(82.811)**

valori in migliaia di euro

I "Proventi finanziari su crediti immobilizzati" si riferiscono principalmente agli interessi sui crediti per i finanziamenti a medio e lungo termine concessi alle controllate Rete Ferroviaria Italiana SpA (132.415mila euro) e Trenitalia SpA (34.284mila euro).

I "Proventi finanziari diversi" sono composti prevalentemente: dagli interessi attivi sul conto corrente intersocietario verso la società Trenitalia SpA (5.913mila euro); dagli interessi attivi sui finanziamenti a breve concessi a Rete Ferroviaria Italiana SpA (1.114mila euro) e a Trenitalia SpA (1.783mila euro); dalle commissioni attive su fidejussioni concesse alle controllate Rete Ferroviaria Italiana SpA (401mila euro) e Trenitalia SpA (815mila euro) e alla società Cisalpino AG (718mila euro); dagli interessi sul credito IVA chiesto a rimborso (26.018mila euro); dai proventi su depositi bancari e postali (1.747mila euro); dagli interessi attivi netti su strumenti finanziari (1.970mila euro); dai proventi finanziari derivanti dal recesso dalla società Almaviva TSF SpA (2.468mila euro).

Nella voce "Dividendi" rientrano i dividendi dalle controllate Grandi Stazioni SpA (7.500mila euro), Centostazioni SpA (2.750mila euro), Fercredit SpA (3.000mila euro) e Italferr SpA (10.213mila euro) e dalla società Hit Rail BV (10mila euro).

40. Oneri finanziari

Il dettaglio degli oneri finanziari è rappresentato nella tabella seguente:

	2010	2009	Variazioni
Oneri finanziari su debiti	199.500	276.554	(77.054)
Oneri finanziari per benefici ai dipendenti	767	845	(78)
Svalutazioni di attività finanziarie	31.444	0	31.444
Perdite su cambi	29.365	152	29.213
Totale	**261.076**	**277.551**	**(16.475)**

valori in migliaia di euro

La voce "Oneri finanziari su debiti" è costituita dagli interessi passivi sull'IVA chiesta a rimborso di competenza di Rete Ferroviaria Italiana SpA (25.635mila euro), di Trenitalia SpA (310mila euro) e di FS Sistemi Urbani Srl (74mila euro); dagli interessi passivi sui conti correnti intersocietari principalmente verso le controllate Rete Ferroviaria Italia SpA (1.846mila euro), Ferservizi SpA (577mila euro), Grandi Stazioni SpA (174mila euro), Fercredit SpA (368mila euro) e Italferr SpA (184mila euro); dagli oneri per interessi sui prestiti obbligazionari sottoscritti dalla società Eurofima (32.889mila euro); dagli interessi sui finanziamenti a medio e lungo termine concessi da banche e da altri finanziatori (134.528mila euro); dagli oneri per depositi a scadenza (2.609mila euro).
La voce "Oneri finanziari per benefici ai dipendenti" accoglie gli oneri finanziari derivanti da attualizzazione del TFR.
La voce "Svalutazioni di attività finanziarie" accoglie gli oneri stimati nell'esercizio come possibile minusvalenza che potrebbe derivare dall'operazione straordinaria Sogin/Sita.
La voce "Perdite su cambi" accoglie l'adeguamento al cambio al 31 dicembre dei decimi da versare alla partecipata Eurofima, espressi in franchi svizzeri.

41. Imposte sul reddito dell'esercizio correnti, differite e anticipate

Nella tabella seguente è riportato il dettaglio delle imposte sul reddito:

	2010	2009
IRAP	(2.673)	(3.500)
IRES	(4.454)	(7.500)
Imposte differite e anticipate	3.576	4.612
Rettifiche per imposte sul reddito relative a esercizi precedenti	3.992	2.820
Proventi di adesione al consolidato fiscale IRES	80.360	65.029
Totale imposte sul reddito	**80.800**	**61.461**

valori in migliaia di euro

Si riporta nella tabella seguente la riconciliazione dell'aliquota fiscale effettiva:

	2010		2009	
	euro	**%**	**euro**	**%**
Utile dell'esercizio	20.921		75.815	
Totale imposte sul reddito (compresi proventi da consolidato fiscale IRES)	(80.800)		(61.461)	
Utile (perdita) ante imposte	(59.879)	27,5%	14.355	27,5%
IRES (aliquota teorica)	**0**		**3.947**	
Minori imposte:				
dividendi da partecipazione	(22.300)		(36.434)	
utilizzi fondi	(4.867)		(9.794)	
altre variazioni in diminuzione	(4.216)		(288)	
Maggiori imposte:				
accantonamenti ai fondi	38.518		18.077	
sopravvenienze passive	2.073		2.995	
differenza su cambi	29.359		148	
ammortamenti	5.806		9.377	
variazioni rimanenze	8.437		10.283	
imposte indeducibili	5.793		5.819	
altre variazioni in aumento	17.472		12.733	
totale imponibile IRES	16.196		27.272	
IRES (aliquota effettiva)	**4.454**	**-7,4%**	**7.500**	**52,2%**
IRAP	**2.673**	**4,81%**	**3.500**	**4,81%**
Imposte estere	**0**		**0**	
Differenza su stime imposte anni precedenti	**(3.992)**		**(2.820)**	
Totale fiscalità differita	**(3.576)**		**(4.612)**	
Proventi da adesione consolidato fiscale	**(80.360)**		**(65.029)**	
Totale imposte sul reddito	**(80.800)**		**(61.461)**	

valori in migliaia di euro

42. Passività e attività potenziali

Alla data di bilancio non sussistono né passività né attività potenziali da segnalare.

43. Compenso alla Società di Revisione

Si evidenzia che - ai sensi dell'art. 37, c. 16 del Decreto Legislativo n. 39/2010 e della lettera 16bis dell'art. 2427 del Codice Civile l'importo totale dei corrispettivi spettanti alla società di revisione è pari a 340mila euro, inclusi eventuali corrispettivi di competenza corrisposti alla stessa nell'esercizio per altri servizi (79mila euro); la restante parte si riferisce interamente a servizi di revisione legale (261mila euro).

44. Compensi Amministratori e Sindaci

Percipienti	2010	2009	Variazioni
Amministratori	1.355 (1)	1.759 (1)	(404)
Sindaci	106	113	(7)
Totale	**1.461**	**1.872**	**(411)**

valori in migliaia di euro

(1) Comprende gli emolumenti per le cariche di Presidente, di Consigliere di Amministrazione, nonché il trattamento economico fisso e variabile spettante all'Amministratore Delegato anche in qualità di dirigente FS. Si segnala inoltre che, in aggiunta all'importo in tabella, con delibera del Consiglio di Amministrazione del 2 marzo 2011 gli emolumenti riferiti all'Amministratore Delegato e al Presidente pro-tempore (in carica fino al 23 giugno 2010) sono stati rideterminati a decorrere dal 3 agosto 2008 e rispettivamente fino al 24 giugno 2010 per l'Amministratore Delegato e al 23 giugno 2010 per il Presidente pro-tempore, per un importo, riferito al periodo di competenza 2010, pari a complessivi 103mila euro.

Il compenso agli Amministratori comprende gli emolumenti previsti per le cariche di Presidente ed Amministratore Delegato, nonché gli emolumenti previsti per i rimanenti Consiglieri. Ai suddetti compensi si deve aggiungere, per il solo esercizio 2010, quello del componente esterno dell'Organismo di Vigilanza per 50mila euro.

45. Parti correlate

Operazioni con dirigenti con responsabilità strategiche

	31.12.2010	31.12.2009
Benefici a breve termine	5.289	5.565
Benefici successivi al rapporto di lavoro	392	383
Totale	**5.681**	**5.948**

valori in migliaia di euro

I benefici si riferiscono alle remunerazioni corrisposte a vario titolo ai soggetti indicati.
Ai benefici a breve termine 2010 erogati, pari a 5.289mila euro, si deve aggiungere una parte variabile da liquidare nel 2011, per un importo indicativamente non superiore a 1.100mila euro (1.100mila euro anche per il 2009), una volta effettuate le verifiche circa il conseguimento degli obiettivi prefissati.
Si precisa che ai dirigenti con responsabilità strategiche non sono stati erogati né benefici per la cessazione del rapporto di lavoro né altri benefici a lungo termine.
I dirigenti con responsabilità strategiche non hanno posto in essere nel periodo alcuna operazione direttamente o tramite stretti familiari con il Gruppo e le imprese che ne fanno parte o con altre parti ad esse correlate.

Operazioni con altre parti correlate

Nel seguito si descrivono i principali rapporti con parti correlate intrattenuti da Ferrovie dello Stato SpA, tutti regolati a normali condizioni di mercato.

Rapporti attivi e passivi

Controllate	**Rapporti Attivi**	**Rapporti Passivi**
RFI SpA	**Servizi dell'area**	Riaddebito utenze
	Finanza	Soggetto Tecnico lavori di manutenzione immobili
	Fiscale/Bilancio	Riaddebito servizi informatici
	Affari Societari	Prestazioni di personale
	Legale Lavoro	Prestazioni sanitarie
	Amministrazione del Personale Dirigente	Formazione
	Relazioni Industriali	
	Sviluppo Organizzazione	
	Comunicazione Esterna e Relazioni con i Media	
	Cariche sociali	
	Prestazioni di personale	
	Rimborsi assicurazioni	
	Rimborsi servizi informatici	
	Rimborsi servizi comuni	
	Riaddebito oneri condominiali	
	Vendita immobili *trading*	
	Utilizzo marchio	
	Locazione e sub-locazione locali uffici	
Ferservizi SpA	**Servizi dell'area**	Gestione immobiliare
	Finanza	Riaddebito oneri condominiali per tutela patrimonio
	Fiscale/Bilancio	Servizi informatici
	Affari Societari	Prestazioni di personale
	Legale Lavoro	Pubblicità e *marketing*
	Amministrazione del Personale Dirigente	*Fee* acquisto titoli di viaggio
	Relazioni Industriali	*Fee* valorizzazione patrimonio
	Sviluppo Organizzazione	Servizi di gestione tecnica amministrativa
	Comunicazione Esterna e Relazioni con i Media	*Fee* per locazioni
		Contabilità/tesoreria
	Cariche sociali	Amministrazione del personale
	Prestazioni di personale	*Facilities* e *building management*
	Rimborsi assicurazioni	Servizi amministrativi
	Utilizzo servizi informatici	Formazione
	Riaddebito oneri comuni	Servizi *Asset Allocation*
	Utilizzo marchio	Assistenza servizi per il prestito
	Locazione e sub-locazione locali uffici	Gestione procedimenti di gara
	Riaddebito oneri condominiali	Tutela giuridica patrimonio

Controllate	Rapporti Attivi	Rapporti Passivi
Fercredit SpA	**Servizi dell'area**	
	Finanza	
	Fiscale/Bilancio	
	Affari Societari	
	Legale Lavoro	
	Comunicazione Esterna e Relazioni con i Media	
	Cariche sociali	
	Rimborsi assicurazioni	
	Locazioni e sub-locazioni locali uffici	
	Utilizzo marchio	
Grandi Stazioni SpA	**Servizi dell'area**	Pubblicità e *marketing*
	Finanza	Fitto locali
	Fiscale/Bilancio	Oneri condominiali
	Affari Societari	Prestazioni di personale
	Legale Lavoro	
	Amministrazione del Personale Dirigente	
	Comunicazione Esterna e Relazioni con i Media	
	Cariche sociali	
	Prestazioni di personale	
	Rimborsi assicurazioni	
Centostazioni SpA	**Servizi dell'area**	Pubblicità e *marketing*
	Finanza	
	Fiscale/Bilancio	
	Affari Societari	
	Amministrazione del Personale Dirigente	
	Comunicazione Esterna e Relazioni con i Media	
	Cariche sociali	
	Prestazioni di personale	
	Rimborsi assicurazioni	
	Utilizzo marchio	
FS Sistemi Urbani Srl	**Servizi dell'area**	
	Finanza	*Fee* valorizzazione patrimonio
	Fiscale/Bilancio	Fitto locali
	Affari Societari	
	Legale Lavoro	
	Amministrazione del Personale Dirigente	
	Relazioni Industriali	
	Comunicazione Esterna e Relazioni con i Media	
	Cariche sociali	
	Rimborsi assicurazioni	
	Riaddebito servizi informatici	
	Locazioni e sub-locazioni locali uffici	
	Utilizzo marchio	
	Riaddebito oneri condominiali	

Controllate	**Rapporti Attivi**	**Rapporti Passivi**
Ferport Srl in liquidazione	Rimborsi assicurazioni	
Ferport Napoli Srl	Rimborsi assicurazioni	
Nord Est Terminal SpA in liquidazione	Rimborsi assicurazioni	
Italcontainer SpA	Rimborsi assicurazioni Riaddebito servizi informatici	
Serfer Srl	Rimborsi assicurazioni	
TX Logistik AG	Rimborsi assicurazioni	
Sita SpA	**Servizi dell'area** Fiscale/Bilancio Affari Societari Legale Lavoro Amministrazione del Personale Dirigente Servizi amministrativi Comunicazione Esterna e Relazioni con i Media Cariche sociali Prestazioni di personale Rimborsi assicurazioni Riaddebito servizi informatici	Pubblicità e *marketing*
Trenitalia SpA	**Servizi dell'area** Finanza Fiscale/Bilancio Affari Societari Legale Lavoro Amministrazione del Personale Dirigente Relazioni Industriali Sviluppo Organizzazione Comunicazione Esterna e Relazioni con i Media Cariche sociali Prestazioni di personale Rimborsi assicurazioni Riaddebito servizi informatici Utilizzo marchio Locazioni e sub-locazioni locali uffici e officine Riaddebito oneri condominiali	Prestazioni di personale Pubblicità e *marketing* Spese di trasporto viaggiatori Fitto locali
ex TAV SpA (ora fusa in RFI SpA)	**Servizi dell'area** Finanza Fiscale/Bilancio Affari Societari Legale Lavoro Relazioni Industriali Cariche sociali Rimborsi assicurazioni Utilizzo marchio	

Controllate	**Rapporti Attivi**	**Rapporti Passivi**
Italferr SpA	**Servizi dell'area** Finanza Fiscale/Bilancio Affari Societari Legale Lavoro Amministrazione del Personale Dirigente Relazioni Industriali Sviluppo Organizzazione Comunicazione Esterna e Relazioni con i Media Cariche sociali Rimborsi assicurazioni Riaddebito servizi informatici Utilizzo marchio	Prestazioni di personale
FS Logistica SpA	**Servizi dell'area** Finanza Fiscale/Bilancio Affari Societari Relazioni Industriali Legale Lavoro Cariche sociali Rimborsi assicurazioni Riaddebito servizi informatici Utilizzo marchio	Trasporti e spedizioni *Facilities management*
Sogin Srl	**Servizi dell'area** Finanza Fiscale/Bilancio Affari Societari Legale Lavoro Amministrazione del Personale Dirigente Servizi amministrativi Cariche sociali Rimborsi assicurazioni	Pubblicità e *marketing*
Italcertifer SpA	Amministrazione del Personale Dirigente Prestazioni di personale	
Cemat SpA	Rimborsi assicurazioni	
Metropark SpA	Rimborsi assicurazioni	
Trenitalia Logistic France SaS	**Servizi dell'area** Affari Societari	
FS Formazione SpA	Cariche sociali Rimborsi assicurazioni	Prestazioni di personale Formazione Servizi amministrativi

	Rapporti Attivi	Rapporti Passivi
Controllate		
Terminali Italia Srl	Rimborsi assicurazioni	
Italia Logistica Srl	Amministrazione del Personale Dirigente	
	Cariche sociali	
	Prestazioni di personale	
	Rimborsi assicurazioni	

	Rapporti Attivi	Rapporti Passivi
Collegate		
Ferrovie Nord Milano SpA	Cariche sociali	
Collegate di controllate		
Sideuropa Srl	Rimborsi assicurazioni	
Logistica SA	Rimborsi assicurazioni	
BBT SE	Cariche sociali	
Terminal Tremestieri Srl	Cariche sociali	

	Rapporti Attivi	Rapporti Passivi
Altre parti correlate (*)		
Gruppo ANAS	Prestazioni di personale	Esproprio Area
	Cariche sociali	
	Rimborsi assicurazioni	
Gruppo CDDPP	Canoni per servitù su terreni	Finanziamenti
Gruppo ENEL	Canoni per servitù su terreni	Utenze energia eletrica
Gruppo ENI	Canoni per servitù su terreni	Fornitura gas
Gruppo Finmeccanica		Manutenzione - *Software*
Gruppo POSTE	Canoni locazioni fabbricati	Pubblicità e *marketing*
Gruppo RAI		Pubblicità e *marketing*
Gruppo RAM		Pubblicità e marketing
Gruppo SACE		Polizze assicurative

(*) Imprese che condividono con Ferrovie dello Stato il medesimo soggetto controllante - Ministero dell'Economia e delle Finanze

Rapporti diversi

Consolidato fiscale	Iva di pool	Rapporti di c/c intersocietario e c/c postali	Finanziamenti concessi	Depositi passivi e finanziamenti ricevuti	Rilascio garanzie fideiussorie nell'interesse di	Fondi pensione integrativa
Controllate						
RFI	RFI	RFI	RFI		RFI	
Fercredit	Fercredit	Fercredit	Fercredit			
Ferservizi	Ferservizi	Ferservizi				
Trenitalia	Trenitalia	Trenitalia	Trenitalia		Trenitalia	
Italferr	Italferr	Italferr			Italferr	
Grandi Stazioni	Grandi Stazioni	Grandi Stazioni			Grandi Stazioni	
Grandi Stazioni Ingegneria	Grandi Stazioni Ingegneria					
Centostazioni	Centostazioni	Centostazioni				
Sita	Sita	Sita		Sita		
Metropark	Metropark	Metropark				
FS Formazione	FS Formazione					
FS Logistica	FS Logistica	FS Logistica	FS Logistica		FS Logistica	
FS Sistemi Urbani	FS Sistemi Urbani	FS Sistemi Urbani				
FS Telco	FS Telco					
Italcertifer						
Italcontainer					Italcontainer	
Cemat	Cemat					
Ferport in liq.ne	Ferport in liq.ne					
Ferport Napoli						
Self	Self					
Serfer	Serfer	Serfer	Serfer			
SGT SpA						
Sogin	Sogin	Sogin				
Terminali Italia		Terminali Italia	Terminali Italia			
FS Trasporti su Gomma Srl	FS Trasporti su Gomma Srl					
Tunnel Ferroviario del Brennero						
	Tevere TPL					
					TX Logistik AG	
					Cisalpino AG	
					Italia Logistica	
Altre Parti correlate						
				Cassa DD.PP.		
		Poste Italiane				
						Eurofer Previndai

Nelle seguenti tabelle sono riepilogati i valori economici e patrimoniali dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2010 delle transazioni con parti correlate.

RAPPORTI COMMERCIALI E DI ALTRA NATURA

	31.12.2010			2010	
Denominazione	**Crediti**	**Debiti**	**Garanzie e Impegni**	**Costi**	**Ricavi**
Imprese controllate					
Cemat SpA	9	975		(9)	14
Centostazioni SpA	3.210	148		(30)	265
FS Logistica SpA	2.674	3.497		(1.008)	423
Fercredit SpA	598	4.854		(13)	373
Ferport Srl in liquidazione		188		(1)	
Ferport Napoli Srl	1			(3)	
Ferservizi SpA	13.923	10.557		21.289	10.135
FS Formazione SpA	26	839		1.095	21
FS Sistemi Urbani Srl	31.503	31.122		371	542
FS Telco Srl		12			
FS Trasporti su Gomma Srl		26			
Grandi Stazioni SpA	5.673	218	116	(74)	231
Grandi Stazioni Ingegneria Srl	246				
Italcontainer SpA	159		400	(165)	1
Italcertifer ScpA	107	1		(251)	
Italferr SpA	10.458	13	408	(144)	1.412
Italia Logistica Srl	329			(80)	23
Metropark SpA	440			(4)	
Metroscai Scarl	11				
Nord Est Terminal SpA in liq.				(4)	
Rete Ferroviaria Italiana SpA	18.306	1.594.884	412.783	(1.544)	31.038
Self Srl		5			
Serfer Srl	1.813			(7)	
Sita SpA	960	446		(254)	109
Sogin Srl	82	2.538		(4)	80
Terminali Italia Srl	104			(3)	
Tevere TPL Scarl		2.231			
Trenitalia Logistic France Sas	7			(9)	3
Trenitalia SpA	59.659	83.309	20	(3.267)	46.895
TX Logistik AG	35		14	(9)	
Totale	**150.333**	**1.735.863**	**413.741**	**15.872**	**91.565**

valori in migliaia di euro

RAPPORTI COMMERCIALI E DI ALTRA NATURA

(segue)

	31.12.2010			2010	
Denominazione	**Crediti**	**Debiti**	**Garanzie e Impegni**	**Costi**	**Ricavi**
Collegate di controllate					
BBT SE	22				6
Terminal Tremestieri Srl	18				9
L.T.F. Lyon Tourin Ferroviarie					2
Logistica SA	30				
Sideuropa in liquidazione				(1)	
Totale	**70**			**(1)**	**17**
Totale	**150.403**	**1.735.863**	**413.741**	**15.871**	**91.582**
Altre parti correlate					
Gruppo ANAS	20	5		3	23
Gruppo CDDPP	1				1
Gruppo ENEL	31	148		1.996	17
Gruppo ENI	59	28		298	53
Gruppo Finmeccanica		26		22	1
Gruppo POSTE	510	1		11	6
Gruppo RAI		40		40	
Gruppo RAM		100		100	
Gruppo SACE				2.730	
Eurofer		87		704	
Previndai		579		922	
Totale	**621**	**1.014**	**0**	**6.826**	**101**

valori in migliaia di euro

RAPPORTI FINANZIARI

	31.12.2010			2010	
Denominazione	**Crediti**	**Debiti**	**Garanzie e Impegni**	**Oneri**	**Proventi**
Imprese controllate					
Centostazioni SpA		2.693		29	2.750
Cisalpino AG			114.943		718
FS Logistica SpA	53.802	1.856	9	31	533
Fercredit SpA	19.258	12.014		368	3.285
Ferservizi SpA		116.290		577	
FS Sistemi Urbani Srl		8.762		95	
FS Telco Srl	135				
Grandi Stazioni SpA		17.924		179	7.500
Italcontainer SpA			151		
Italcertifer ScpA				1	
Italferr SpA		17.855	1.670	184	10.214
Italia Logistica Srl			2.372		2
Metropark SpA		1.306		6	
Rete Ferroviaria Italiana SpA	2.636.215	365.880	394.121	27.567	133.930
Serfer Srl	4.182	1.712		4	119
Sita SpA		792		15	
Sogin Srl		24			
Terminali Italia Srl	1.507				23
Trenitalia SpA	4.093.500		1.418.740	310	42.795
Totale	**6.808.599**	**547.108**	**1.932.006**	**29.366**	**201.869**
Altre parti correlate					
Gruppo CDDPP		1.698.246		74.887	
Gruppo POSTE	7.633				9
Totale	**7.633**	**1.698.246**	**0**	**74.887**	**9**

valori in migliaia di euro

46. Garanzie

Nella tabella sono riportate le garanzie prestate da Ferrovie dello Stato SpA a terzi, nell'interesse delle società controllate, distinguendo quelle di natura finanziaria dalle altre.

Rilasciate nell'interesse di	**Finanziarie**	**Non finanziarie**
Rete Ferroviaria Italiana SpA	394.121	412.782
Italferr SpA	1.670	408
Cisalpino AG	114.943	0
Italia Logistica Srl	2.372	0
FS Logistica SpA	9	0
Grandi Stazioni SpA	0	116
Italcontainer SpA	151	400
TX Logistik AG	0	14
Trenitalia SpA	1.418.740	20
Totale	**1.932.006**	**413.740**

valori in migliaia di euro

Le garanzie finanziarie sono rappresentate principalmente dalle fidejussioni rilasciate agli Istituti di credito per finanziamenti concessi alle controllate o per controgaranzie di garanzie concesse dagli Istituti medesimi a terzi nell'interesse delle controllate. Le principali garanzie sono state rilasciate all'Unicredit Corporate Banking (ex Banca di Roma) per 367.500mila euro per il prestito concesso a Rete Ferroviaria Italiana SpA, alla società Eurofima per 114.943mila euro, a garanzia dei finanziamenti concessi alla società Cisalpino AG per l'acquisto di materiale rotabile. Le principali controgaranzie sono state rilasciate ad un pool di banche per i prestiti concessi dalla BEI alla controllata Trenitalia SpA (971.250mila euro); è stata rilasciata, inoltre, una "Lettera di *patronage* forte" (420.000mila euro) per il finanziamento del prestito OPI del 2004 concesso a Trenitalia SpA.
Le altre garanzie sono rappresentate principalmente da fidejussioni rilasciate all'Erario per rimborsi di crediti erariali a Rete Ferroviaria Italiana SpA (262.300mila euro). Le altre principali garanzie riguardano le fidejussioni rilasciate alla società G.S.E. a garanzia del contratto di servizio per l'approvvigionamento dell'energia stipulato con Rete Ferroviaria Italiana SpA (150.000mila euro), le fidejussioni rilasciate all'ex TAV (ora fusa in RFI) a garanzia degli anticipi corrisposti alla controllata Italferr SpA (393mila euro), alla società Metropark SpA, a garanzia del contratto di noleggio di apparecchiature relative al parcheggio della Stazione di Roma Termini stipulato con la controllata Grandi Stazioni SpA (116mila euro) e alla società TX Logistik AG, a garanzia del contratto di acquisizione di trazione ferroviaria stipulato con la società Italcontainer SpA (400mila euro).

47. Fatti intervenuti dopo la data di riferimento del bilancio

Operazione Arriva Deutschland

Con delibera del 19 novembre 2010, il Consiglio di Amministrazione ha autorizzato Ferrovie dello Stato alla presentazione, in *partnership* con il Fondo d'investimento CUBE Infrastructure, di un'offerta vincolante per l'acquisto del 100% del capitale delle società Arriva Deutschland e Arriva Grundstücksgesellchaft (il *target*) nell'ambito della procedura competitiva indetta da Deutsche Bahn su indicazione della Commissione Europea, dando mandato all'Amministratore Delegato di porre in essere quanto necessario per finalizzare la suddetta offerta e per l'effetto: negoziare con CUBE tutte le attività inerenti i rapporti societari; formulare il prezzo di acquisizione; inserire nel *Sale and Purchase Agreement* (SPA), ove ammesso, ogni ulteriore clausola che, alla luce delle verifiche eventualmente emergenti in sede di *due diligence*, potesse ritenersi utile agli interessi di Ferrovie dello Stato SpA, sottoscrivere tutti gli atti e compiere tutte le attività utili per dare esecuzione alla deliberazione

adottata, ivi incluso il rilascio di tutte le garanzie necessarie e la sottoscrizione del *term sheet*, che disciplinava i principali termini e le condizioni da recepire ed includere poi nel testo dello *Shareholders'* Agreement con il *partner* Cube da sottoscriversi all'esito della (in allora) eventuale aggiudicazione e le cui principali previsioni erano state dettagliate nel documento redatto per il Consiglio. Nelle successive sedute (21 dicembre, 2 febbraio, 2 marzo e 15 aprile 2011), il Consiglio è stato di volta in volta aggiornato sulle attività e sugli adempimenti portati a termine e connessi alla finalizzazione dell'operazione di acquisizione e, in particolare, sull'approvazione da parte della Commissione Europea dell'operazione stessa, avvenuta in data 16 febbraio 2011, quando è stata formalmente comunicata la *clearance antitrust* sull'operazione e l'approvazione definitiva dell'acquirente (la c.d. *suitability*), nonché sul *closing*, avvenuto ai sensi del *Sale and Purchase Agreement* (SPA) il settimo giorno lavorativo successivo, ossia il 25 febbraio 2011. Con questa acquisizione, il consorzio Ferrovie dello Stato Cube Infrastructure (rispettivamente al 51% e 49%) ha conquistato una importante quota di mercato, pari al 5% del trasporto pubblico tedesco, ponendosi l'obiettivo di sviluppare ulteriormente la propria presenza su tale mercato.
Infatti, il Gruppo Arriva Deutschland rappresenta uno dei maggiori operatori privati nel trasporto pubblico regionale di passeggeri su ferro e su gomma in Germania. Nel 2010 il Gruppo ha registrato un fatturato consolidato di oltre 470 milioni di euro, più di 30 milioni di treni-km e di 31 milioni di bus-km.
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. All'inizio del mese di aprile 2011, a seguito della scelta da parte di Ferrovie dello Stato SpA del nuovo nome identificativo per il Gruppo neoacquisito in sostituzione del nome Arriva (non più utilizzabile in aderenza a specifiche disposizioni del SPA) le società interessate hanno mutato la propria denominazione sociale in NETINERA.

Operazione straordinaria Sogin/Sita

È di queste ore la stipula dell'atto di fusione per incorporazione di Sogin in Sita e il contestuale atto di scissione a favore delle società FS Trasporti su Gomma (FSTG) e Sicurezza Trasporti Autolinee - Sita Sud. Contestualmente saranno tenute le Assemblee ordinarie di Sita scissa e di FSTG per il rinnovo degli Organi amministrativi e del Collegio Sindacale. Sebbene ai fini contabili la fusione e la contestuale scissione abbiano effetto convenzionale dal 1° settembre 2010 e, pertanto, da tale data le operazioni conseguenti sono imputate ai bilanci delle società partecipanti alla scissione, si evidenzia che l'efficacia sostanziale di tale operazione decorre dalla stipula degli atti di fusione e di scissione. Tale stipula, infatti, interviene al superamento di talune condizioni sospensive manifestatosi nei primi mesi del 2011. Ove non si fossero verificate tali condizioni sospensive, non si sarebbe potuto dare corso all'operazione in oggetto.

48. Effetti della transizione ai Principi Contabili Internazionali (IFRS)

A seguito dell'entrata in vigore del decreto legislativo 38/2005, che regolamenta la facoltà di redigere il bilancio di esercizio in conformità ai principi contabili internazionali sulla base delle opzioni previste dall'articolo 5 del Regolamento (CE) n. 1606/2002 emanato dal Parlamento Europeo e dal Consiglio Europeo nel luglio 2002, la Società ha deliberato di adottare in forma volontaria i principi contabili internazionali per la redazione del bilancio d'esercizio a partire dall'esercizio 2010 con data di transizione agli EU-IFRS al 1° gennaio 2009 (la "Data di Transizione" o di "Prima Adozione", nota come *First Time Adoption* - FTA).
La Società ha applicato in modo retrospettivo a tutti i periodi chiusi antecedentemente il 1° gennaio 2009, gli EU-IFRS, fatta eccezione per le esenzioni facoltative adottate nel rispetto dell'IFRS 1, come descritto nel paragrafo seguente. In particolare i principi contabili ai quali è stato fatto riferimento sono quelli descritti nelle precedenti "Note esplicative al Bilancio civilistico".

Sono di seguito illustrate le informazioni richieste dall'IFRS 1.
In particolare, dette informazioni riguardano l'impatto che la conversione agli EU-IFRS ha determinato sulla situazione patrimoniale-finanziaria, sull'andamento economico e sui flussi finanziari presentati.
A tale scopo sono stati predisposti:

- i prospetti analitici di riconciliazione delle situazioni patrimoniali-finanziarie al 1° gennaio 2009 e al 31 dicembre 2009 del conto economico e del conto economico complessivo per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2009;
- i prospetti di riconciliazione fra il patrimonio netto e il risultato economico rilevati in conformità ai Principi Contabili Italiani

e quelli rilevati in conformità agli EU-IFRS al 1° gennaio 2009, al 31 dicembre 2009 e per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2009;
- i commenti ai prospetti di riconciliazione.

La situazione patrimoniale-finanziaria al 1° gennaio 2009 riflette le seguenti differenze di trattamento rispetto al bilancio al 31 dicembre 2008, predisposto in conformità ai Principi Contabili Italiani:
- sono state rilevate tutte le attività e le passività iscrivibili in base agli EU-IFRS, incluse quelle non previste in applicazione dei Principi Contabili Italiani;
- tutte le attività e le passività la cui iscrizione è richiesta dai Principi Contabili Italiani, ma non è ammessa dagli EU-IFRS, sono state eliminate;
- alcune voci di bilancio sono state riclassificate secondo quanto previsto dagli EU-IFRS.

Gli effetti di tali rettifiche sono stati riconosciuti direttamente nel patrimonio netto di apertura alla data di transizione.

Modalità di presentazione degli schemi di bilancio

Di seguito sono indicati gli schemi di bilancio e i relativi criteri di classificazione adottati dalla Società nell'ambito delle opzioni previste dallo IAS 1:
- *Prospetto della situazione patrimoniale-finanziaria* è stato predisposto classificando le attività e le passività secondo il criterio "corrente/non corrente";
- *Conto economico* è stato predisposto classificando i costi operativi per natura;
- *Conto economico complessivo* comprende, oltre al risultato d'esercizio risultante dal conto economico, le altre variazioni delle voci di patrimonio netto riconducibili a operazioni non poste in essere con gli azionisti della Società;

Il prospetto di riconciliazione del rendiconto finanziario non viene presentato in quanto gli effetti derivanti dall'applicazione degli EU-IFRS non hanno comportato impatti significativi.

Esenzioni facoltative previste dall'IFRS 1 adottate in sede di prima applicazione degli EU-IFRS

I) Benefici per i dipendenti: tutti gli utili e le perdite attuariali cumulati esistenti alla data di transizione, sono stati iscritti tra gli utili e le perdite portate a nuovo;

II) *fair value* (valore equo) o rideterminazione del valore come sostituito del costo: la Società ha scelto di utilizzare il concetto del sostituto del costo (*deemed cost*) con riferimento agli immobili, impiantii e macchinari, investimenti immobiliari e alle attività immateriali;

III) informazioni integrative relative a strumenti finanziari: la Società si è avvalsa dell'esenzione limitata relativa alla presentazione dell'informativa comparativa prevista dall'IFRS 7 riguardante i periodi antecedenti al 31 dicembre 2009.

Esenzioni obbligatorie previste dall'IFRS 1 adottate in sede di prima applicazione degli EU-IFRS

I) Stime: le stime effettuate alla data di transizione agli EU-IFRS sono conformi alle stime effettuate alla stessa data secondo i Principi Contabili Italiani (dopo le rettifiche necessarie per riflettere eventuali differenze nei principi contabili);

II) eliminazione contabile di attività e passività finanziarie: le attività e/o passività finanziarie relative a transazioni effettuate prima del 1° gennaio 2004 che erano state eliminate nel bilancio redatto secondo i Prinicipi Contabili Italiani, non sono state riconosciute né ripristinate a bilancio.

Trattamenti prescelti nell'ambito delle opzioni contabili previste dagli EU-IFRS

- *Valutazione di immobili, impianti e macchinari e attività immateriali*: successivamente all'iscrizione iniziale al costo, lo IAS 16 – "Immobili, impianti e macchinari" e lo IAS 38 – "Attività immateriali" prevedono che tali attività possano essere valutate al costo, ovvero determinando periodicamente il valore di mercato (*fair value*) e adeguando a tale valore il saldo contabile alla data di riferimento della valutazione del valore di mercato. È stato scelto di adottare il metodo del costo.
- *Differenze attuariali*: lo IAS 19 – "Benefici per i dipendenti" prevede che le differenze attuariali che emergono in caso di mo-

difica delle assunzioni applicate per il calcolo dei piani pensionistici a benefici definiti, quali ad esempio il TFR e la Carta di Libera Circolazione (CLC), possano essere contabilizzate in applicazione del metodo del "corridoio", imputate direttamente a conto economico al momento della rilevazione delle stesse, ovvero imputate direttamente a patrimonio netto. È stata scelta quest'ultima metodologia contabile, con l'iscrizione degli utili/perdite attuariali nel conto economico complessivo.

- *Valutazione nel bilancio separato delle partecipazioni in società controllate, società collegate e società sottoposte a controllo congiunto*: lo IAS 27 – "Bilancio consolidato e separato" prevede che tali partecipazioni devono essere iscritte al costo o al *fair value* secondo lo IAS 39. È stato scelto di adottare il metodo del costo.

- *Investimenti immobiliari*: secondo lo IAS 40 gli investimenti immobiliari devono essere iscritti o al costo o al *fair value*. È stato scelto il metodo del costo.

Descrizione degli effetti significativi della transizione sia con riguardo alla classificazione delle varie voci di bilancio sia alla loro diversa valutazione e, quindi, ai conseguenti effetti sulla situazione patrimoniale-finanziaria ed economica

Le differenze emergenti dall'applicazione degli EU-IFRS rispetto ai Principi Contabili Italiani, nonché le scelte effettuate dalla Società nell'ambito delle opzioni contabili previste dagli EU-IFRS sopra illustrate, comportano una rielaborazione dei dati contabili predisposti secondo la precedente normativa italiana in materia di bilanci con effetti sul patrimonio netto. Di seguito si riporta la riconciliazione del patrimonio netto della Società al 1° gennaio 2009 e al 31 dicembre 2009, nonché del risultato netto e degli altri componenti del conto economico complessivo d'esercizio chiuso al 31 dicembre 2009, fra la situazione predisposta sulla base dei Principi Contabili Italiani e quella redatta secondo gli EU-IFRS.

	Note	1 gen. 2009	Esercizio 2009		31 dic. 2009
		Capitale sociale e riserve	Altri componenti del conto economico complessivo	Risultato del periodo	Patrimonio netto
Valori *Italian GAAP*		**35.980.290**		**70.073**	**36.050.362**
Rettifiche IFRS:					
Rideterminazione valori Immobili, impianti e macchinari, investimenti immobiliari e attività immateriali (IAS 16)	a	826		5.964	6.790
Capitalizzazione degli oneri di bonifica (IAS 16 e 37)	b	17.479		(1.960)	15.519
Impairment sulle rimanenze (IAS 36)	c	(56.198)		116	(56.082)
Storno dei fondi bonifica, officine e ICT *software* (IAS 37)	d	32.165		3.945	36.110
Svalutazione partecipazione FS Logistica	e	(86.882)		0	(86.882)
Valutazione attuariale dei piani a benefici definiti (IAS 19)	f	2.035	(227)	(336)	1.472
Rilevazione fiscalità (IAS 12)	g	75.255		(1.987)	73.268
Totale rettifiche		**(15.320)**	**(227)**	**5.742**	**(9.805)**
Patrimonio netto EU-IFRS		**35.964.970**	**(227)**	**75.815**	**36.040.557**

valori in migliaia di euro

Note di commento al prospetto di riconciliazione del patrimonio netto al 1°gennaio 2009 e al 31 dicembre 2009 e del risultato netto e degli altri componenti del conto economico complessivo per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2009

a) Rideterminazione valori Immobili, impianti e macchinari, Investimenti immobiliari e Attività immateriali (IAS 16)

Immobili, impianti e macchinari e investimenti immobiliari: nel bilancio redatto secondo i Principi Contabili Italiani la Società, nel caso di terreni pertinenziali, non procedeva allo scorporo dei fabbricati che su di essi insistono. Il principio contabile internazionale 16 così recita:

"I terreni e gli edifici sono beni separabili e sono contabilizzati separatamente, anche quando vengono acquistati congiuntamente. Con qualche eccezione, come cave e siti utilizzati per discariche, i terreni hanno una vita utile illimitata e quindi non vengono ammortizzati. Gli edifici hanno una vita utile limitata e perciò sono attività ammortizzabili. Un incremento nel valore del terreno sul quale un edificio è costruito non influisce sulla determinazione del valore ammortizzabile del fabbricato."

Alla luce di ciò si è pervenuti a un impatto positivo a patrimonio netto per la rideterminazione degli ammortamenti, pari a 5.018mila euro, di cui 580mila euro riferiti all'immobile di Villa Patrizi all'interno della classe "Immobili, Impianti e Macchinari" per la porzione utilizzata dalla Società per lo svolgimento della sua attività e la restante parte pari a 4.438mila euro afferenti ai restanti immobili e fabbricati non strumentali inclusi nella categoria degli "Investimenti Immobiliari".

Il valore degli immobili è stato ridotto a seguito della puntuale individuazione dei valori contabili dei beni trasferiti con le scissioni con un impatto negativo di 12.800mila euro sul patrimonio netto.

Attività Immateriali: Anche in questo caso, la rideterminazione degli ammortamenti sulla base dello IAS 16 ha prodotto un impatto positivo a patrimonio netto pari a 8.608mila euro. Questo è correlato al fatto che nel bilancio redatto secondo i principi contabili italiani la Società per il *Software* acquisito nell'anno applicava l'aliquota di ammortamento intera indipendentemente dalla data di entrata in esercizio del bene medesimo anziché considerare, come prescrive il principio contabile internazionale, il puntuale momento in cui esso entra a far parte degli *asset* aziendali.

Gli effetti a patrimonio netto per le categorie di cui sopra sono stati accompagnati da corrispondenti impatti positivi a conto economico di importo totale pari a 5.964mila euro.

b) Capitalizzazione oneri di bonifica, iscritti nei fondi, a incremento del valore dei cespiti di riferimento (IAS 16 e 37)

La Società dispone di specifici fondi ai quali risultano accantonati oneri relativi alla bonifica di siti contaminati. Sulla base di quanto disposto dallo IAS 16.16c, il valore attuale degli oneri di bonifica iscritto nei fondi deve essere portato a incremento del valore dei cespiti di riferimento con contropartita un corrispondente aumento del patrimonio netto alla data di FTA. L'applicazione del principio citato ha comportato, alla data di transizione, l'incremento del valore della categoria "Investimenti Immobiliari" per 17.479mila euro e un impatto positivo di pari importo sul patrimonio netto; la parte residuale dei fondi, pari a 267mila euro è stata eliminata poiché non presentava i requisiti previsti dallo IAS 37 con relativo impatto positivo a patrimonio netto incluso negli effetti commentati alla nota d) che segue. Per quanto riguarda il conto economico dell'esercizio 2009, tale rettifica ha prodotto un impatto negativo pari a 1.960mila euro relativo agli ammortamenti.

c) *Impairment* sulle rimanenze (IAS 36)

L'analisi effettuata al 1° gennaio 2009 ha rilevato una perdita durevole di valore delle Rimanenze pari a 56.198mila euro e un corrispondente impatto negativo a Riserva di FTA nel patrimonio netto. L'impatto positivo a conto economico è pari a 116mila euro.

Il valore d'uso degli immobili di trading è stato stabilito sulla base di alcune perizie estimative redatte dall'Istituto indipendente di Studi e Ricerche "Scenari Immobiliari Srl" e dalla "Praxi SpA" e dalla puntuale individuazione dei valori contabili dei beni trasferiti con scissioni.

d) Ridefinizione del perimetro dei Fondi rischi e oneri (IAS 37)

Nel bilancio redatto secondo i Principi Contabili Italiani la voce "Fondi Rischi e oneri" includeva tra gli altri:

- "Fondo oneri officine, bonifica e per perdite di valore sulle immobilizzazioni": il fondo in questione, originariamente acquisito a seguito della scissione totale dell'ex Ferrovie Real Estate SpA (FRE) e poi movimentatosi nel corso degli esercizi successivi, era correlato alla presunta ridotta redditività delle officine trasferite, a fronte degli oneri da sostenere per la

bonifica di alcuni siti e al presunto minor valore dei cespiti a suo tempo trasferiti alla stessa FRE con atto di scissione parziale del 4 agosto 2006 dalla società Rete Ferroviaria Italiana SpA. Una parte di tale fondo (212.359mila euro) è stato portato a diretta riduzione degli *asset* inclusi nella categoria degli "Investimenti Immobiliari" per il cui dettaglio si rinvia ai commenti delle riclassifiche riportati di seguito. La parte residua del fondo (29.098mila euro), non possedendo i requisiti richiesti dallo IAS 37, è stata eliminata dal passivo dello Stato Patrimoniale comportando un impatto positivo di pari importo a Riserva di FTA;

- "Fondo ICT *Software*" (esposto tra gli Altri rischi minori): il fondo accoglieva accantonamenti a fronte di costi capitalizzati tra la voce "Concessioni, licenze, marchi e diritti simili". Tale fondo, non rispecchiando i requisiti richiesti dallo IAS 37, è stato stornato in sede di transizione ai principi contabili internazionali e ciò ha comportato un impatto positivo a patrimonio netto pari a 2.800mila euro;
- "Fondo Oneri per bonifica" (esposto tra gli Altri rischi minori): tale fondo, per la parte che residua dopo la capitalizzazione ad incremento dei cespiti già commentata alla nota a), è stato stornato in sede di transizione ai principi contabili internazionali, non rispecchiando i requisiti richiesti dallo IAS 37, con un impatto positivo a patrimonio netto pari a 267mila euro.

Le rettifiche a patrimonio netto di cui sopra hanno comportato contestuali impatti a conto economico per un importo totale positivo di 3.945mila euro riconducili all'effetto combinato dei seguenti effetti:

- Storno di un fondo pari a 5.500mila euro non avente i requisiti IAS costituito nel 2009 a fronte degli oneri da sostenere per i lavori di consolidamento dell'ex palazzo compartimentale di Trieste, per cedimenti provocati da terzi;
- Rettifica dell'utilizzo fondo officine per 1.555mila euro.

e) Rilevazione della svalutazione della partecipazione in FS Logistica

L'impatto in oggetto (86.882mila euro) è correlato e consequenziale all'effetto a patrimonio netto delle rettifiche apportate dalla controllata FS Logistica SpA.

f) Valutazione attuariale dei piani per benefici ai dipendenti (IAS 19)

Trattamento di fine rapporto e carta di libera circolazione ("CLC")

Le regole contenute nello IAS 19 "Benefici per i dipendenti" prevedono che per ciascun dipendente venga calcolato il valore attuale della passività con il metodo della proiezione unitaria del credito *(Projected Unit Credit Method)*. L'ammontare del TFR e della passività relativa alla CLC viene calcolato sulla base di assunzioni e metodologie di valutazione attuariali. Le variabili demografiche, economiche e finanziarie assunte per il calcolo sono annualmente validate da un attuario. Ad ogni scadenza di bilancio, gli utili e le perdite attuariali, definiti quale differenza tra il valore di bilancio della passività e il valore attuale degli impegni della società a fine periodo, dovuto al modificarsi dei parametri attuariali descritti, sono iscritti con diretta imputazione a patrimonio netto. La rettifica relativa al TFR e alla CLC ha comportato per il TFR un effetto positivo sul patrimonio netto pari a 2.167mila euro e per la CLC un effetto negativo pari a 132mila euro. A questi due effetti si aggiungono gli impatti negativi registrati sul conto economico e sul conto economico complessivo del 2009 pari rispettivamente a 336mila euro e a 227mila euro.

g) Effetto fiscale (IAS 12)

Lo IAS 12 richiede che le attività fiscali differite siano rilevate quando è probabile che siano disponibili redditi imponibili sufficienti per l'utilizzo delle stesse mentre per i Principi Contabili Italiani è richiesta la ragionevole certezza ai fini dell'iscrizione. L'effetto derivante dall'applicazione dello IAS 12 ha comportato l'iscrizione di crediti per imposte anticipate/rilascio imposte differite e iscrizione di imposte differite/rilascio imposte differite attive sia per IRES che per IRAP.

Complessivamente, l'iscrizione delle imposte differite attive e passive nel bilancio di Ferrovie dello Stato SpA ha comportato un impatto positivo netto, alla data di transizione, pari a 75.255mila euro, di cui 77.094mila euro relativi a attività per imposte anticipate e 1.839mila euro relativi a imposte differite passive, e un impatto economico negativo sull'esercizio 2009 pari a 1.987mila euro, di cui 2.018mila euro relativi a imposte anticipate e 31mila euro relativi a imposte differite.

Le considerazioni di cui sopra spiegano, come già detto, gli impatti a patrimonio netto e a conto economico del passaggio agli EU-IFRS. L'applicazione dei nuovi principi ha contestualmente comportato, però, anche delle riclassifiche le quali, tuttavia e come tali, non hanno generato effetti sostanziali ma solo un differente modo di rappresentare alcune voci di bilancio.

Di seguito si riportano le motivazioni sottostanti tali riclassifiche associate alle relative voci:

Immobili, Impianti e Macchinari: all'interno della categoria "Immobili, Impianti e Macchinari" sono stati individuati terreni e fabbricati aventi le caratteristiche proprie degli Investimenti immobiliari richieste dallo IAS 40. Tale principio stabilisce che *"un investimento immobiliare è posseduto al fine di percepire canoni di locazione o per l'apprezzamento del capitale investito o per entrambi i motivi, piuttosto che per: a) l'uso nella produzione o nella fornitura di beni o di servizi o nell'amministrazione aziendale; o b) la vendita, nel normale svolgimento dell'attività imprenditoriale."* A tal proposito la Società ha proceduto, in sede di FTA, a riclassificare tali *asset* dalla categoria degli "Immobili, Impianti e Macchinari" a quella degli "Investimenti Immobiliari" con effetto pari a 753.614mila euro nel 2008 e a 628.299mila euro nel 2009. All'interno della classe "Immobili, Impianti e Macchinari" in oggetto è stata lasciata soltanto la porzione di immobile di Villa Patrizi utilizzata dalla Società per lo svolgimento della sua attività. Questa è stata calcolata essere pari al 22,25% del totale dell'immobile stesso.

Investimenti Immobiliari: La riclassifica positiva di 541.255mila euro è da attribuire da un lato all'effetto della riclassifica degli "Immobili, Impianti e Macchinari" sopra descritta e dall'altro all'allocazione di un fondo officine pari a 212.359mila euro a rettifica del valore degli *asset*, rideterminato sulla base di alcune perizie estimative, precedentemente iscritto all'interno della categoria "Fondi rischi e oneri".

Rimanenze: Il Fondo immobili di *trading* iscritto nel bilancio redatto secondo i Principi Contabili Italiani presenta i requisiti previsti dagli IAS 1.32 e IAS 2.29 per essere riclassificato a diretta riduzione del valore degli immobili di *trading* classificati tra le rimanenze. Per tale ragione, in sede di FTA, si è proceduto a effettuare una riclassifica del fondo in oggetto dalla categoria "Fondi per rischi e oneri" a quella delle "Rimanenze" con effetto pari a 24.644mila euro nel 2008 e 22.013mila euro nel 2009.

Crediti commerciali correnti: la riduzione (3.452mila euro) è attribuibile alla migliore classificazione di un fondo precedentemente esposto tra i fondi per rischi, sulla base di quanto previsto dallo IAS 39.

RICONCILIAZIONE DELLA SITUAZIONE PATRIMONIALE-FINANZIARIA AL 1°GENNAIO 2009

	Note	*Italian GAAP* 1.1.2009	Riclassifiche	Rettifiche	IFRS 1.1.2009
Attività					
Immobili, impianti e macchinari	a	797.669	(753.614)	580	44.635
Investimenti immobiliari	a, b	0	541.255	9.117	550.372
Attività immateriali	a	24.235		8.608	32.843
Attività per imposte anticipate	g	150.975		77.094	228.069
Partecipazioni	e	35.362.491		(86.882)	35.275.609
Attività finanziarie non correnti (inclusi derivati)		6.218.158			6.218.158
Crediti commerciali non correnti		8.550			8.550
Altre attività non correnti		1.094.761			1.094.761
Totale attività non correnti		**43.656.839**	**(212.359)**	**8.517**	**43.452.997**
Rimanenze	c	547.490	(24.644)	(56.198)	466.648
Crediti commerciali correnti		76.065	(3.452)		72.613
Attività finanziarie correnti (inclusi i derivati)		1.185.565			1.185.565
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti		615.734			615.734
Crediti tributari		83.350			83.350
Altre attività correnti		1.861.208			1.861.208
Attività possedute per la vendita e gruppi in dismissione		30.031			30.031
Totale attività correnti		**4.399.443**	**(28.096)**	**(56.198)**	**4.315.149**
Totale attività		**48.056.282**	**(240.456)**	**(47.681)**	**47.768.145**
Patrimonio netto					
Capitale sociale		38.790.425			38.790.425
Riserve		292.920			292.920
Utili (perdite) portati a nuovo		(3.114.349)		(15.320)	(3.129.669)
Utile (Perdita) d'esercizio		11.293			11.293
Totale patrimonio netto		**35.980.290**	**0**	**(15.320)**	**35.964.970**
Passività					
Finanziamenti a medio/lungo termine		6.593.404			6.593.404
TFR e altri benefici ai dipendenti	f	22.794		(2.035)	20.759
Fondi rischi e oneri	d	364.182	(240.456)	(32.165)	91.561
Passività per imposte differite	g	473.778		1.839	475.617
Passività finanziarie non correnti (inclusi i derivati)		0			0
Debiti commerciali non correnti		150			150
Altre passività non correnti		1.253.322			1.253.322
Totale passività non correnti		**8.707.629**	**(240.456)**	**(32.361)**	**8.434.813**
Finanziamenti a breve termine		10.073			10.073
Quota corrente dei finanziamenti a medio/lungo termine		712.812			712.812
Quota a breve dei Fondi rischi e oneri		18.908			18.908
Debiti commerciali correnti		58.505			58.505
Debiti per imposte sul reddito		1.965			1.965
Passività finanziarie correnti (inclusi derivati)		391.773			391.773
Altre passività correnti		2.174.327			2.174.327
Passività possedute per la vendita e gruppi in dismissione		0			0
Totale passività correnti		**3.368.363**	**0**	**0**	**3.368.363**
Totale passività		**12.075.992**	**(240.456)**	**(32.361)**	**11.803.176**
Totale patrimonio netto e passività		**48.056.282**	**(240.456)**	**(47.681)**	**47.768.145**

valori in migliaia di euro

RICONCILIAZIONE DELLA SITUAZIONE PATRIMONIALE-FINANZIARIA AL 31 DICEMBRE 2009

	Note	*Italian GAAP* 31.12.2009	Riclassifiche	Rettifiche	IFRS 31.12.2009
Attività					
Immobili, impianti e macchinari	a	671.072	(628.299)	870	43.643
Investimenti immobiliari	a, b	0	415.940	10.019	425.960
Attività immateriali	a	26.262		11.419	37.681
Attività per imposte anticipate	g	132.090		75.077	207.167
Partecipazioni	e	35.612.491		(86.882)	35.525.609
Attività finanziarie non correnti (inclusi derivati)		6.024.565			6.024.565
Crediti commerciali non correnti		9.325			9.325
Altre attività non correnti		1.723.562			1.723.562
Totale attività non correnti		**44.199.367**	**(212.359)**	**10.504**	**43.997.511**
Rimanenze	c	475.513	(22.013)	(56.082)	397.417
Crediti commerciali correnti		112.830	(3.452)		109.378
Attività finanziarie correnti (inclusi i derivati)		1.422.789			1.422.789
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti		282.915			282.915
Crediti tributari		80.880			80.880
Altre attività correnti		690.575			690.575
Attività possedute per la vendita e gruppi in dismissione		30.031			30.031
Totale attività correnti		**3.095.532**	**(25.465)**	**(56.082)**	**3.013.985**
Totale attività		**47.294.899**	**(237.825)**	**(45.578)**	**47.011.496**
Patrimonio netto					
Capitale sociale		38.790.425			38.790.425
Riserve		293.484		(228)	293.257
Utili (perdite) portati a nuovo		(3.103.620)		(15.320)	(3.118.940)
Utile (Perdita) d'esercizio		70.073		5.743	75.815
Totale patrimonio netto		**36.050.362**	**0**	**(9.805)**	**36.040.558**
Passività					
Finanziamenti a medio/lungo termine		6.401.666			6.401.666
TFR e altri benefici ai dipendenti	f	21.616		(1.471)	20.145
Fondi rischi e oneri	d	375.679	(237.825)	(36.111)	101.743
Passività per imposte differite	g	431.633		1.808	433.441
Passività finanziarie non correnti (inclusi i derivati)		0			0
Debiti commerciali non correnti		125			125
Altre passività non correnti		1.899.387			1.899.387
Totale passività non correnti		**9.130.106**	**(237.825)**	**(35.774)**	**8.856.507**
Finanziamenti a breve termine		6.000			6.000
Quota corrente dei finanziamenti a medio/lungo termine		199.045			199.045
Quota a breve dei Fondi rischi e oneri		7.176			7.176
Debiti commerciali correnti		63.290			63.290
Debiti per imposte sul reddito		1.651			1.651
Passività finanziarie correnti (inclusi derivati)		814.952			814.952
Altre passività correnti		1.022.317			1.022.317
Passività possedute per la vendita e gruppi in dismissione		0			0
Totale passività correnti		**2.114.431**	**0**	**0**	**2.114.431**
Totale passività		**11.244.537**	**(237.825)**	**(35.774)**	**10.970.939**
Totale patrimonio netto e passività		**47.294.899**	**(237.825)**	**(45.578)**	**47.011.496**

valori in migliaia di euro

PROSPETTO DI RICONCILIAZIONE DEL CONTO ECONOMICO PER L'ESERCIZIO CHIUSO AL 31 DICEMBRE 2009

Nella seguente tabella sono evidenziati gli effetti della transizione sul conto economico relativo all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2009.

	Note	*Italian GAAP* 31.12.2009	Rettifiche	IFRS 31.12.2009
Ricavi e proventi				
Ricavi delle vendite e prestazioni		175.964		175.964
Altri proventi		11.869		11.869
Totali ricavi		**187.833**	**0**	**187.833**
Costi operativi		**178.352**	**(631)**	**177.721**
Costo del personale	f	53.223	(507)	52.716
Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	c	41.670	(116)	41.555
Costi per servizi		55.831		55.831
Costi per godimento beni di terzi		12.979		12.979
Altri costi operativi	f	14.471	(8)	14.463
Costi per lavori interni capitalizzati		177		177
Ammortamenti		**21.173**	**(2.449)**	**18.723**
Svalutazioni e perdite (riprese) di valore				
Rettifiche e (riprese) di valore su crediti		830		830
Accantonamenti per rischi e oneri	d	**22.156**	**(5.500)**	**16.656**
Risultato operativo		**(34.325)**	**8.581**	**(25.744)**
Proventi e oneri finanziari				
Proventi finanziari		317.650		317.650
Oneri finanziari	f	276.700	852	277.551
Risultato prima delle imposte		**6.625**	**7.729**	**14.355**
Imposte sul reddito	g	63.447	(1.987)	61.460
Risultato netto d'esercizio		**70.072**	**5.742**	**75.815**

valori in migliaia di euro

FERROVIE DELLO STATO

1861 > 2011 > >

Dirigente Preposto
alla redazione dei documenti contabili societari

ATTESTAZIONE DELL'AMMINISTRATORE DELEGATO E DEL DIRIGENTE PREPOSTO ALLA REDAZIONE DEI DOCUMENTI CONTABILI SOCIETARI DI FERROVIE DELLO STATO S.P.A. SUL BILANCIO D'ESERCIZIO 2010

1. I sottoscritti Mauro Moretti e Vittorio de Silvio, nella qualità rispettivamente di Amministratore Delegato e di Dirigente Preposto alla redazione dei documenti contabili societari di Ferrovie dello Stato S.p.A., tenuto conto:

   - di quanto previsto dall'art. 16 dello Statuto sociale di Ferrovie dello Stato S.p.A.;
   - di quanto precisato nel successivo punto 2;

   attestano:

   - l'adeguatezza in relazione alle caratteristiche dell'impresa;
   - l'effettiva applicazione;

   delle procedure amministrativo - contabili per la formazione del bilancio di esercizio nel corso dell'esercizio 2010.

2. Al riguardo si segnala che:

   a. la valutazione dell'adeguatezza e dell'effettiva applicazione delle procedure amministrativo – contabili per la formazione del bilancio di esercizio di Ferrovie dello Stato S.p.A. si è basata sul modello interno definito in coerenza con l'"*Internal Controls – Integrated Framework*" emesso dal "*Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission*" che rappresenta un *framework* di riferimento per il sistema di controllo interno generalmente accettato a livello internazionale;

   b. da tale valutazione non sono emersi aspetti di rilievo.

3. Si attesta, inoltre, che il bilancio d'esercizio:

a. è redatto in conformità ai principi contabili internazionali applicabili riconosciuti nella Comunità Europea ai sensi del regolamento (CE) n.1606/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio del 19 luglio 2002;

b. corrisponde alle risultanze dei libri e delle scritture contabili;

c. è idoneo a fornire una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale, economica e finanziaria di Ferrovie dello Stato S.p.A.

17 Maggio 2011

L'Amministratore Delegato

Mauro Moretti



Il Dirigente Preposto alla redazione dei documenti contabili societari

Vittorio de Silvio

