



BILANCIO CONSOLIDATO E BILANCIO DI ESERCIZIO 2010

BILANCIO CONSOLIDATO E BILANCIO DI ESERCIZIO 2010



Sede legale	Piazza della Croce Rossa, 1 - 00161 Roma
Capitale Sociale	38.790.425.485 euro interamente versati
Rea di Roma	n. 962805
Iscritta al Registro delle Imprese di Roma	n. 06359501001
Codice fiscale e partita Iva	n. 06359501001
Contatti	0644101
Web	www.ferroviedellostato.it



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**
Sindaci effettivi	Pompeo Cosimo Pepe* 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

Indice

Lettera del Presidente	6
RELAZIONE SULLA GESTIONE	8
• Risultati consolidati raggiunti nel 2010	10
• Principali eventi dell'esercizio	12
• Sostenibilità	23
• Risorse umane	24
• Clienti	30
• Ambiente	34
• Quadro macroeconomico	37
• Andamento dei mercati di riferimento e del traffico ferroviario nazionale	37
• I risultati del traffico delle principali Imprese Ferroviarie Europee	41
• Andamento economico e situazione patrimoniale-finanziaria del Gruppo	44
• Fattori di rischio	49
• Andamento economico e situazione patrimoniale-finanziaria di Ferrovie dello Stato SpA	51
• Rapporti con parti correlate	54
• Investimenti	55
• Attività di ricerca e sviluppo	60
• Azioni proprie della Capogruppo	61
• Altre informazioni:	62
- Indagini e procedimenti giudiziari	62
- Interventi e trasferimenti di risorse pubbliche per il Gruppo Ferrovie dello Stato di competenza del 2010	67
- Decreto Legislativo 231/2001	67
- Decreto Legislativo 196/2003	67
- Legge 262/05	68
• Informazioni riguardanti i principali settori di attività del Gruppo. Aree operative del Gruppo Ferrovie dello Stato.	69
- Servizi di trasporto	69
- Trenitalia SpA	69
- Trenitalia Le Nord Srl	71
- FS Logistica SpA	72
- RFI SpA	73
- Grandi Stazioni SpA	74
- Centostazioni SpA	75
- FS Sistemi Urbani	76
- Italferr SpA	77
- Fercredit SpA	78
- Altre attività del Gruppo	78



• Fatti di rilievo intervenuti dopo la chiusura dell'esercizio	79
• Evoluzione prevedibile della gestione:	79
- del Gruppo	79
- di Ferrovie dello Stato SpA	82
• Proposta di destinazione del risultato dell'esercizio di Ferrovie dello Stato SpA	83

BILANCIO CONSOLIDATO DEL GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE AL 31 DICEMBRE 2010

84

• Prospetti contabili consolidati	86
- Prospetto della situazione patrimoniale-finanziaria consolidata	86
- Conto economico consolidato	88
- Prospetto di Conto economico complessivo consolidato	89
- Prospetto delle variazioni del Patrimonio netto consolidato	90
- Rendiconto finanziario consolidato	91

Note esplicative al Bilancio Consolidato

92

Area di consolidamento e partecipazioni del Gruppo

153

Attestazione dell'Amministratore Delegato e del Dirigente Preposto

158

Relazione della Società di Revisione

160

BILANCIO DI ESERCIZIO DI FERROVIE DELLO STATO ITALIANE SpA AL 31 DICEMBRE 2010

162

• Prospetti contabili	164
- Prospetto della situazione patrimoniale-finanziaria	164
- Conto economico	166
- Prospetto di Conto economico complessivo	167
- Prospetto delle variazioni del Patrimonio Netto	168
- Rendiconto finanziario	169

Note esplicative al bilancio d'esercizio

170

Attestazione dell'Amministratore Delegato e del Dirigente Preposto

230

Relazione del Collegio Sindacale

232

Relazione della Società di Revisione

238

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 approfondendo al fine di eliminare una condizione di generale "fragilità" finanziaria derivante da un'esposizione debitoria pregressa che potrebbe ancora condizionare l'andamento dei futuri risultati economici, su cui continueranno a pesare consistenti oneri finanziari; per fare fronte a questa situazione il Gruppo applicherà un rigoroso, crescente livello di monitoraggio della gestione finanziaria complessiva.

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

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

Lamberto Cardia

RELAZIONE SULLA GESTIONE

RELAZIONE SULLA GESTIONE



Risultati consolidati raggiunti nel 2010

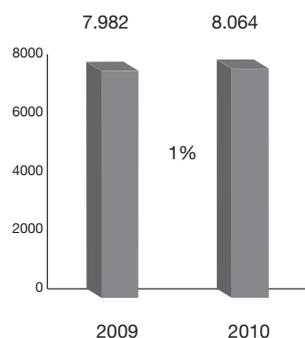
Come più ampiamente descritto in parti successive del presente documento, tutti i dati esposti nelle tabelle sottostanti si riferiscono sia per il 2010 che per il 2009 a valori determinati secondo i Principi Contabili Internazionali IAS-IFRS, adottati dal Gruppo FS a partire dalla chiusura dell'esercizio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

Principali dati economici, patrimoniali e finanziari

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

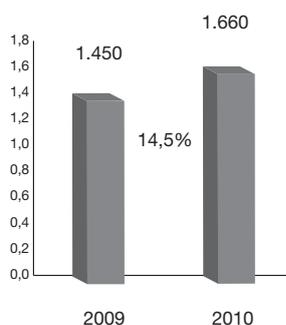
Ricavi operativi

IN MILIONI DI EURO



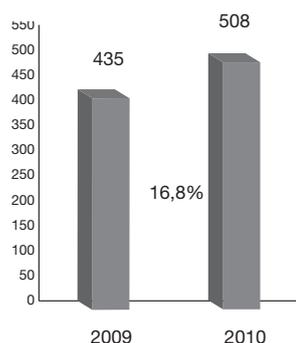
Mol (Ebitda)

IN MILIONI DI EURO



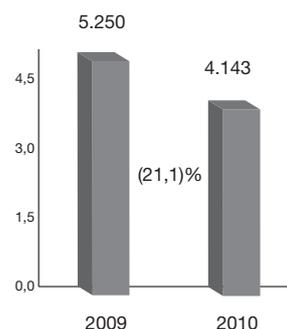
Risultato operativo (Ebit)

IN MILIONI DI EURO



Investimenti

IN MILIONI DI EURO

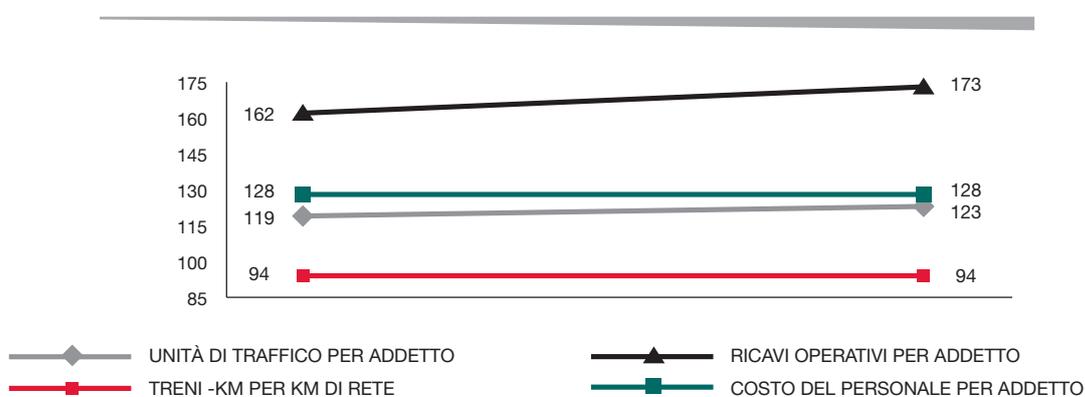


Principali indicatori economici

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

Evoluzione dei parametri aziendali

N.I. 2000 = 100



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



Principali eventi dell'esercizio

Interventi normativi

Gennaio

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

Febbraio

- Il 17 febbraio 2010 la Commissione Europea ha riorganizzato la sua struttura attraverso l'istituzione di nuove Direzioni Generali (DG), competenti rispettivamente per l'energia (*DG Energy*), per i trasporti (*DG MOVE*), separando quindi questi due settori di attività.
La DG Mobilità e Trasporti (*DG MOVE*) mantiene la responsabilità della politica dei trasporti ed è composta da 5 Direzioni: Politica Generale; *Trans-European Transport Network*; Trasporto Marittimo; Trasporto Terrestre e Trasporto Aereo. Le materie relative a "Mercato interno, Concorrenza ed Aiuti di Stato per i Trasporti" sono state trasferite alla DG Concorrenza.

Maggio

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

Luglio

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

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

Settembre

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

Ottobre

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

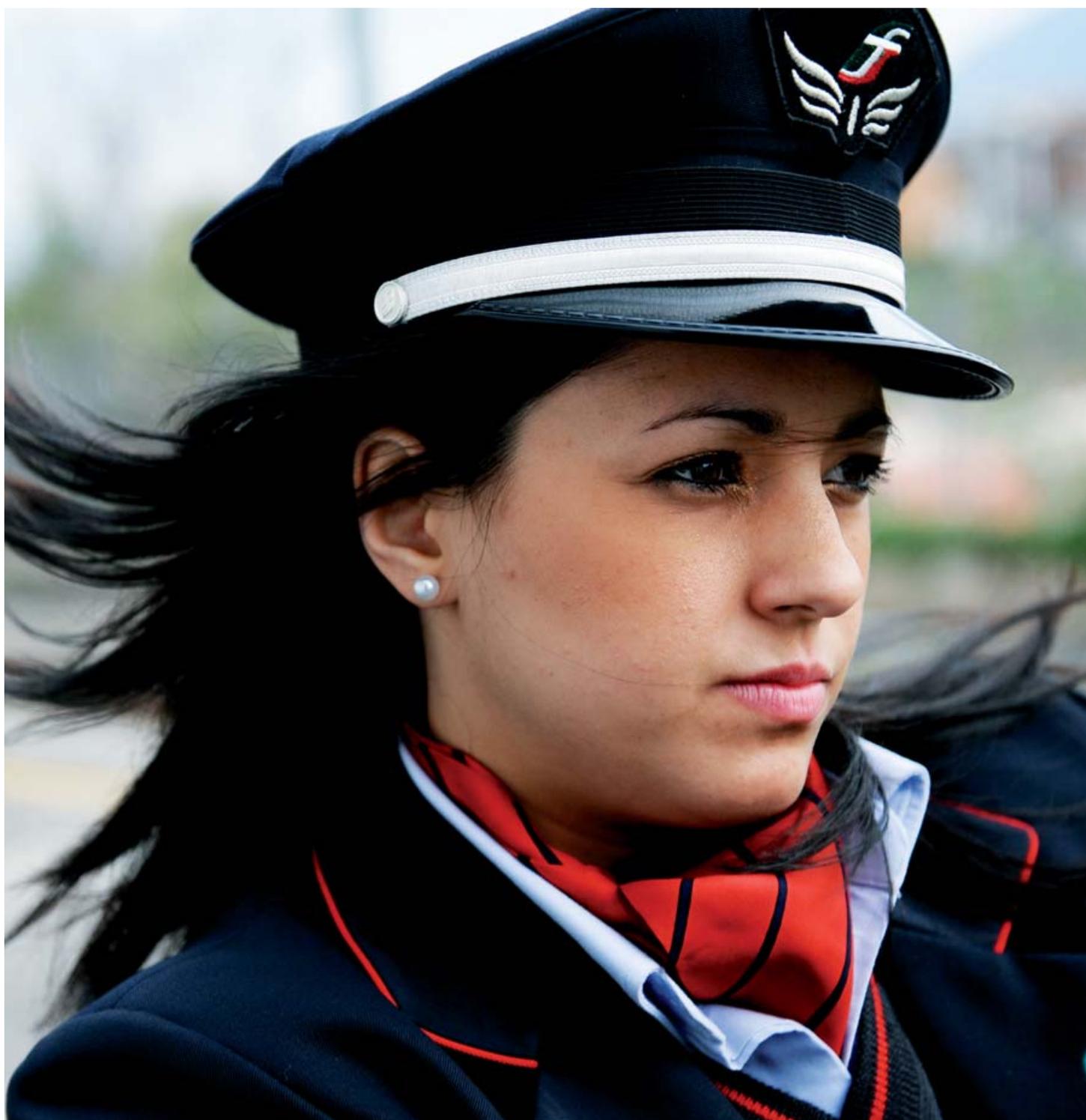
Novembre

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

Dicembre

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

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



Operazioni straordinarie

Gennaio

- In data 1° gennaio 2010 è divenuta efficace, a favore di RFI, la scissione da TAV SpA dei rami di azienda denominati “Tratta Bologna-Firenze”, “Tratta Torino-Milano, 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 sovrapprezzo" e di incrementare il capitale sociale da 8.237.565 ad 11.237.565, per 3.000.000 di euro. In data 25 giugno 2010 è stato sottoscritto e versato l'aumento di capitale da RFI per la quota ad essa offerta pari a 2.550.000 euro; il socio Cemat non ha invece provveduto a sottoscrivere o versare alcun aumento. RFI ha, inoltre, esercitato il diritto di prelazione sulla parte inoptata che ammonta a 450.000 euro, avendo poi provveduto al relativo versamento il 23 agosto 2010. Il capitale sociale è pertanto, attualmente, pari a 11.237.565 euro, e la compagine sociale risulta così composta: RFI 10.001.930 euro (89,004%) e Cemat 1.235.635 euro (10,996%);
- In data 20 aprile 2010, l'Assemblea ordinaria e straordinaria della Tiburtina Sviluppo Immobiliare Srl, in seguito all'approvazione della situazione patrimoniale della società al 25 marzo 2010 ha deciso di trasformare la società da "società per azioni" in "società a responsabilità limitata" modificandone conseguentemente la denominazione da Tiburtina Sviluppo Immobiliare SpA in Tiburtina Sviluppo Immobiliare Srl. Il capitale sociale, sottoscritto e versato, è attualmente pari a 59.527 euro.

Maggio

- In data 5 maggio 2010, l'Assemblea straordinaria di Italcontainer SpA ha deliberato di ripianare integralmente le perdite cumulate al 31 dicembre 2009, pari a 3.649.633 euro, attraverso la riduzione del capitale sociale da 5.681.100 a 2.031.467 euro con conseguente annullamento di n. 3.649.633 azioni da 1,00 euro ciascuna, senza procedere alla ricostituzione del capitale sociale.
- In data 11 maggio 2010, l'Assemblea straordinaria dei soci di Tunnel Ferroviario del Brennero - Finanziaria di Partecipazioni SpA ha deliberato di aumentare in una o più *tranche* e in via scindibile il capitale sociale da 105.790.910 euro fino ad un massimo di 140.790.910 euro mediante emissione di massime n. 35.000.000 nuove azioni ordinarie del valore nominale di 1,00 euro da offrire in opzione alla pari ai soci.

A seguito della richiesta della prima *tranche* per 5.000.000 euro (deliberato dal CdA in data 11 maggio 2010) è stato sottoscritto e versato l'aumento di capitale sociale per un importo complessivo pari a 4.846.600 euro. RFI SpA ha sottoscritto e versato la quota di propria spettanza pari a 4.227.900 euro e, pertanto, il capitale sociale di Tunnel Ferroviario del Brennero - Finanziaria di Partecipazioni SpA è attualmente pari a 110.637.510 euro, suddiviso in n. 110.637.510 azioni ordinarie del valore nominale di 1,00 euro ciascuna, interamente sottoscritto e versato.

Giugno

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

Settembre

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

Finanziamenti

Marzo

- In data 1° marzo 2010 Ferrovie dello Stato SpA ha stipulato un contratto di finanziamento della durata massima di 5 anni e dell'ammontare massimo di 1,1 miliardi di euro con l'RTI composto da 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 CO₂ rispetto ad aereo ed auto.
- In data 25 giugno 2010 è stata sottoscritta tra l'INPS ed il Gruppo FS la convenzione per la gestione e l'erogazione delle prestazioni previste a carico del Fondo bilaterale di sostegno al reddito. L'intesa per la gestione del Fondo, a cura dell'INPS ed a carico delle diverse società del Gruppo, consente di avviare la fase operativa del Fondo, realizzando i contenuti dell'Accordo del 15 Maggio 2009 tra FS e Sindacati di categoria per il rilancio competitivo del Gruppo stesso.

Agosto

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

Settembre

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

Ottobre

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

Novembre

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

Dicembre

- In data 9 dicembre il TAR del Lazio ha rigettato il ricorso proposto a fine estate dalla Alstom contro il provvedimento con il quale Trenitalia SpA aveva aggiudicato la gara per la fornitura di 50 nuovi treni AV, confermando l'operato della società e, quindi, l'esito della gara.
- In data 10 dicembre 2010, a seguito dell'espletamento della procedura di consultazione con i soggetti interessati (Imprese Ferroviarie, Regioni, Province Autonome e richiedenti, Ministero) prevista dall'art.13 del D.Lgs. 188/2003, con Disposizione n. 18 dell'Amministratore Delegato di RFI SpA, è stato disposto l'aggiornamento del Prospetto Informativo della Rete (PIR) edizione dicembre 2010, valido dal 12 dicembre 2010 al 10 dicembre 2011. Le tematiche di maggior rilievo oggetto di aggiornamento riguardano:
 - la qualificazione del *rating* degli istituti bancari o assicurativi preposti al rilascio della 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 CO₂. 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



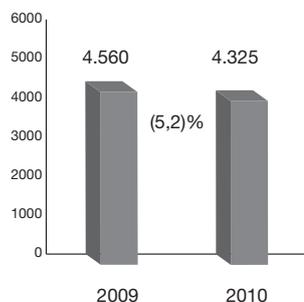
Risorse umane

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

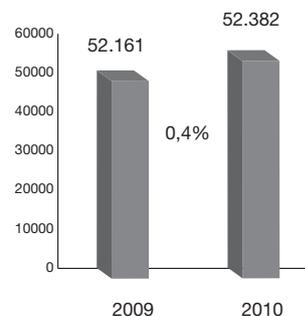
Costo del personale

IN MILIONI DI EURO

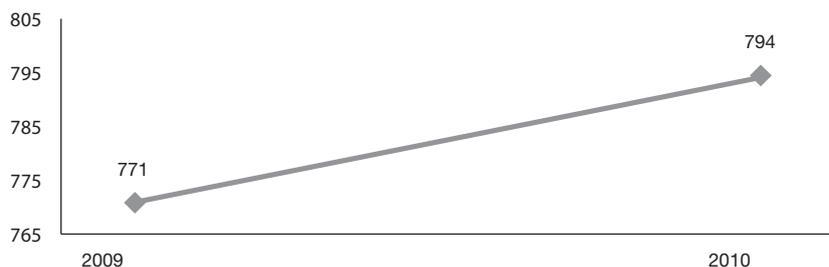


Costo medio del personale per addetto

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.

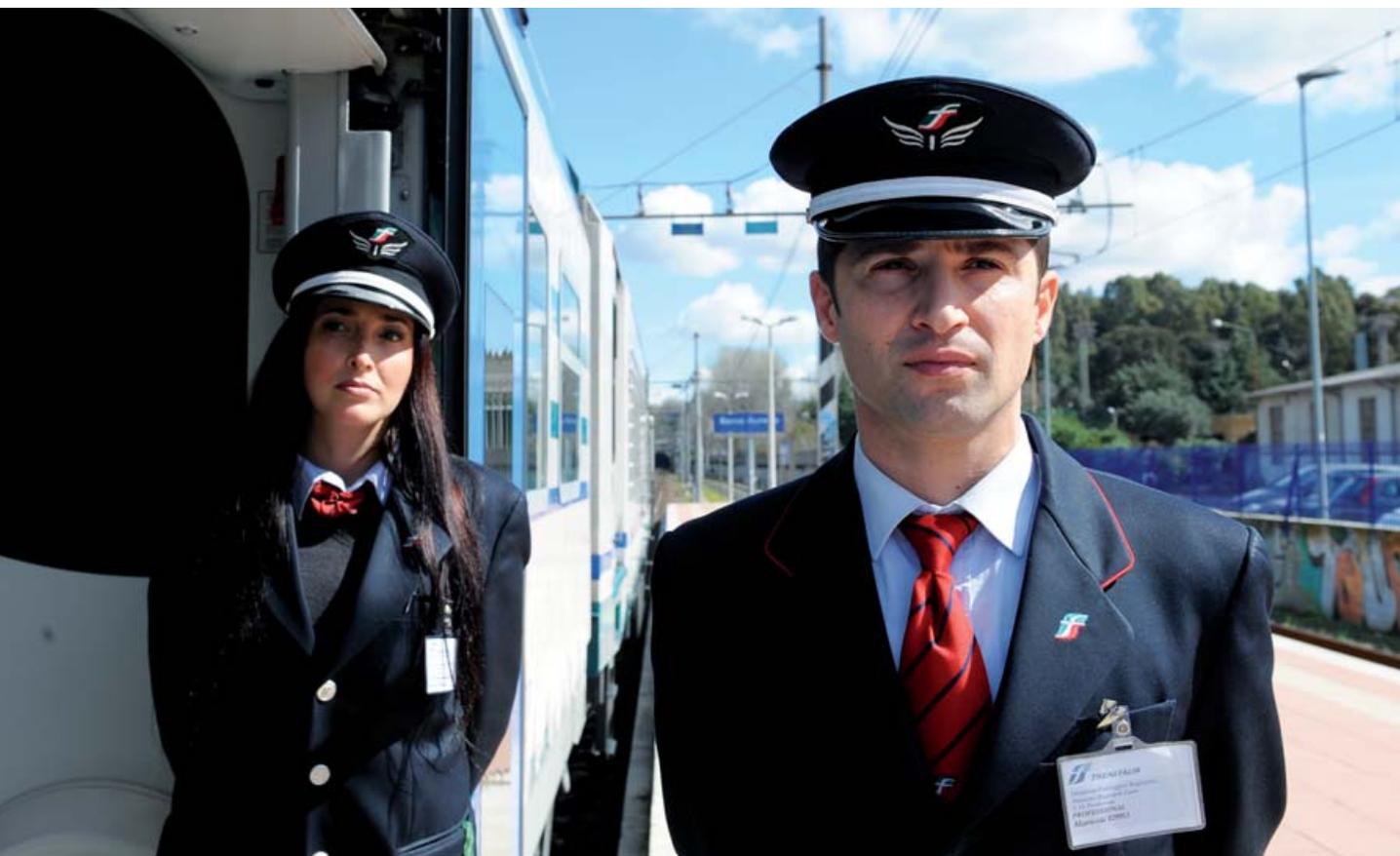
Nell'ambito della valutazione e del monitoraggio delle popolazioni d'interesse di Gruppo, sono stati portati avanti i seguenti progetti:

- *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 esuberanti 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-ISPEL-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.

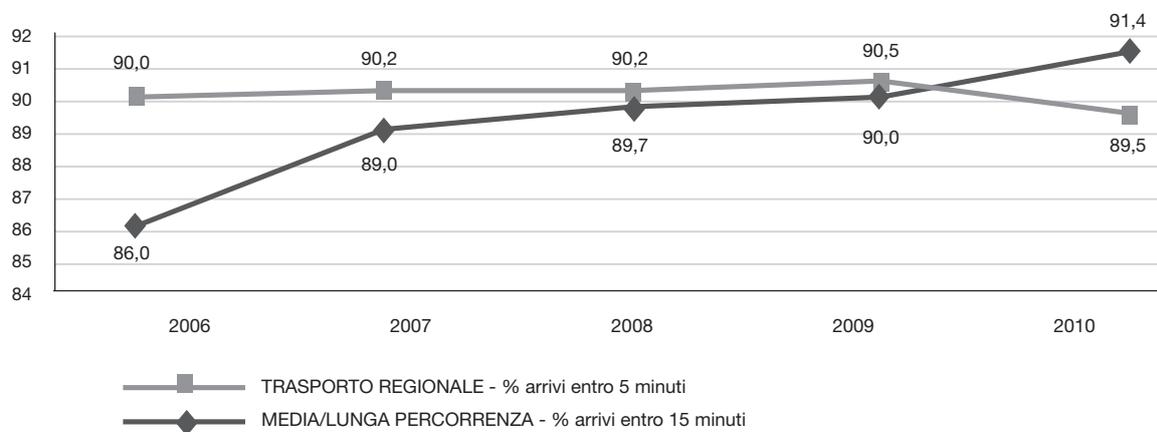
La debole domanda di trasporto ha indotto i *competitors* su ferro e gomma ad utilizzare la leva prezzo come strumento di difesa delle quote di mercato. La Divisione Cargo di Trenitalia ha mantenuto sostanzialmente gli stessi prezzi del 2009 per i clienti con contratti pluriennali ponendo in essere le 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



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 CO₂ risparmiate per il viaggio acquistato (rispetto alla media tra auto e aereo), sia valori medi per passeggero delle emissioni di CO₂ 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 CO₂ 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 CO₂ 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 CO₂ 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)
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 traffico di 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

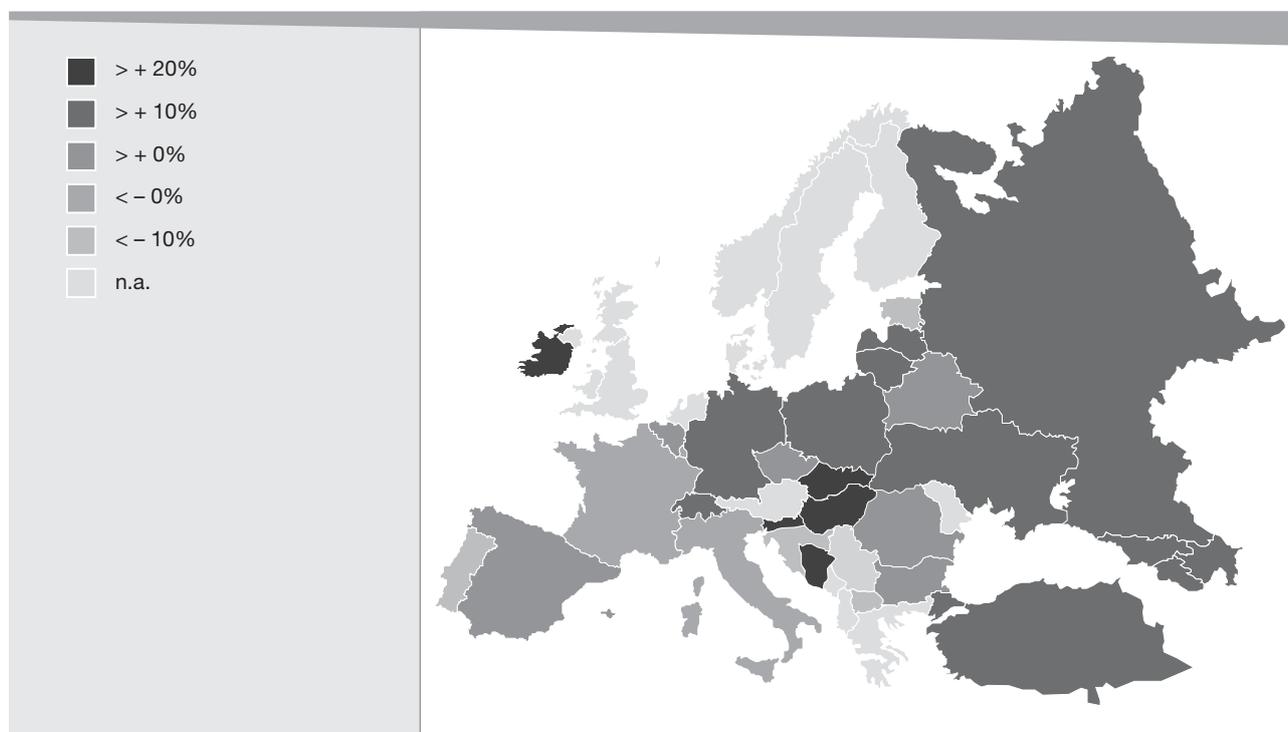
Anche il traffico ferroviario di passeggeri e merci delle più grandi Imprese Ferroviarie europee è stato influenzato dalla debolezza e dalla limitata espansione dell'attività economica.

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

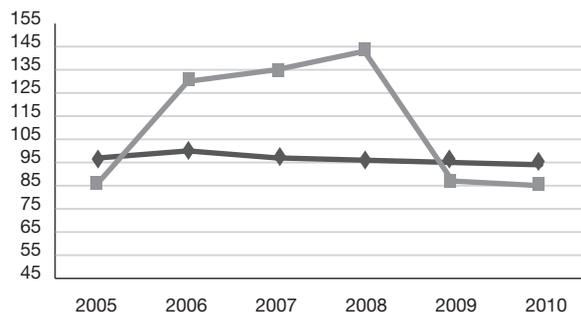


Il sostanziale equilibrio dei volumi di traffico passeggeri e la lieve ripresa di quello merci, indicano una lenta ripresa del mercato ferroviario a livello europeo, dopo la crisi internazionale che ha colpito tutto il settore del trasporto ferroviario in Europa, con l'eccezione del Gruppo FS che ha 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, nonché il margine operativo lordo di oltre il 28%, registrando un risultato netto positivo, rispetto alle perdite rilevate nel 2009.

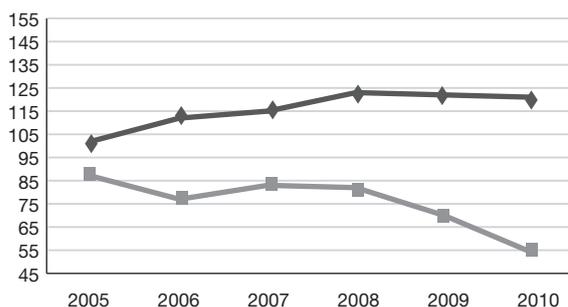
Evoluzione del traffico viaggiatori e merci nelle principali imprese ferroviarie europee

N.I. 2001 = 100

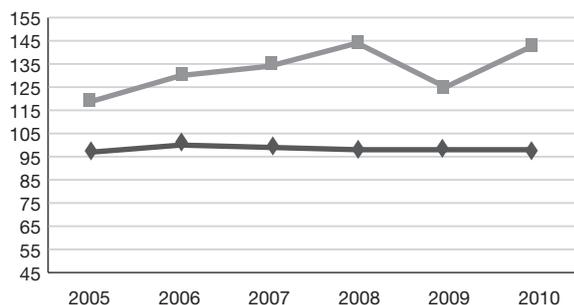
TRENITALIA **



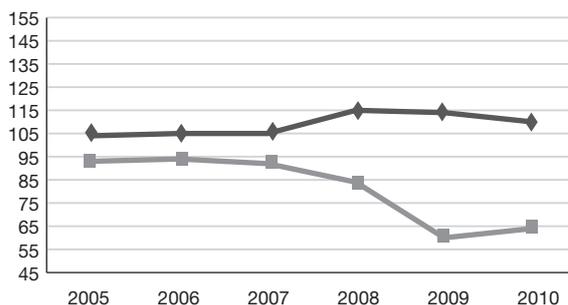
SNCF (FRANCIA)



DB AG (GERMANIA) *



RENFE (SPAGNA)



—◆— VIAGGIATORI KM
—■— TONNELLATE KM

* Le tonnellate-km della DBAG dal 2005 sono comprensive anche del traffico di Railion NL, Railion DK e dal 2006 Railion 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 Gemat 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:

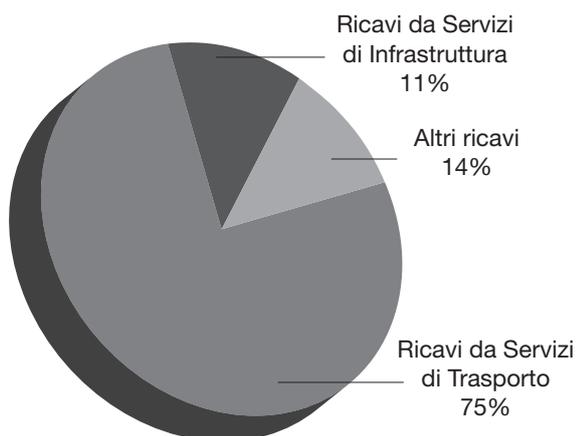
- riduzione del **costo lavoro** per 235 milioni di euro, effetto della riduzione di organico, in diminuzione di 4.856 unità, derivante dal continuo e graduale processo di miglioramento dell'efficienza di tutti i vari processi di business, pur in presenza di un incremento delle retribuzioni unitarie 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).

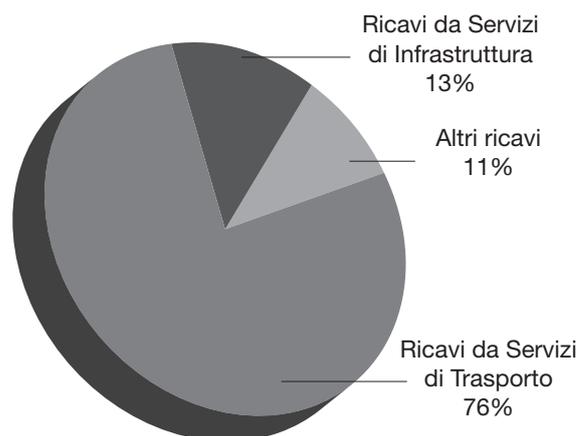
I maggiori **ammortamenti** sono relativi, in particolare, all'entrata in esercizio di nuovi beni previsti dal piano degli investimenti, alla capitalizzazione delle manutenzioni di secondo livello effettuate nel corso del 2010 sul materiale rotabile e, infine, al pieno carico sul 2010 degli oneri riferiti 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.

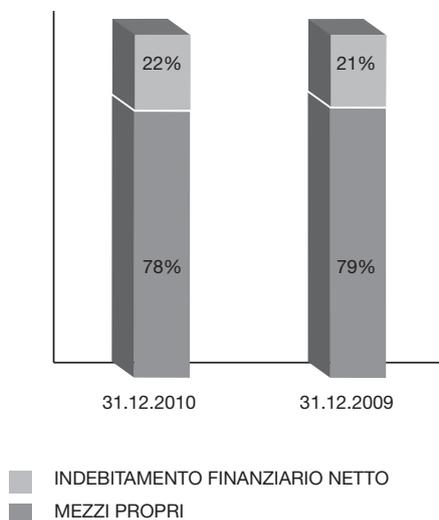
L'incremento del **Capitale immobilizzato netto** per 966 milioni di euro è attribuibile in particolare all'aumento degli investimenti del periodo, pari a 4.143 milioni di euro, parzialmente compensati dai contributi in conto impianti per 1.852 milioni di euro, dagli ammortamenti dell'esercizio per 990 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 competenza 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 dalle 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 impreveduto 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.



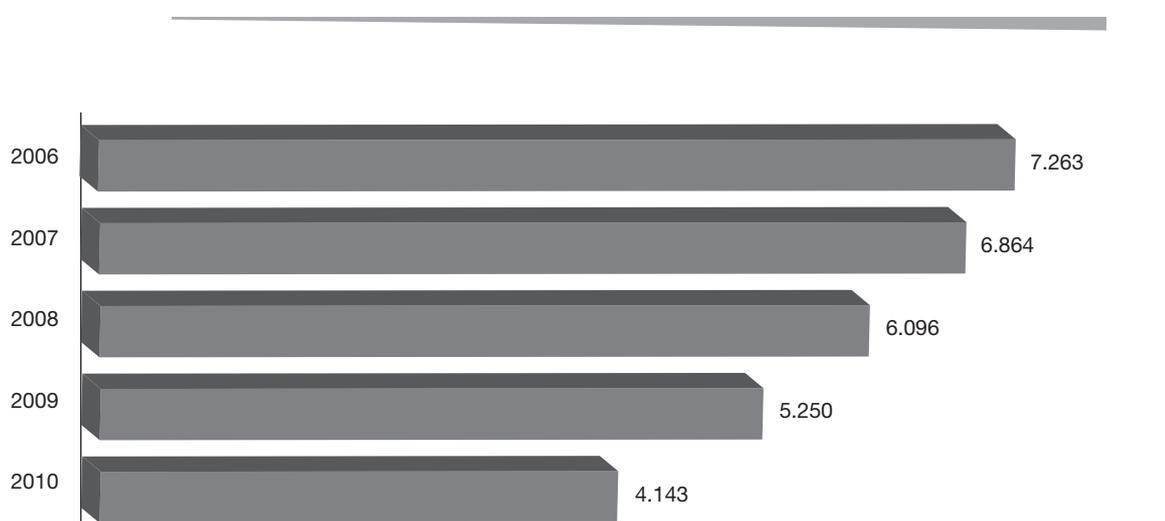
Investimenti

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.

Investimenti del Gruppo Ferrovie dello Stato

IN MILIONI DI EURO



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

La composizione degli investimenti risulta così articolata:

RFI ha destinato sulla Rete Convenzionale:

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

Le principali attività negoziali avviate nel 2010 hanno riguardato l'avvio delle attività per l'affidamento dell'Apparato Centrale (ACEI) di Latina, della costruzione dell'Apparato Centrale Computerizzato della stazione di Pavia, delle opere di completamento gallerie naturali ed artificiali della tratta S. Lorenzo-Andora, nell'ambito del Progetto di raddoppio della Linea Genova-Ventimiglia, attività per l'affidamento e delle opere di completamento del raddoppio delle tratte Castelplano-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 m², di proprietà del Gestore della Rete, suddivise in stazioni per l'AV, *network* gestiti da Grandi Stazioni, Centostazioni e Pegasus e le restanti stazioni gestite direttamente da RFI.

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

- Torino Porta Susa: i lavori relativi all'interramento e al quadruplicamento hanno raggiunto un avanzamento del 77% e inoltre è stato riaffidato l'appalto relativo al 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 incumbenti.

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

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

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

Azioni proprie della Capogruppo

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



Altre informazioni

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

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

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

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

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

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

Arbitrati

Si riportano di seguito i principali aggiornamenti dei contenziosi arbitrati, 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 adempite mediante il deposito della documentazione richiesta.

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

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

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

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

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

valori in milioni di euro

Decreto Legislativo 231/2001

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

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

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

Decreto Legislativo 196/2003

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

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

Legge 262/05

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Informazioni riguardanti i principali settori di attività del Gruppo.

Aree operative del Gruppo Ferrovie dello Stato

Servizi di trasporto

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

TRENITALIA SpA

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

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

valori in milioni di euro

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



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

Trenitalia Le Nord Srl

Principali indicatori	2010	2009	Delta	%
Ricavi operativi	438,5	52,4	386,1	N/A
Margine operativo lordo (EBITDA)	15,2	2,3	12,9	N/A
Risultato operativo (EBIT)	13,2	1,2	12,0	N/A
Risultato d'esercizio	1,8	(0,1)	1,9	N/A
Posizione finanziaria netta	36,0	(1,3)	37,3	N/A
Mezzi propri	10,5	6,3	4,3	68,1%
Consistenza finale di personale	3.847	3.806	41	1,1%

Principali indici	2010	2009
ROE	24,0%	(3,1%)
ROI	51,4%	49,1%
ROS (EBIT MARGIN)	3,0%	2,3%
MOL/RICAVI OPERATIVI (EBITDA MARGIN)	3,5%	4,4%
DEBT/EQUITY	3,42	(0,21)

valori in milioni di euro

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

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

FS Logistica SpA

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

valori in milioni di euro

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



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

RFI SpA

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

valori in milioni di euro

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

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

Grandi Stazioni SpA

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

valori in milioni di euro

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

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



Centostazioni SpA

Principali indicatori	2010	2009	Delta	%
Ricavi operativi	76,6	72,5	4,1	5,7%
Margine operativo lordo (EBITDA)	19,6	15,5	4,1	26,5%
Risultato operativo (EBIT)	15,6	12,3	3,3	26,8%
Risultato d'esercizio	9,7	7,6	2,1	27,6%
Investimenti	2,1	3,9	(1,8)	(46,2%)
Posizione finanziaria netta	17,2	18,7	(1,5)	(8,0%)
Mezzi propri	37,3	32,2	5,1	15,8%
Consistenza finale di personale	124	130	(6,0)	(4,6%)

Principali indici	2010	2009
ROE	37,4%	31,7%
ROI	29,6%	27,8%
ROS (EBIT MARGIN)	20,4%	17,0%
MOL/RICAVI OPERATIVI (EBITDA MARGIN)	25,6%	21,4%
DEBT/EQUITY	0,46	0,58

valori in milioni di euro

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

FS Sistemi Urbani

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

valori in milioni di euro

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

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



Italferr SpA

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

Principali indici	2010	2009
ROE	7,7%	49,0%
ROI	N/A	(86,0%)
ROS (EBIT MARGIN)	7,9%	11,2%
MOL/RICAVI OPERATIVI (EBITDA MARGIN)	11,1%	14,0%
DEBT/EQUITY	(0,43)	(1,75)

valori in milioni di euro

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

Fercredit SpA

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

valori in milioni di euro

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

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

Altre attività del Gruppo Ferrovie dello Stato

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

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

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

Fatti di rilievo intervenuti dopo la chiusura dell'esercizio

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

Evoluzione prevedibile della gestione

del Gruppo

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Gli investimenti di sviluppo dell'infrastruttura rimangono fortemente condizionati dallo scenario di finanza pubblica, configurato dalla Legge di stabilità 2011 (Legge n° 220 del 13 dicembre 2010) che, da un lato, non ha recato stanziamenti di nuove risorse di competenza e, dall'altro, ha operato un defianziamento 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.

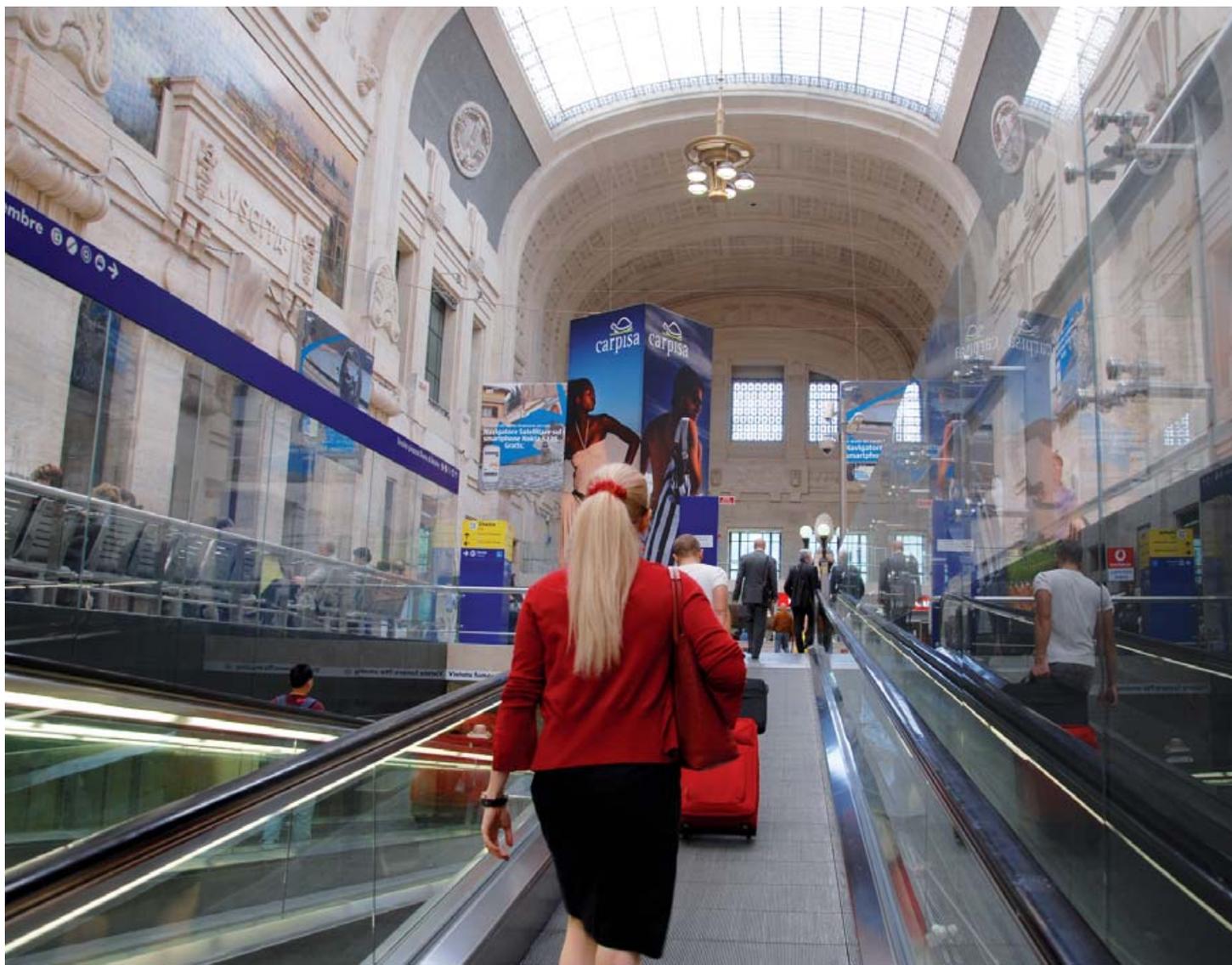
Da ultimo, sotto il profilo del contesto normativo e regolamentare permangono criticità connesse alla finalizzazione dei decreti attuativi dell'articolo 17 comma 1 e comma 11 del D.Lgs. 188/2003 che consentirebbero di disporre di un quadro chiaro del sistema delle regole che, rispettivamente, disciplinano 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

BILANCIO CONSOLIDATO

BILANCIO CONSOLIDATO

DEL GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE AL 31 DICEMBRE 2010



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
<i>Risultato netto di Gruppo</i>		<i>118</i>	<i>37</i>
<i>Risultato netto di Terzi</i>		<i>11</i>	<i>17</i>

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 <i>fair value</i> 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							Riserve	Utili (perdite) portati a nuovo	Utili (perdite) d'esercizio	Patrimonio Netto di Gruppo	Patrimonio netto di terzi	Patrimonio Netto
	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						
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
<i>Flusso monetario generato da attività di esercizio</i>		
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)
<i>Flusso monetario generato da attività di investimento</i>		
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)
<i>Flusso monetario generato da attività di finanziamento</i>		
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 Europea ("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 stata 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 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: 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

l) 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 finanziarie 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 evidenzia 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 cui 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
	2010	2009	2010	2009	2009
EURO					
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.

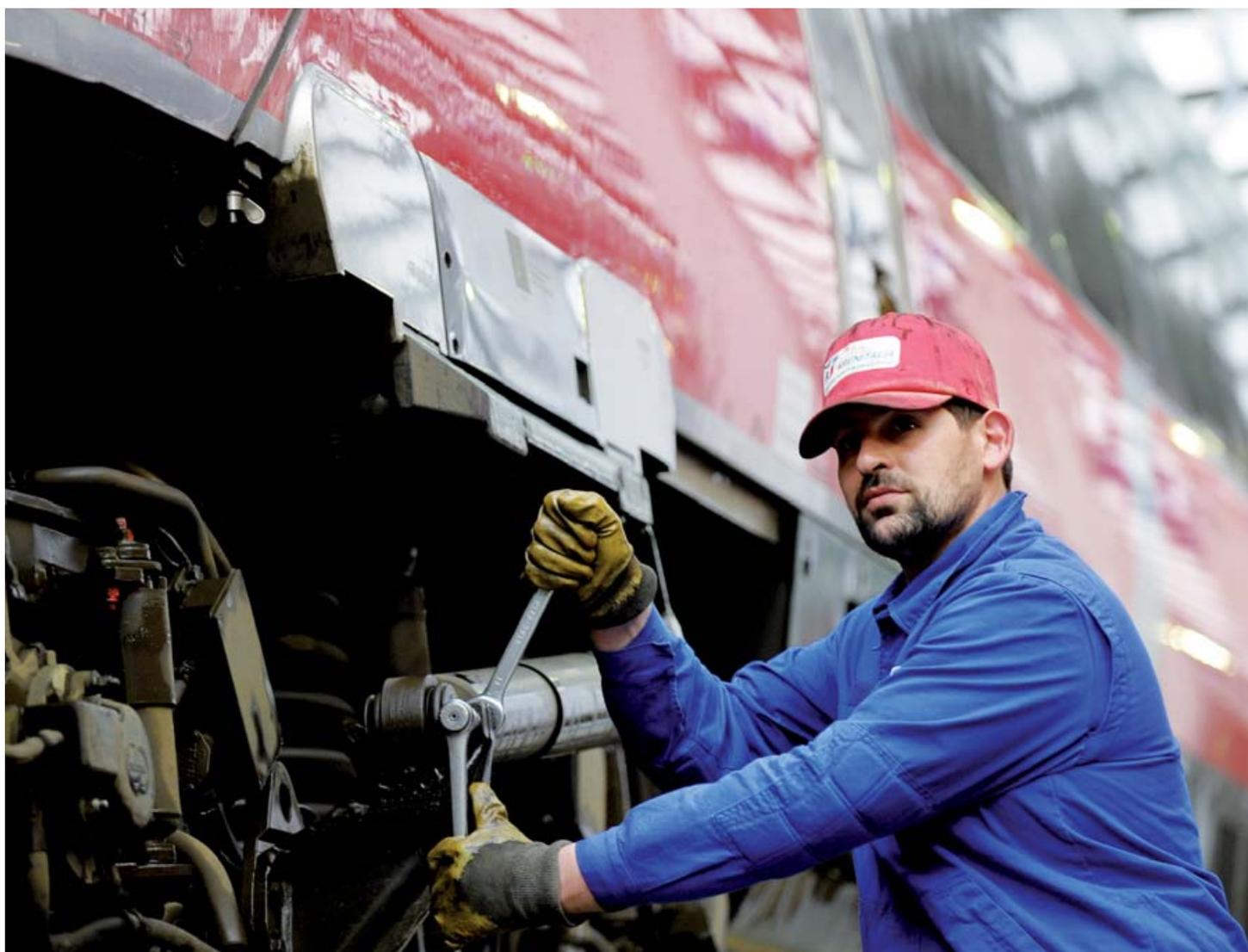
Gli oneri sostenuti per le manutenzioni e le riparazioni di natura ordinaria sono direttamente imputati a conto economico quando sostenuti. La capitalizzazione dei costi inerenti l'ampliamento, ammodernamento o miglioramento degli elementi strutturali di proprietà o in uso da terzi è effettuata nei limiti 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'aprezzamento 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 spesi 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 alla 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 seguenti 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 finanziarie. 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 attribuibile 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 tra 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 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 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 della 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 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 di credito 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
<i>valori in milioni di euro</i>							
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
<i>valori in milioni di euro</i>							

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.

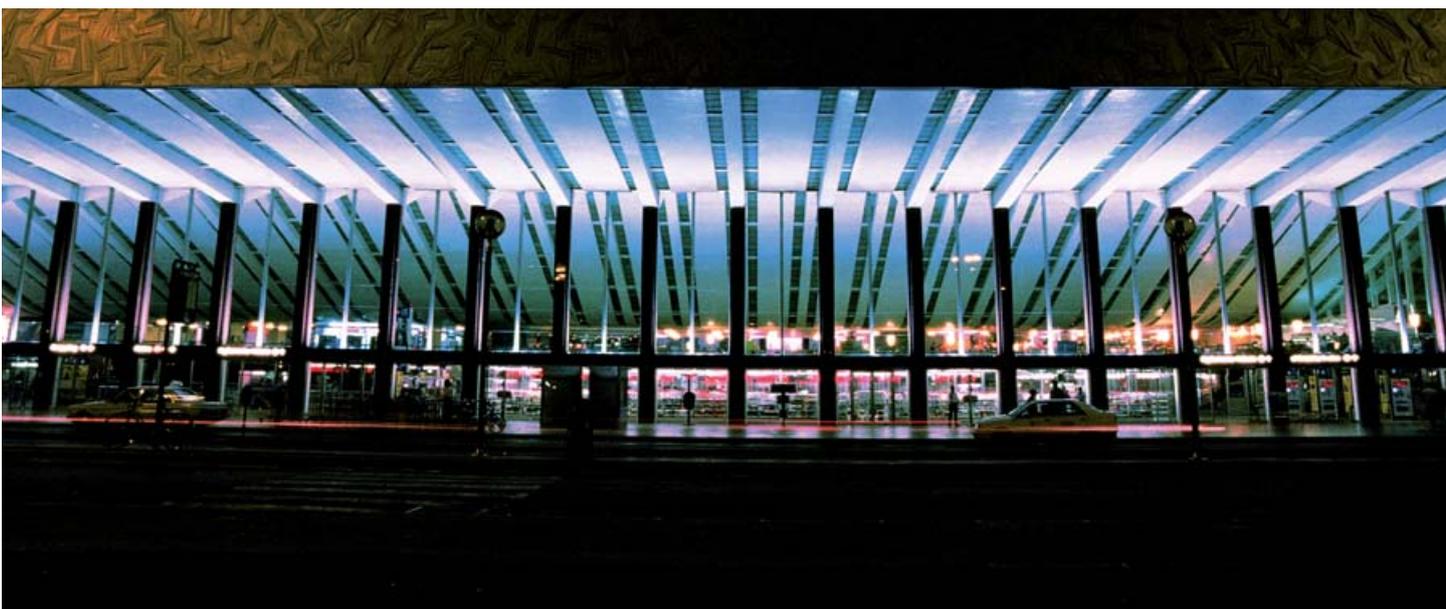
Variazione	Shift + 50 bps	Shift - 50 bps
Interessi debiti a tasso variabile	40	(40)
Net Cash Flow da operazioni di copertura	(32)	32

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 rettificata 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 stanziare 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. È 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 successivi 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 <i>Trading</i>	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 cadauna, 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 <i>leasing</i> finanziari	1	1	1
Totale	11.613	11.992	12.186
			<i>valori in milioni di euro</i>
	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 <i>leasing</i> finanziari (breve termine)	1	1	1
Altro (breve termine)	1	1	1
Totale	980	811	1.094
			<i>valori in milioni di euro</i>
Totale Finanziamenti	12.593	12.803	13.280
			<i>valori in milioni di euro</i>

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
<i>Service Costs</i>	1	1
<i>Interest Cost (*)</i>	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 <i>turnover</i> 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		Utilizzi e altre variazioni	Rilascio fonti eccedenti	31.12.2010
					Acc.nti				
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, nonché del risarcimento dei danni subiti per malattie professionali;
- i fondi per contenzioso nei confronti dei terzi per appalti di opere, servizi e forniture, nonché 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 Basicotel 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 <i>trading</i>	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 <i>trading</i>	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 Grundstücksgesellschaft (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 regola 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 patrimoniale-finanziaria 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 patrimoniale-finanziaria 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'impresa 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 <i>component approach</i>	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	
<i>Impairment</i> di immobili, impianti e macchinari	g	(24.216)		453	(23.763)	
<i>Impairment</i> di Investimenti immobiliari	e	(1.337)		(1)	(1.339)	
Storno costi di ricerca ed altre attività immateriali	f	(8)		2	(6)	
<i>Impairment</i> 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'attivo. 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
<i>Risultato netto di Gruppo</i>		<i>27</i>	<i>10</i>	<i>37</i>
<i>Risultato netto di Terzi</i>		<i>17</i>	<i>0</i>	<i>17</i>

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 <i>Fair Value</i> 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:		
<i>Gruppo</i>		(85)
<i>Terzi</i>		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 Cemat SpA	89 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 Cemat SpA	43,75 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 Trenitalia SpA RFI SpA	31,40 24,8 24,8
Italcertifer ScpA	Firenze	480.000	Ferrovie dello Stato SpA RFI SpA	33,33 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

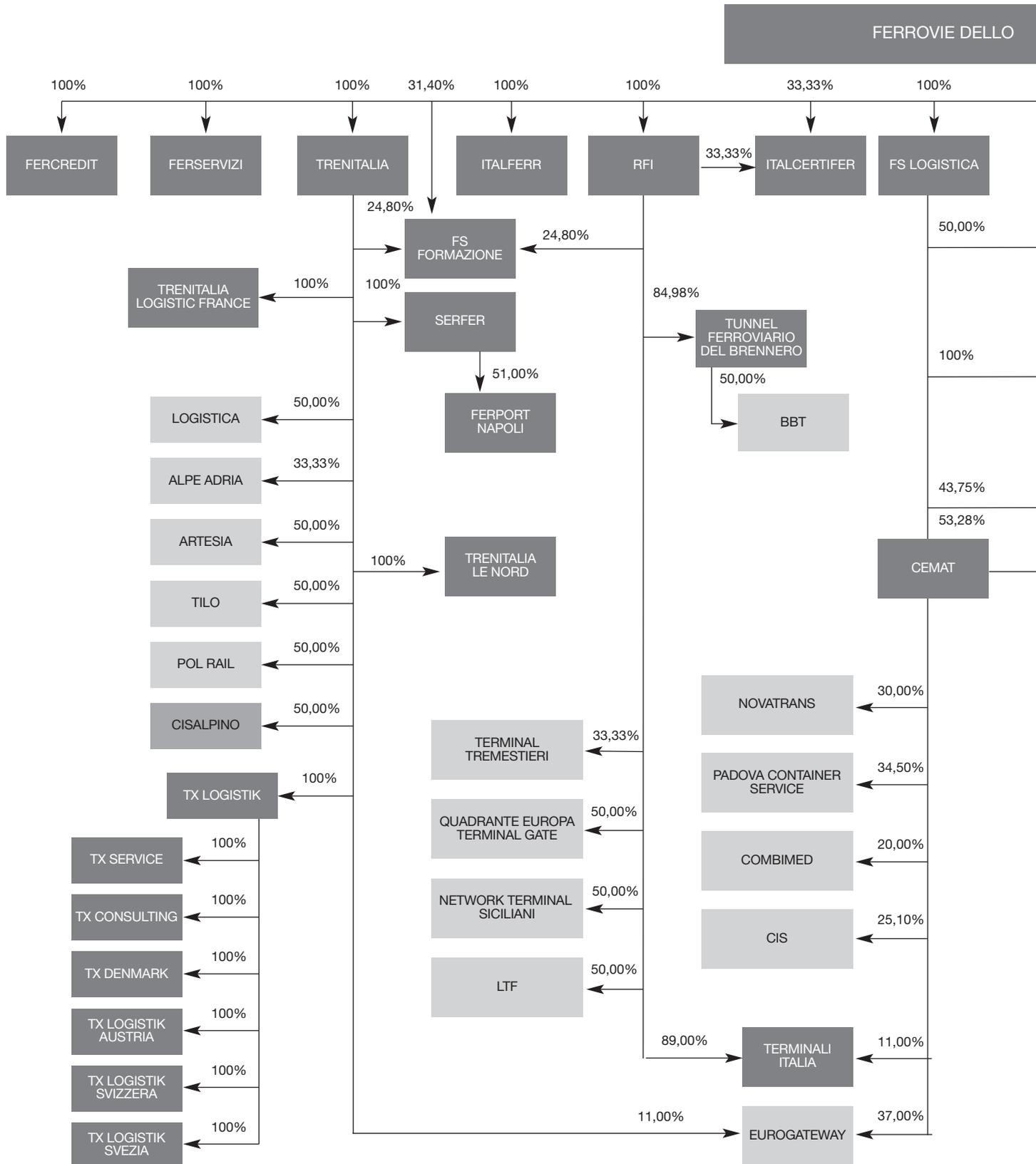
ELENCO DELLE ALTRE PARTECIPAZIONI NON CONSOLIDATE

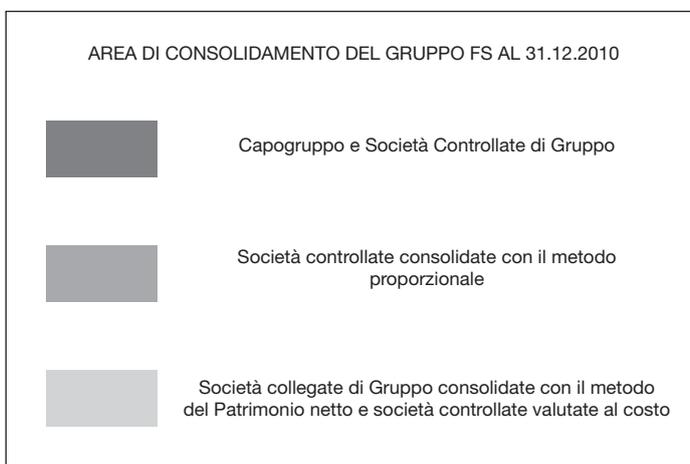
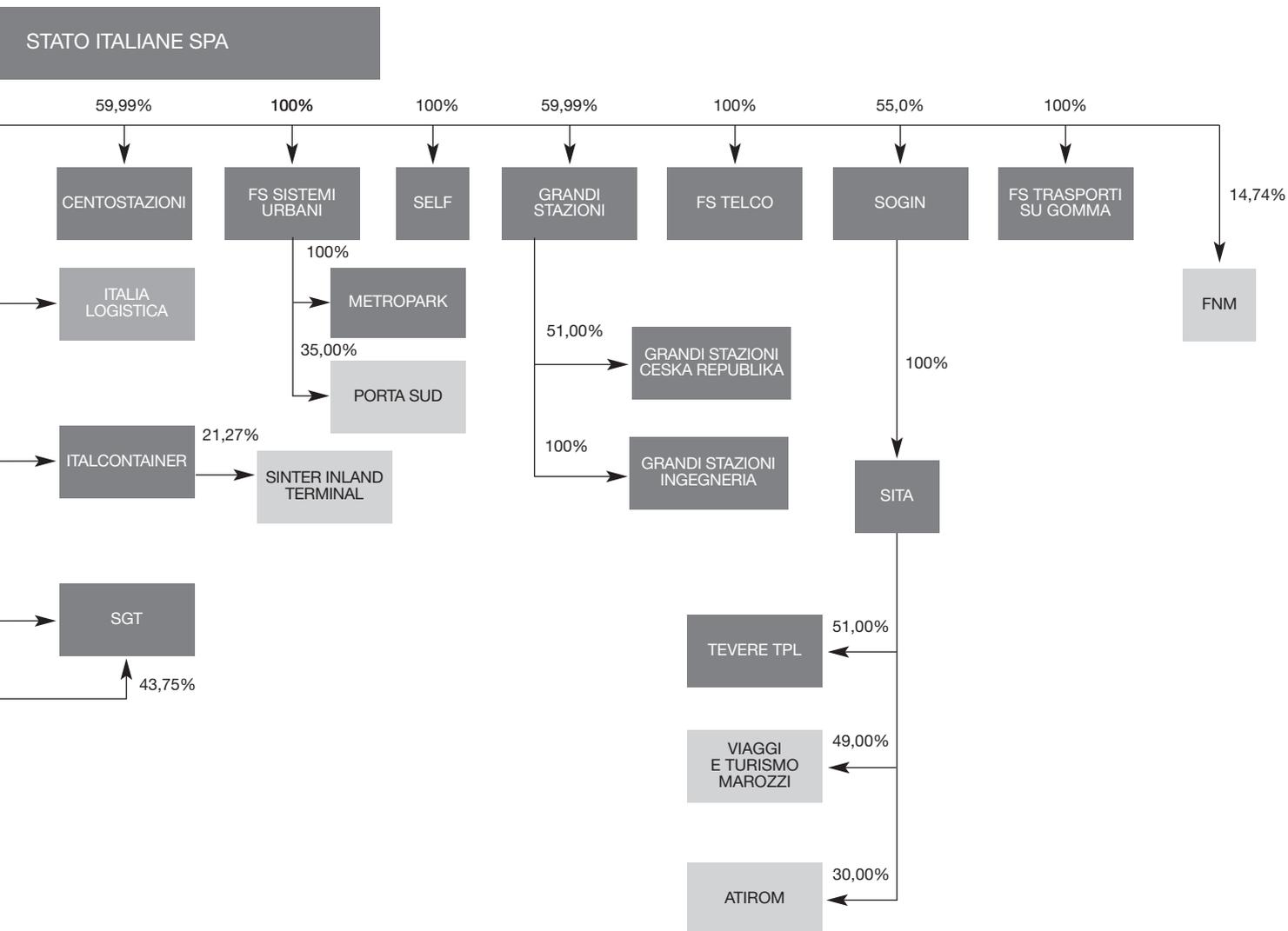
Denominazione	Sede	Capitale Sociale	Società partecipante	% di partecipazione
Bluferries Srl	Messina	100.000	RFI SpA	100
Tav Srl	Roma	50.000	Ferrovie dello Stato SpA	100
Metroscai Scarl in liquidazione	Roma	10.000	Ferservizi SpA	75
FS2Move GmbH	Mainz	25.000	Ferrovie dello Stato SpA	51
Nord Est Terminal - 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





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

Il Dirigente Preposto alla redazione dei documenti contabili societari

Mauro Moretti

Vittorio de Silvio

**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.

PricewaterhouseCoopers SpA

Sede legale e amministrativa: Milano 20149 Via Monte Rosa 91 Tel. 0277851 Fax 027785240 Cap. Soc. 3.754.400,00 Euro i.v., C.F. e P.IVA e Reg. Imp. Milano 12979880155 Iscritta al n. 43 dell'Albo Consob - Altri Uffici: **Bari** 70124 Via Don Luigi Guanella 17 Tel. 0805640211 - **Bologna** Zola Predosa 40069 Via Tevere 18 Tel. 0516186211 - **Brescia** 25123 Via Borgo Pietro Wuhler 23 Tel. 0303697501 - **Firenze** 50121 Viale Gramsci 15 Tel. 0552482811 - **Genova** 16121 Piazza Dante 7 Tel. 01029041 - **Napoli** 80121 Piazza dei Martiri 58 Tel. 08136181 - **Padova** 35138 Via Vicenza 4 Tel. 049873481 - **Palermo** 90141 Via Marchese Ugo 60 Tel. 091349737 - **Parma** 43100 Viale Tanara 20/A Tel. 0521242848 - **Roma** 00154 Largo Fochetti 29 Tel. 06570251 - **Torino** 10129 Corso Montevecchio 37 Tel. 011556771 - **Trento** 38122 Via Grazioli 73 Tel. 0461237004 - **Treviso** 31100 Viale Felissent 90 Tel. 0422696911 - **Trieste** 34125 Via Cesare Battisti 18 Tel. 0403480781 - **Udine** 33100 Via Poscolle 43 Tel. 043225789 - **Verona** 37122 Corso Porta Nuova 125 Tel. 0458002561

- 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)

BILANCIO DI ESERCIZIO

BILANCIO DI ESERCIZIO

DI FERROVIE DELLO STATO ITALIANE SPA AL 31 DICEMBRE 2010



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 Uti (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:								
<i>Utile/(Perdita) rilevato direttamente a patrimonio netto</i>								0
<i>Altri movimenti</i>					(227.540)			(227.540)
<i>Utile (Perdita) d'esercizio</i>							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:								
<i>Utile/(Perdita) rilevato direttamente a patrimonio netto</i>								0
<i>Altri movimenti</i>					407.653			407.653
<i>Utile (Perdita) d'esercizio</i>							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 Europea ("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:

Classe cespiti	Aliquota
Terreni	0%
Oneri di bonifica	10%
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%

Investimenti immobiliari

Gli investimenti immobiliari sono proprietà immobiliari possedute al fine di conseguire canoni di locazione e/o per l'ap-prezzamento 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 provenienti 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 tra 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
Clients 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
<i>valori in migliaia di euro</i>							
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
<i>valori in migliaia di euro</i>							

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 <i>Intercompany</i>	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 <i>Trading</i> - 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 <i>Trading</i> - 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 01.01.2009	Movimenti dell'esercizio			Valore netto 31.12.2009
		Acquisizioni/ sottoscrizioni	Riclassifiche	Altri movimenti	
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. Cecilia	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. Cecilia	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 <i>Trading</i>	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 12.543 mila 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 (13.401 mila euro), FS Logistica SpA (2.674 mila euro), Ferservizi SpA (2.946 mila euro), Trenitalia SpA (23.578 mila euro) e FS Sistemi Urbani Srl (31.503 mila 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:

Creditore	Valuta	Tasso di interesse Nominale	Anno di scadenza	31.12.2010		31.12.2009	
				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
<i>Service Costs</i>	2	2
<i>Interest cost (*)</i>	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/preso 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 <i>turnover</i> 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 Euromifima (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 <i>trading</i>	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 <i>trading</i>	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 Almagora TFS 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 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 Rimborsi servizi informatici Rimborsi servizi comuni Riaddebito oneri condominiali Vendita immobili <i>trading</i> Utilizzo marchio Locazione e sub-locazione locali uffici	Riaddebito utenze Soggetto Tecnico lavori di manutenzione immobili Riaddebito servizi informatici Prestazioni di personale Prestazioni sanitarie Formazione
Ferservizi 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 Utilizzo servizi informatici Riaddebito oneri comuni Utilizzo marchio Locazione e sub-locazione locali uffici Riaddebito oneri condominiali	Gestione immobiliare Riaddebito oneri condominiali per tutela patrimonio Servizi informatici Prestazioni di personale Pubblicità e <i>marketing</i> Fee acquisto titoli di viaggio Fee valorizzazione patrimonio Servizi di gestione tecnica amministrativa Fee per locazioni Contabilità/tesoreria Amministrazione del personale <i>Facilities e building management</i> Servizi amministrativi Formazione Servizi <i>Asset Allocation</i> Assistenza servizi per il prestito Gestione procedimenti di gara 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 Finanza Fiscale/Bilancio Affari Societari Legale Lavoro Amministrazione del Personale Dirigente Comunicazione Esterna e Relazioni con i Media Cariche sociali Prestazioni di personale Rimborsi assicurazioni	Pubblicità e <i>marketing</i> Fitto locali Oneri condominiali Prestazioni di personale
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	Pubblicità e <i>marketing</i>
FS Sistemi Urbani Srl	Servizi dell'area Finanza Fiscale/Bilancio 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	<i>Fee</i> valorizzazione patrimonio Fitto locali

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 <i>marketing</i>
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 <i>marketing</i> 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 <i>Facilities management</i>
Sogin Srl	Servizi dell'area Finanza Fiscale/Bilancio Affari Societari Legale Lavoro Amministrazione del Personale Dirigente Servizi amministrativi Cariche sociali Rimborsi assicurazioni	Pubblicità e <i>marketing</i>
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

Controllate	Rapporti Attivi	Rapporti Passivi
Terminali Italia Srl	Rimborsi assicurazioni	
Italia Logistica Srl	Amministrazione del Personale Dirigente	
	Cariche sociali	
	Prestazioni di personale	
	Rimborsi assicurazioni	

Collegate	Rapporti Attivi	Rapporti Passivi
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	

Altre parti correlate (*)	Rapporti Attivi	Rapporti Passivi
Gruppo ANAS	Prestazioni di personale Cariche sociali Rimborsi assicurazioni	Esproprio Area
Gruppo CDDPP	Canoni per servitù su terreni	Finanziamenti
Gruppo ENEL	Canoni per servitù su terreni	Utenze energia elettrica
Gruppo ENI	Canoni per servitù su terreni	Fornitura gas
Gruppo Finmeccanica		Manutenzione - <i>Software</i>
Gruppo POSTE	Canoni locazioni fabbricati	Pubblicità e <i>marketing</i>
Gruppo RAI		Pubblicità e <i>marketing</i>
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 Previdai



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

Denominazione	31.12.2010			2010	
	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)	
Metroscail 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)

Denominazione	31.12.2010			2010	
	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

Denominazione	31.12.2010			2010	
	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 Grundstücksgesellschaft (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 sottoscrivere 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 regola 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 sostituto del costo: la Società ha scelto di utilizzare il concetto del sostituto del costo (*deemed cost*) con riferimento agli immobili, impianti 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 Principi 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
<i>Impairment</i> 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)	1.472
Rilevazione fiscalità (IAS 12)	g	75.255	(1.987)	73.268
Totale rettifiche		(15.320)	(5.742)	(9.805)
Patrimonio netto EU-IFRS		35.964.970	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 riconducibili 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				
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

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

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 LAS-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.

Piazza della Croce Rossa, 1 - 00161 Roma

Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. - Società con socio unico
Sede Legale: Piazza della Croce Rossa, 1 - 00161 Roma
Cap. Soc: Euro 38.790.425.485,00 i.v.
Iscritta al Registro delle Imprese di Roma (Tribunale di Roma)
Cod. Fisc. e P. Iva 06359501001 - R.E.A. 962805



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 FIRE&S" 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.L.vo 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 Accounting Standards (IAS) e con le interpretazioni di queste date dall'International Financial Reporting Interpretation Committee (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.

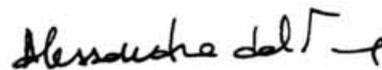
Infine, acquisita la relazione di revisione predisposta dalla PWC, il Collegio sindacale ritiene che il bilancio consolidato del Gruppo F.S. S.p.A. al 31 dicembre 2010 e i connessi prospetti contabili consolidati siano redatti secondo le impostazioni prescritte dagli IFRS, avvalendosi della facoltà prevista 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



**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 i risultati, 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.

PricewaterhouseCoopers SpA

Sede legale e amministrativa: Milano 20149 Via Monte Rosa 91 Tel. 0277851 Fax 027785240 Cap. Soc. 3.754.400,00 Euro i.v., C.F. e P.IVA e Reg. Imp. Milano 12979880155 Iscritta al n. 43 dell'Albo Consob - Altri Uffici: **Bari** 70124 Via Don Luigi Guanella 17 Tel. 0805640211 - **Bologna** Zola Predosa 40069 Via Tevere 18 Tel. 0516186211 - **Brescia** 25123 Via Borgo Pietro Wuhler 23 Tel. 0303697501 - **Firenze** 50121 Viale Gramsci 15 Tel. 0552482811 - **Genova** 16121 Piazza Dante 7 Tel. 01029041 - **Napoli** 80121 Piazza dei Martiri 58 Tel. 08136181 - **Padova** 35138 Via Vicenza 4 Tel. 049873481 - **Palermo** 90141 Via Marchese Ugo 60 Tel. 091349737 - **Parma** 43100 Viale Tanara 20/A Tel. 0521242848 - **Roma** 00154 Largo Fochetti 29 Tel. 06570251 - **Torino** 10129 Corso Montevecchio 37 Tel. 011556771 - **Trento** 38122 Via Grazioli 73 Tel. 0461237004 - **Treviso** 31100 Viale Felissent 90 Tel. 0422696911 - **Trieste** 34125 Via Cesare Battisti 18 Tel. 0403480781 - **Udine** 33100 Via Poscolle 43 Tel. 043225789 - **Verona** 37122 Corso Porta Nuova 125 Tel. 0458002561



- 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)



Direzione Centrale Amministrazione, Bilancio e Fiscale

Direzione Centrale Comunicazione Esterna di Gruppo

Piazza della Croce Rossa, 1 - 00161 Roma
www.ferroviedellostato.it

Foto
Archivio fotografico Ferrovie dello Stato Italiane



Piazza della Croce Rossa,1
00161 Roma
www.ferroviedellostato.it