

SENATO DELLA REPUBBLICA

XVII LEGISLATURA

Doc. XV

n. 64

RELAZIONE DELLA CORTE DEI CONTI

AL PARLAMENTO

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

FERROVIE DELLO STATO S.p.A.

(Esercizio 2011)

Comunicata alla Presidenza il 5 agosto 2013

PAGINA BIANCA

INDICE

Determinazione della Corte dei conti n. 71/2013 del 19 luglio 2013	<i>Pag.</i>	7
Relazione sul risultato del controllo eseguito sulla gestione finanziaria delle Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A., per l'esercizio 2011	»	11

DOCUMENTI ALLEGATI*Esercizio 2011:*

Relazione del Consiglio di Amministrazione	»	103
Bilancio consolidato del Gruppo Ferrovie dello Stato .	»	199
Bilancio di esercizio di Ferrovie dello Stato	»	301
Relazione del Collegio dei Sindaci	»	373

PAGINA BIANCA



Corte dei Conti

Determinazione e relazione della Sezione del controllo sugli enti
sul risultato del controllo eseguito sulla gestione finanziaria
delle **Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A.**
per l'esercizio 2011

Relatore: Consigliere Antonio Ciaramella

Ha collaborato per l'istruttoria e l'analisi gestionale la Dr.ssa Daniela Redaelli

PAGINA BIANCA

DETERMINAZIONE DELLA CORTE DEI CONTI

PAGINA BIANCA

Determinazione n. 71/2013.

LA CORTE DEI CONTI

IN SEZIONE DEL CONTROLLO SUGLI ENTI

nell'adunanza del 19 luglio 2013;

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

vista la legge 21 marzo 1958, n. 259;

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

visto il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri del 7 marzo 2007 con il quale la Società Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. è stata sottoposta al controllo della Corte dei conti con le modalità di cui all'articolo 12 della legge n. 259 del 21 marzo 1958;

visto il bilancio di esercizio di Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. relativo all'esercizio finanziario 2011, nonché le annesse relazioni del Consiglio di amministrazione e del Collegio dei sindaci;

esaminati gli atti;

udito il relatore, Consigliere Antonio Ciaramella e, sulla sua proposta, discussa e deliberata la relazione con la quale la Corte dei conti, in base agli atti ed agli elementi acquisiti, riferisce alle Presidenze delle due Camere del Parlamento il risultato del controllo eseguito sulla gestione finanziaria di detta Società, per l'esercizio 2011;

considerato che dall'analisi del bilancio e della documentazione acquisita della Società è emerso che:

Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. ha conseguito un risultato netto dell'esercizio 2011 pari a 41 milioni di euro, quasi il doppio rispetto all'esercizio precedente e il patrimonio netto ammonta a 36.103.209 mila euro, con una variazione in aumento di 41.322 mila euro rispetto al 2010 da ricondurre quasi esclusivamente al risultato di esercizio;

il margine operativo lordo evidenzia invece un ulteriore decremento di 2 milioni di euro nel 2011 rispetto al 2010, essendo passato da un valore negativo di 4 milioni di euro ad un valore negativo di 6 milioni di euro in conseguenza della diminuzione, di 7 milioni di euro, dei ricavi operativi;

il bilancio consolidato del Gruppo FSI relativo al 2011, confermando il consolidamento dell'equilibrio economico, registra un significativo miglioramento del risultato netto, pari a 285 milioni di euro (+ 156 milioni di euro rispetto al 2010);

permangono, invece, persistenti difficoltà di finanziamento di Trenitalia, il cui debito è pari a circa 6 miliardi di euro;

il mancato sollecito pagamento dei crediti da parte dello Stato determina il rischio del mancato rispetto degli impegni contrattuali;

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

PER QUESTI MOTIVI

comunica, a norma dell'articolo 7 della legge n. 259 del 1958, alle Presidenze delle due Camere del Parlamento, insieme con il bilancio per l'esercizio 2011, corredato delle relazioni del Consiglio di amministrazione e del Collegio dei Sindaci, di Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A., l'unita relazione con la quale la Corte riferisce il risultato del controllo eseguito sulla gestione finanziaria della Società medesima.

ESTENSORE
Antonio Ciaramella

PRESIDENTE
Raffaele Squitieri

Depositata in Segreteria il 24 luglio 2013.

IL DIRIGENTE
(Luciana Troccoli)

RELAZIONE DELLA CORTE DEI CONTI

PAGINA BIANCA

RELAZIONE SUL RISULTATO DEL CONTROLLO ESEGUITO
SULLA GESTIONE FINANZIARIA DI FERROVIE DELLO STATO
S.p.A. PER L'ESERCIZIO 2011

S O M M A R I O

<i>Premessa</i>	<i>Pag.</i>	15
PARTE I		
1. L'assetto societario	»	16
1.1 Gli organi	»	17
1.2 I controlli interni.....	»	25
1.2.1 L'Organismo di vigilanza ai sensi del decreto legislativo n. 231 del 2001	»	25
1.2.2. <i>L'Internal Auditing</i>	»	25
1.2.3. Attività di supporto tecnico all'Organismo di Vigilanza <i>ex</i> decreto legislativo n. 231 del 2001	»	28
2. Risorse umane	»	29
2.1 Consistenza del personale	»	29
2.2 Costo del lavoro	»	29
2.3 Politica retributiva	»	33
2.4 Aspetti rilevanti relativi alle relazioni industriali .	»	34
2.5 Contenzioso sul lavoro	»	35
2.6 Sicurezza sul lavoro	»	36
2.7 Consulenze	»	38
3. Il Servizio Universale del trasporto ferroviario	»	39
3.1 Il trasporto pubblico locale	»	39
3.2 Il trasporto passeggeri di media e lunga per- correnza	»	39
3.3 Il trasporto merci	»	40
3.4 I corrispettivi pubblici per il servizio ferroviario universale	»	41
3.5 L'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle ferrovie .	»	42

4. Liberalizzazione del trasporto Ferroviario in UE ed applicazione del criterio di reciprocità	Pag.	44
4.1. Contenzioso amministrativo	»	45

PARTE II

5. Gestione economica, patrimoniale e finanziaria del Gruppo	»	48
5.1 Attestazioni del Dirigente preposto alla redazione dei documenti contabili e societari	»	48
5.2. Attività del Collegio sindacale	»	48
5.3. Relazione della Società di revisione	»	48
5.4. Notazioni generali sul bilancio consolidato	»	49
5.4.1 Notazioni di sintesi sui risultati del bilancio consolidato		55
5.4.2 Dati di dettaglio relativi al conto economico consolidato		56
5.4.3 Dati di dettaglio relativi alla situazione patrimoniale e finanziaria del Gruppo		60
5.5. Finanziamenti pubblici ed investimenti: aspetti generali	»	66
5.6. Gestione finanziaria del Gruppo FSI	»	69
5.7. Fatti di rilievo verificatisi nel 2011	»	71
6. Gestione economica, patrimoniale e finanziaria di Ferrovie dello Stato Italiane SpA	»	73
6.1 Notazioni di sintesi sul bilancio di esercizio	»	73
6.2 Dati di dettaglio relativi al conto economico	»	74
6.3 Dati di dettaglio relativi situazione patrimoniale e finanziaria	»	77
7. Andamento della gestione delle principali società del Gruppo FSI	»	81
7.1 Trenitalia SpA: andamento complessivo della gestione nel 2011	»	81
7.2 RFI SpA: andamento complessivo della gestione nel 2011	»	83
7.3 L'andamento complessivo della gestione delle altre principali società del Gruppo	»	85
Considerazioni conclusive		89

Premessa

La Corte ha riferito al Parlamento su Ferrovie dello Stato Italiane SpA (a partire dal 24 maggio 2011, Ferrovie dello Stato Italiane SpA, in breve "FS Italiane SpA" o "FS Italiane"), da ultimo con la relazione deliberata in data 3 febbraio 2012, sull'esito del controllo svolto sugli esercizi 2009/2010, con le modalità di cui all'art.12 della legge 21 marzo 1958, n.259.¹

Con la presente relazione, riferisce sulla gestione condotta nel 2011 da Ferrovie dello Stato Italiane spa e sulle principali vicende verificatesi fino alla data di elaborazione del referto.

Giova rammentare che, sul risultato della gestione finanziaria di Rete ferroviaria italiana (RFI) S.p.A., la Corte riferisce con apposito, distinto referto, ai sensi dell'art. 19 della legge 17 maggio 1985, n. 210, e dell'art. 2 della legge n. 259 del 1958; ciò non di meno, in quanto il bilancio di detta società confluisce nel bilancio consolidato del Gruppo FSI, nel corso della presente relazione verranno forniti anche alcuni limitati elementi conoscitivi relativi alla suddetta società.

¹ Si veda la Relazione sul risultato del controllo eseguito sulla gestione finanziaria di Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A., per gli esercizi 2009-2010 (Atti Parlamentari, XVI legislatura - Doc. XV, n. 387).

Parte I

1. L'assetto societario

L'assetto organizzativo societario del Gruppo FSI è quello di un gruppo industriale con una Holding capo gruppo, Ferrovie dello Stato Italiane Spa.

Le azioni di Ferrovie dello Stato Italiane Spa appartengono interamente allo Stato per il tramite del socio unico Ministero dell'Economia e delle Finanze.

Oggetto sociale di FSI spa è: *"a) la realizzazione e la gestione di reti di infrastruttura per il trasporto ferroviario; b) lo svolgimento dell'attività di trasporto, prevalentemente su rotaia, di merci e di persone, ivi compresa la promozione, attuazione e gestione di iniziative e servizi nel campo dei trasporti; c) lo svolgimento di ogni altra attività strumentale e complementare a quelle suddette, direttamente o indirettamente, ivi comprese espressamente quella dei servizi alla clientela e quelle volte alla rivalutazione dei beni posseduti per lo svolgimento delle attività di cui alle lettere a e b"*.

La holding Ferrovie dello Stato Italiane è caratterizzata da una struttura con compiti di tipo industriale e finanziario. Elabora il Piano Generale di Gruppo, regola e controlla i rapporti interni allo stesso, gestisce i rapporti istituzionali con lo Stato.

In aggiunta al proprio bilancio di esercizio, Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. redige il bilancio consolidato di Gruppo.

Al 31 dicembre 2011 il capitale sociale di Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. ammontava a 38.790.425.485 euro, interamente versati.

A partire dal 2006, il legislatore ha avviato un processo di riordino delle società pubbliche (anche incidendo sulla disciplina degli organi di amministrazione e controllo), con l'obiettivo del contenimento delle spese ed evitare sprechi ed inefficienze.

A tali disposizioni il Gruppo FS Italiane, anche per il tramite di interventi sugli statuti, si è adeguato.

1.1. Gli organi

Organi sociali sono l'assemblea dei soci, il consiglio di amministrazione e il collegio sindacale, con funzioni circoscritte al controllo sulla gestione essendo il controllo contabile, sia della Capogruppo che di tutte le società controllate, affidato, ai sensi dell'art. 15.1 dello Statuto sociale ad una società di revisione iscritta nel registro istituito presso il Ministero della Giustizia, nonché nell'albo speciale Consob di cui all'art. 161 del D. Lgs. n. 58/1998 e s. m. i..

La società così come tutte le società del Gruppo è altresì dotata di un Organismo di vigilanza, ai sensi dell'art. 6 del D. Lgs. n. 231/2001.

- Il Consiglio di Amministrazione

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

Nel corso dell'esercizio, il Consiglio di Amministrazione ha mantenuto competenze esclusive, oltre che sulle materie riservategli dalla legge o dallo statuto sociale, su materie di importanza strategica ed economica, quali, tra le altre: approvazione del business plan annuale e pluriennale, budget annuale, operazioni straordinarie, acquisti/cessioni di azienda e di partecipazioni societarie, contratti di finanziamento².

I cinque amministratori attualmente in carica sono stati nominati, unitamente al nuovo Collegio sindacale, nel corso della seduta assembleare del 24 giugno 2010, per tre esercizi e, quindi, sino all'Assemblea di approvazione del bilancio dell'esercizio 2012.

Il Presidente e l'Amministratore Delegato sono stati nominati fino alla scadenza del mandato del C.d.A.

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

- I comitati interni al Consiglio di amministrazione

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

Relativamente alla composizione e alle competenze del quale si fa rinvio a quanto riferito nei precedenti referti.

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

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

- Il Collegio sindacale

Il Collegio sindacale di Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. si compone di tre membri effettivi (di cui uno con funzioni di Presidente) e due membri supplenti.

Il 24 giugno 2010, l'Assemblea ha, nominato, per tre esercizi (e, quindi, sino all'Assemblea di approvazione del bilancio di esercizio 2012), il nuovo Collegio sindacale.

- I compensi agli Amministratori ed ai Sindaci

In materia di trattamento economico di amministratori e dirigenti di società a partecipazione pubblica sono intervenute recentemente nuove norme.

Il decreto legge n. 201 del 6 dicembre 2011, convertito in legge 22 dicembre 2011, n. 214 ha riformato il previgente regime dei compensi erogati agli amministratori. In particolare, l'art. 23 *bis* della legge limita la libertà del C.d.A. di fissare il compenso per gli amministratori delegati delle società pubbliche.

Recentemente, l'art 2, comma 20 quater del DL 95/2012 convertito con L 135/2012 ha integrato la suddetta disciplina (aggiungendo due commi al summenzionato art. 23 *bis*), limitando ulteriormente la libertà del C.d.A. circa la fissazione dei compensi erogati agli amministratori *"investiti di particolari cariche"* delle società controllate dal MEF. In particolare, la norma reintroduce il "tetto" di cui all'art. 3, comma 44, periodo 1[^], della LF 2008 anche per gli emolumenti determinati dai C.d.A. *"delle società non quotate, direttamente o indirettamente controllate"* dal MEF per gli amministratori (in quanto elimina le esclusioni di cui al combinato disposto dell'art. 3, comma 52 bis, legge finanziaria 2008 con il d.P.R. n. 195/2010). Inoltre, la norma completa il quadro, con l'introduzione della regola secondo la quale il *"trattamento economico annuo onnicomprensivo dei dipendenti delle società non quotate, direttamente o indirettamente controllate"* dal MEF *"non può comunque essere superiore al trattamento economico del primo presidente della Corte di cassazione"*³.

Pertanto, la nuova normativa:

- estende la disciplina in esame alle società non quotate controllate da tutte le PA (non solo a quelle controllate dal MEF)
- in secondo luogo, reintroduce per i "dipendenti" (non più solo gli amministratori) delle società pubbliche non quotate il principio secondo cui ai fini dell'applicazione del tetto massimo sono computate in modo cumulativo le somme comunque erogate all'interessato a carico del medesimo o di più organismi.

Sulla questione si sono espressi con un parere sia la Ragioneria Generale dello Stato che l'Avvocatura di Stato.

In ordine al trattamento economico corrisposto, per l'esercizio 2011, al Presidente, all'Amministratore Delegato ed ai Consiglieri di Amministrazione di FSII, nelle tabelle che seguono sono esposti i relativi importi, posti a raffronto con quelli degli esercizi 2009-2010.

Gli stessi tengono conto delle modifiche introdotte, in materia di "tetti retributivi", dalla legge finanziaria per il 2008 e s.m.i.,⁴ dal conseguente D.P.R. n. 195/2010⁵, dal D.L. 78/2010⁶.

³ Cfr art. 23 *bis*, commi 5 *bis* e 5 *ter*, della DL 201/2011 convertito in legge n. 214/2011.

⁴ In sede di prima applicazione della LF 2008, le Assemblee delle Società del Gruppo hanno ridotto del 25% i compensi deliberati per gli amministratori ai sensi dell'articolo 2389, comma 1, c.c. (in linea con quanto disposto dall'art. 3, comma 12, LF 2008).

⁵ Attuativo dell'articolo 3, comma 44 della legge 24 dicembre 2007, n. 244 (legge finanziaria 2008), come modificato dal decreto-legge 3 giugno 2008, n. 97, convertito, con modificazioni, dalla legge 2 agosto 2008, n. 129.

Il trattamento economico complessivo sia per il Presidente che per l'Amministratore Delegato è stato stabilito, su proposta del Comitato Compensi, dal Consiglio di Amministrazione, sentito il parere del Collegio sindacale, nella seduta del 2 marzo 2011.

Lo stesso è stato fissato per il Presidente in euro 260.000 per la parte fissa ed euro 40.000 a titolo di MBO (per un totale di 300.000 €), per l'Amministratore Delegato in euro 80.000 per la parte fissa ed euro 40.000 a titolo di MBO (per un totale di 120.000 €); per i Consiglieri in euro 30.000 ciascuno.

Riguardo all'amministratore delegato, a tale trattamento si aggiunge la "retribuzione per il rapporto dirigenziale" per un totale di 750.000 €, nonché "un Long Term Incentive" (LTI) triennale per il periodo 2010-2012, collegato al raggiungimento di obiettivi economico-qualitativi di Gruppo.

In proposito, in data 6 luglio del 2011 il Consiglio di amministrazione ha stabilito per l'Amministratore delegato nel periodo 2010/2012 un incentivo massimo di euro 300.000, da liquidare, in presenza delle previste condizioni, successivamente all'approvazione del bilancio 2012.

⁶ Nei casi di Società del Gruppo "possedute direttamente o indirettamente in misura totalitaria" dal MEF detti compensi (così come quelli dei sindaci) sono stati ulteriormente ridotti (sempre in sede di prima applicazione) del 10% (art. 6, comma 6, decreto legge n. 78/2010 con L. 122/2010).

(in euro)

Compensi individuali annui lordi Organo di amministrazione	N.comp	2009		Dal 24-06-2010		2011	
		Parte fissa + variabile	totale	Parte fissa + variabile	totale	Parte fissa + variabile	totale
Presidente	1	600.000 + 300.000	900.000	260.000 + 40.000	300.000	260.000 + 40.000	300.000
A.D (rapporto amministr.ne)	1	200.000 + 150.000	350.000	80.000 + 40.000	120.000	80.000 + 40.000	120.000
A.D (rapporto dirigenziale)		600.000 + 150.000	750.000	653.666 + 100.000	753.666	653.666 + 100.000	753.666
Altri componenti	3	45.000	135.000	30.000	90.000	30.000	90.000

Dalla tabella si evince come l'ammontare complessivo dei compensi spettanti agli Amministratori di Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. è passato da euro 2.135.000 del 2009 ad euro 1.264.000 per ciascuno degli anni 2010-2011.

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

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

Per quanto attiene ai componenti del Collegio sindacale, anche il loro compenso è stato ridotto in attuazione dell'art. 6, comma 6, del D.L. n. 78/2010.

È da precisare che i compensi corrisposti ai consiglieri e sindaci espressi dal Ministero dell'Economia e delle Finanze - in quanto dipendenti in servizio - vengono riversati al citato Dicastero.

La tabella che segue mostra i compensi lordi annui individuali posti a raffronto con quelli del 2009-2010.

(in euro)

Compensi individuali annui lordi Collegio Sindacale	n. componenti	2009	dal 25-06-2010	2011
Presidente	1	45.000	40.000	40.000
Componenti effettivi	2	34.000	30.000	30.000
Altro(Supplenti ecc)	2	0	0	0

- *Il controllo contabile*

Il controllo contabile di Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. è affidato ad un revisore esterno: per l'esercizio 2011, così come per il passato, incaricata di tale controllo è stata una società di revisione, scelta attraverso gara pubblica. Per tale incarico l'assemblea ha determinato un compenso pari a € 291.000 annui.

- *Attività del Dirigente Preposto*

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 Italiane SpA.

Il Dirigente Preposto ha definito e implementato, all'interno del Gruppo, un Modello di controllo sull'informativa finanziaria seguendo un approccio basato su *standard* di riferimento internazionali (c.d. *Co.S.O. Framework*).

Il sistema disegnato prevede la formalizzazione ed il continuo aggiornamento di apposite procedure amministrativo — contabili (PAC) 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 di approvazione del bilancio di esercizio e consolidato 2011 del Gruppo sono state emanate oltre 250 procedure amministrativo - contabili.

La verifica dell'efficacia del sistema dei controlli posti a tutela della corretta informativa 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 Italiane ha ritenuto opportuno promuovere la nomina dei Dirigenti Preposti anche nelle principali controllate. Risultano, pertanto, istituiti i Dirigenti Preposti nelle seguenti realtà societarie: RFI SpA, Trenitalia SpA, Grandi Stazioni SpA, Centostazioni SpA, FS Logistica SpA e Busitalia SpA.

I Dirigenti Preposti citati, a firma congiunta con gli Amministratori Delegati delle 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 internazionali e l'idoneità a fornire una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale, economica e finanziaria della società.

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

Da segnalare, infine, a completamento delle principali caratteristiche del modello di gestione della *compliance* alla legge 262/05, che la Capogruppo ha disposto per tutte le controllate, nelle quali non è stato istituito il Dirigente Preposto, che le situazioni contabili annuali, siano accompagnate da un'Attestazione interna con contenuto simile alle precedenti Attestazioni, firmata dal Responsabile Amministrativo di società.

In relazione alle attività specificamente svolte a supporto delle Attestazioni sui bilanci 2011, si evidenzia che:

- sono state emanate/revisionate complessivamente n. 92 procedure amministrativo - contabili;
- sono stati testati oltre 1.800 controlli al fine di verificare l'effettiva operatività degli stessi nel corso del 2011;
- è proseguito il progetto di Gruppo "SoD - *Segregation of Duties*" volto a definire e implementare un modello di *Governance* per la gestione dei conflitti tra profili nell'ambito dei processi che concorrono alla produzione dell'informativa finanziaria.

Il sistema di controllo interno a tutela della corretta informativa finanziaria del Gruppo FS è stato ulteriormente rafforzato a seguito delle attività svolte a supporto del rilascio delle Attestazioni 262 sui bilanci 2011.

Si evidenzia infine che il Gruppo FS, dall'obbligo derivante dalla necessità di rispondere ad un dettato normativo sorto nel 2007, ha colto l'opportunità di rivisitare l'intera architettura dei processi amministrativo - contabili al fine della loro armonizzazione e per la costruzione di un corpus unico di procedure.

1.2. I controlli interni

1.2.1. L'Organismo di vigilanza ai sensi del D.Lgs 231/2001

L'organismo di Vigilanza di Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A., a composizione plurisoggettiva, è costituito da un membro esterno, con funzioni di Presidente, da un consigliere di amministrazione e dal Direttore della Direzione Centrale Audit.

1.2.2. L'*Internal Auditing*

Nel Gruppo operano 6 funzioni *internal auditing* collocate presso le principali società: Ferrovie dello Stato Italiane, Trenitalia, RFI, Ferservizi, Grandi Stazioni, Fercredit.

Le stesse sono funzionalmente coordinate dalla Direzione Centrale Audit della Capogruppo.

Ciascuna funzione *internal auditing* fornisce elementi di valutazione sui processi gestiti dalle varie strutture controllate.

In particolare, le stesse svolgono anche:

- attività di supporto all'Organismo di Vigilanza ex D. Lgs. n. 231/2001,
- attività di *risk assessment*,
- attività di supporto al "Dirigente Preposto",

operatività complementare (es.: rilevamento dati, consulenze, monitoraggi, ecc., a richiesta dei *process owner*) su campioni di transazioni predefiniti, nell'anno in esame, sono stati intrapresi audit orientati a due obiettivi:

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

Nel corso del 2011 le funzioni *Internal Auditing* presenti nel Gruppo FS Italiane hanno svolto n. 123 attività *audit*, come rappresentato nel prospetto che segue, in linea con l'anno precedente nel quale ne sono state svolte nel complesso n. 122.

Attività Concluse nel 2011	FS	Trenitalia	RFI	Ferservizi	Fercredit	Grandi Stazioni	Totale
Da piano	5	26	22	6	6	8	73
A richiesta o d'iniziativa	15	6	7	1	-	1	30
Prosecuzione 2010	5	6	8	1	-	-	20
Totale	25	38	37	8	6	9	123

Le attività eseguite hanno riguardato, in diversa misura, i principali macroprocessi operativi e di supporto delle diverse società, tra i quali l'approvvigionamento di beni e servizi, la manutenzione (di infrastrutture e rotabili), gli investimenti, i processi commerciali, la produzione di servizi, l'amministrazione, la gestione delle risorse umane.

Tuttavia, nel 2011, nonostante sia stato rilevato un continuo miglioramento di gestione dei processi aziendali, continuano in qualche misura a perdurare talune problematiche, da considerare non più "patologiche" come negli anni passati (ante 2007), ma piuttosto fisiologiche e tipiche di realtà dinamiche e complesse. Fra queste rientrano aspetti riguardanti, il funzionamento di processi aziendali, quali: la gestione ICT; la gestione delle attività negoziali; la manutenzione della infrastruttura; la manutenzione dei rotabili presso imprese terze; la pulizia rotabili (TPR), la gestione di aree non più strumentali all'esercizio ferroviario.

Al fine di aver una migliore visione degli elementi che caratterizzano i processi aziendali, per poterli ottimizzare, nel 2011 il Consiglio di Amministrazione di FS ha introdotto nel "Manuale di processo di audit" un criterio di valutazione separata dell'architettura dei controlli rispetto al funzionamento. Tale criterio permette di apprezzare l'effetto delle azioni strutturali poste in essere per migliorare il presidio dei rischi che possono compromettere il raggiungimento degli obiettivi aziendali.

Tutti i processi aziendali, interessati da piani di azione finalizzati ad eliminare inadeguatezze e carenze gestionali, sono stati oggetto di verifiche successive (*follow up*), per rilevare l'adeguatezza e l'osservanza delle azioni migliorative apportate.

Nel corso del 2011 sono stati eseguiti n. 11 *follow up*. Di questi: n. 10 hanno dato esito di sostanziale adeguatezza solo 1 non ancora adeguato; per esso sono in corso iniziative per la normalizzazione del processo gestionale.

La Direzione Centrale di Audit ha redatto una relazione dettagliata sulle attività con valutazione di inadeguato, rilevando le criticità e le anomalie nonché proponendo le iniziative finalizzate ad eliminare le stesse.

Molte di queste anomalie, come da monitoraggio dei piani di azione nel corso del 2012, sono state eliminate. Le rimanenti continuano ad essere oggetto di monitoraggio da parte della funzione di Internal Audit.

1.2.3. Attività di supporto tecnico all'Organismo di Vigilanza ex D.Lgs. n. 231/2001

Le funzioni Internal Auditing, nel ruolo di supporto tecnico-operativo degli Organismi di Vigilanza ex D.Lgs 231/01 delle rispettive società, hanno curato l'aggiornamento dei modelli organizzativi secondo le finalità di cui al suddetto decreto, a fronte di varianti sopraggiunte nelle normative e nell'assetto organizzativo interno.

In particolare, la Direzione Centrale Audit ha dato determinante apporto nella redazione dei nuovi documenti rappresentativi del Modello Organizzativo di due dirette controllate (SITA S.p.A. e FS Logistica S.p.A.).

In definitiva, tutte le funzioni Internal Auditing del Gruppo hanno svolto le verifiche necessarie a valutare il funzionamento e l'osservanza dei modelli nelle rispettive società e in quelle da queste controllate, come indicato nel prospetto che segue.

n. Attività D. Lgs.	FSI	Trenitalia	RFI	Ferservizi	Fercredit	Grandi Stazioni	Totale
231 anno 2011	17	6	34	2	3	8	70

In ogni società del Gruppo, le verifiche effettuate hanno permesso di concludere per una sostanziale adeguatezza dei modelli organizzativi e per una gestione rassicurante dei possibili rischi di reato.

2. Risorse umane

2.1. Consistenza del personale

Il numero dei dipendenti del Gruppo è passato dagli 80.153 del 31 dicembre 2010 ai 73.616 del 31 dicembre 2011 scontando una diminuzione netta di 6.357 unità.

Dipendenti al 31.12.2009	84.962
Entrate	1.233
Uscite	6.042
Dipendenti al 31.12.2010	80.153
entrate	980
Uscite*	7.517
Dipendenti al 31.12.2011	73.616

Consistenza Media 2010	82.566
Consistenza Media 2011	76.417

* di cui 6.160 risoluzioni del rapporto di lavoro e 1.357 derivanti da cambiamenti del perimetro societario (Gruppo Sogin, Trenord, Netinera)

2.2. Costo del Lavoro

Le voci che compongono il costo del lavoro per il 2011 del GruppoFs, di FS S.p.A e di Trenitalia sono sintetizzate nelle tabelle che seguono e poste in raffronto con i medesimi dati del 2010.

TABELLA 1

Bilancio consolidato di Gruppo - Costo del personale

	2010	2011
<i>valori espressi in € milioni</i>		
Salari e stipendi (*)	3.128	2.955
Oneri sociali	863	826
Altri costi del personale a ruolo	35	47
Trattamento di fine rapporto	208	186
Personale a ruolo	4.234	4.014
Personale autonomo e collaborazioni	3	4
Altri costi	85	79
Totale Costo del personale	4.322	4.097

Retribuzioni e costi unitari medi

Retribuzioni (salari e stipendi) (€ milioni)	3.128	2.955
Costo del personale (€ milioni)	4.322	4.097
Consistenza media del personale	82.566	76.417

Retribuzione unitaria media (€)	37.885	38.669
Retribuzione unitaria media - Var. % su anno precedente		2,1%
Costo del personale unitario medio (€)	52.346	53.614
Costo del personale unitario medio - Var. % su anno precedente		2,4%

(*) La voce include, per il 2010, quota parte degli altri costi del personale a ruolo per circa € 74 mli che, nell'esercizio 2011, sono stati riclassificati nella voce "Salari e stipendi"

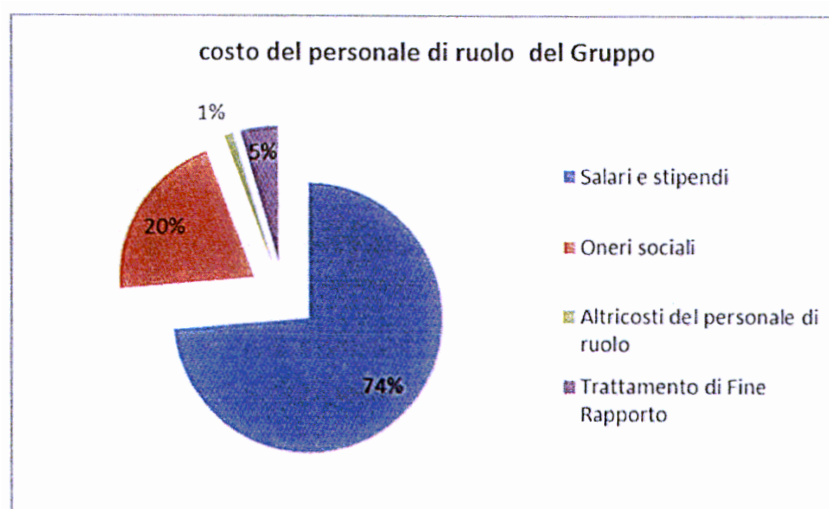


TABELLA 2

FS SpA (Capogruppo) - Costo complessivo del personale

	2010	2011
	(€ migliaia)	
Salari e stipendi	37.489	39.294
Oneri sociali	10.355	10.857
Altri costi del personale a ruolo	- 2.142	- 2.153
Trattamento di fine rapporto	2.437	2.480
Personale a ruolo	48.139	50.478
Personale autonomo e collaborazioni	171	149
Altri costi	3.040	3.713
Totale	51.350	54.340

Retribuzioni e costi unitari medi

Retribuzioni (salari e stipendi)	37.489	39.294
Costo del personale	51.350	54.340
Consistenza media del personale	540	566

Retribuzione unitaria media	69.424	69.424
Retribuzione unitaria media - Var. % su anno precedente		0,0%
Costo unitario medio	95.093	96.007
Costo unitario medio - Var. % su anno precedente		1,0%

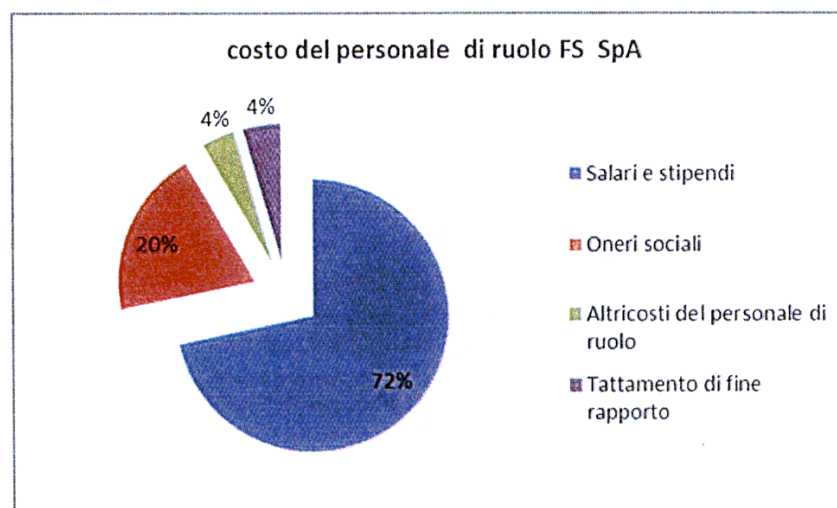


TABELLA 3

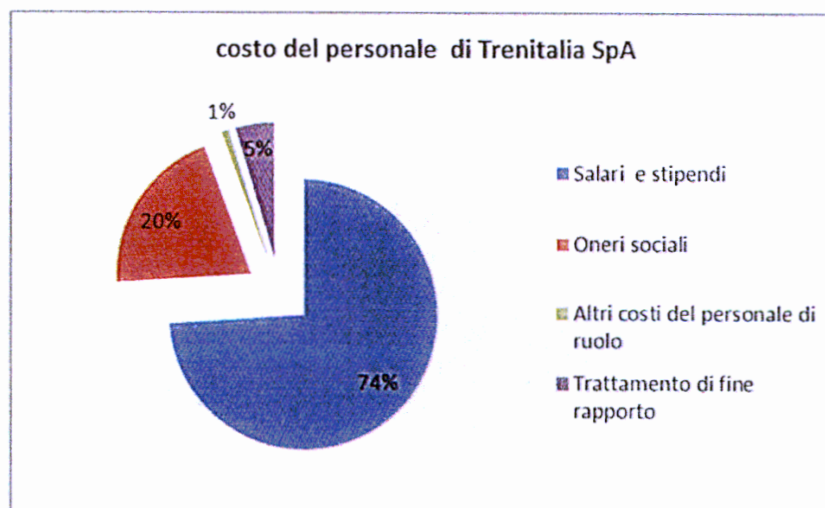
Trenitalia SpA - Costo complessivo del personale

Costo del personale	2010	2011
	(€ migliaia)	
Salari e stipendi	1.572.885	1.491.602
Oneri sociali	427.215	411.615
Altri costi del personale a ruolo	11.684	18.733
Trattamento di fine rapporto	107.306	94.909
Personale a ruolo	2.119.091	2.016.859
Personale autonomo e collaborazioni	158	199
Altri costi	64.968	57.365
Totale	2.184.217	2.074.422

Retribuzioni e costi unitari medi

Retribuzioni (salari e stipendi)	1.572.885	1.491.602
Costo del personale	2.184.217	2.074.422
Consistenza media del personale	40.925	37.662

Retribuzione unitaria media	38.433	39.605
Retribuzione unitaria media - Var. % su anno precedente		3,0%
Costo unitario medio	53.371	55.080
Costo unitario medio - Var. % su anno precedente		3,2%



Rispetto al 2010, il bilancio consolidato del 2011 registra una diminuzione del costo del lavoro totale pari al -5,2% (€ 225,0 milioni). Tale decremento è attribuibile principalmente alla riduzione delle consistenze medie di personale (- 7,4%) cui ha fatto fronte un incremento del costo unitario pari al +2,4%.

L'incremento del costo unitario invece, secondo quanto emerge dagli atti prodotti dalla società, è da ricondursi sia alla dinamica dei rinnovi contrattuali, sia agli incrementi automatici previsti dai contratti stessi.

La riduzione delle consistenze si è realizzata attraverso politiche di incentivazione all'esodo, attraverso la definizione di significative intese con le organizzazioni sindacali volte alla attivazione delle prestazioni straordinarie del Fondo per il perseguimento di politiche attive a sostegno del reddito e dell'occupazione per il personale delle Società del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane. Le procedure di accesso al Fondo hanno interessato, nel 2011, circa 2.500 lavoratori del Gruppo.

Considerando specificamente i costi sostenuti per il personale di Ferrovie dello Stato Italiane S.p.a. (Capogruppo) e di Trenitalia S.p.a. si rileva che:

1. per la Capogruppo, il costo totale è passato da 51,3 milioni del 2010 a 54,3 milioni del 2011. L'incremento è dovuto in particolare all'aumento delle consistenze medie di personale determinato in buona parte da mobilità interna e a maggiori oneri per salari e stipendi del personale a ruolo.
2. per Trenitalia, il costo totale è passato da 2.184 milioni del 2010 a 2.074 milioni del 2011(- 5,6%).

2.3. Politica retributiva

Gli scenari di mercato delineati a seguito dei nuovi equilibri economici e finanziari nazionali ed internazionali, hanno caratterizzato la definizione di politiche gestionali aziendali sempre più contraddistinte da azioni mirate al contenimento dei costi.

In tale contesto il Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane ha realizzato una gestione delle dinamiche retributive più efficace ed efficiente, orientata al riconoscimento e alla valorizzazione delle migliori professionalità con valenza strategica per il raggiungimento dei risultati di business aziendale. Gli interventi di politica retributiva realizzati, infatti,

sono stati orientati principalmente alla riduzione del gap retributivo rispetto ai valori del mercato esterno, dei responsabili di ruoli chiave e strategici per il business.

Il Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane SpA, in continuità con le logiche di politiche retributive complessive aziendali applicate negli anni precedenti, ha realizzato nel 2011 un sistema di incentivazione di breve termine formalizzato (Management By Objectives - MBO) in cui la quota di retribuzione variabile è stata correlata al raggiungimento di specifici obiettivi di performance.

In particolare, il sistema di incentivazione 2011 è stato finalizzato ad incrementare sia il livello di prestazione individuale, attraverso l'individuazione di indicatori collegati direttamente alle responsabilità connesse alla posizione ricoperta, sia il raggiungimento di risultati economici di settore, mediante il collegamento diretto tra performance di Gruppo/Società e ammontare dell'incentivo erogato.

Il sistema di MBO dell'anno in questione, oltre ad essere collegato al raggiungimento di risultati economici complessivi di Società e/o di Gruppo, ha previsto riconoscimenti differenziati in relazione al livello di performance raggiunta rispetto al singolo indicatore nonché al grado di contiguità della posizione ricoperta dal dirigente (staff o line) rispetto al business.

2.4. Aspetti rilevanti relativi alle relazioni industriali

Nell'anno 2011, il Gruppo ha iniziato a dare esecuzione a rilevanti intese con i sindacati sottoscritte il 17 novembre 2010, in particolare per quanto riguarda:

- la riorganizzazione produttiva e l'organizzazione del lavoro nella Divisione Cargo, attraverso l'avvio del nuovo modulo di equipaggio di condotta con un macchinista ed un agente polifunzionale nei servizi diurni;
- la conclusione delle procedure territoriali per l'accesso alle prestazioni straordinarie del Fondo bilaterale (accompagnamento a pensione), che hanno interessato nel 2011 circa 2.500 lavoratori, di tutti i settori della Divisione Cargo, nonché gli inidonei ad attività di sicurezza e gli addetti a staff amministrativi e di supporto di tutte le Società/Divisioni del Gruppo.

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 proseguito, nel 2011, il confronto, iniziato nel 2010 (per il quale si era pervenuti ad un'intesa tecnica parziale), per definire la restante parte di un comune contratto collettivo.

Il 25 febbraio del 2011 è stato sottoscritto l'Accordo quadro con le Organizzazioni sindacali di categoria che consente alle Società del Gruppo FS di accedere ai fondi di Fondimpresa per la formazione, finanziati anche con la quota del contributo versato dalle Società del Gruppo dal 1°1.2009 per la disoccupazione involontaria.

2.5. Contenzioso del lavoro

Al 31.12.2011 risultano pendenti n. 8.498 vertenze a fronte di n. 3062 nuovi ricorsi notificati nel corso del medesimo anno. Si tratta di vertenze aventi ad oggetto rivendicazioni connesse al contratto di lavoro ed in particolare ad alcuni specifici istituti di natura economica.

Le fattispecie di contenzioso, di maggiore rilevanza hanno riguardato:

- **Amianto/ Danno Biologico:** trattasi di vertenze attivate da dipendenti, ex dipendenti o eredi di dipendenti deceduti, per la richiesta di risarcimento di varie tipologie di danno derivanti dall'esposizione all'amianto durante l'attività lavorativa.

Per tale materia, pur essendo contenuto il numero di vertenze, assume rilievo l'entità economica delle rivendicazioni.

In particolare, su un totale di 32 cause pendenti nell'anno 2011, si contano al 31 dicembre 2011 5 decisioni (per un importo complessivo pagato pari a € 870.100,00); 7 conciliazioni giudiziali (per un importo complessivo pagato pari a € 2.618.000,00); 21 conciliazioni stragiudiziali (per un importo complessivo pagato pari a € 3.040.000,00).

- **Contratto di Formazione e Lavoro:** a seguito della sentenza Cass. sez. un. n.2074/2010 che ha sancito in via definitiva il diritto dei

lavoratori al computo a tutti gli effetti giuridico-economici (in particolare, gli scatti di anzianità), del periodo di formazione nelle ipotesi di contratto successivamente convertito in rapporto di lavoro a tempo indeterminato, sono in corso iniziative per la definizione in via stragiudiziale delle molteplici vertenze promosse dai lavoratori.

- **Mansioni superiori:** si è registrato un numero significativo di tali ricorsi (581), con i quali i dipendenti hanno rivendicato l'immissione in livelli superiori di inquadramento contrattuale, in relazione all'attività effettivamente svolta.

Occorre, infine, segnalare il contenzioso promosso da dipendenti delle ditte appaltatrici, in conseguenza della previsione del c.d. obbligo solidale ex art. 29 co. 2 D.Lgs. 276/2003. Si tratta di azioni dirette ad ottenere il pagamento degli emolumenti e del TFR non corrisposti dal proprio datore di lavoro.

2.6. Sicurezza sul lavoro

In materia, nel quinquennio in corso, l'obiettivo del Gruppo, in linea con gli indirizzi di miglioramento dell'Unione Europea, è costituito da una riduzione complessiva degli infortuni del 25% e dell'indice di incidenza - numero degli infortuni per 1000 dipendenti - del 10%.

A tal fine, tra i criteri per la valutazione delle performance dei vertici e dei dirigenti delle società, è stato inserito, per la prima volta, un indicatore di performance di sicurezza sul lavoro: "Indice di qualità organizzativa della sicurezza sul lavoro".

In tale contesto, la società Trenitalia ha terminato l'iter di certificazione del sistema di gestione integrato sicurezza del lavoro, ambiente e qualità, secondo lo standard OHSAS 18001/2007, ISO 14001 e ISO 9001, delle proprie unità produttive, proseguendo nel programma già avviato in seno al Gruppo di qualificare i sistemi di gestione.

Il trend degli infortuni sul lavoro delle principali società del Gruppo FS (Ferrovie dello Stato Italiane, RFI, Trenitalia, Ferservizi ed Italferr), come mostra la tabella che segue elaborata sulla base dei dati forniti dall' INAIL con riferimento agli infortuni indennizzati nel periodo 2005-2011, evidenzia un

costante miglioramento sia per la contrazione del numero di infortuni che per la diminuzione dell'indice di incidenza.

Il miglioramento nella gestione delle attività di sicurezza è sottolineato dalla riduzione del valore dell'indice di incidenza che, tra il 2010 e il 2011, si è ridotto dal 38,33 al 36,10 come dimostra la tabella che segue.

I dati del 2011 mostrano un miglioramento rispetto agli obiettivi: la riduzione degli infortuni, valutata sulla base degli infortuni indennizzati e degli infortuni non ancora esitati dall'INAIL, è di oltre il 10%, rispetto al target prefissato del 5%, e la diminuzione dell'indice di incidenza è di circa il 5%, a fronte di un obiettivo del 2%.

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

Anno	Infortuni in occasione di lavoro	Indice di incidenza**	Infortuni in itinere
2011	2.541	36,10	417
2010	2.902	38,33	474
2009	3.200	38,66	374
2008	3.487	40,18	463
2007	3.667	40,07	435
2006	3.762	40,12	361
2005	3.874	40,91	278

** Indice di incidenza: [n. infortuni sul lavoro/consistenza] * 1000 dipendenti.

2.7. Consulenze

La Disposizione di Gruppo n.134/AD del 28 aprile 2010, ha ribadito che il ricorso a consulenze esterne deve avvenire solo qualora queste siano di effettiva utilità e strumentalità rispetto agli obiettivi aziendali.

Il procedimento in merito al conferimento delle stesse prevede una verifica di merito da parte di una struttura della Capogruppo, competente per materia, ed una verifica di congruità economica, da parte delle strutture della Direzione Centrale Finanza Controllo e Patrimonio; l'utente della prestazione deve, poi, monitorare la prestazione, dare una valutazione sull'esito della stessa, oltre ad indirizzare le strutture interessate circa il suo utilizzo.

La tabella che segue mostra gli importi relativi alle consulenze desunti dai bilanci di esercizio 2010-2011 in migliaia di euro. Si evidenzia un aumento del 44% circa nell'anno in esame che l'Ente ha motivato con necessità tecniche e istituzionali.

CONSULENZE

CONSUNTIVO ANNO 2010 (dati in migliaia di euro)

Ferrovie dello Stato Italiane Italiane	2.808
RFI	434
Trenitalia	466
Ferservizi	0
Altre Gruppo	720
TOTALE	4.428

CONSUNTIVO ANNO 2011 (dati in migliaia di euro)

Ferrovie dello Stato Italiane Italiane	3.330
RFI	33
Trenitalia	166
Ferservizi	120
Altre Gruppo	2.749
TOTALE	6.398

3. Il Servizio Universale del trasporto ferroviario

3.1. Il trasporto pubblico locale

Il trasporto pubblico locale (TPL) ferroviario ha continuato ad essere caratterizzato da un quadro normativo nazionale e comunitario alquanto complesso e policentrico. Relativamente alle modalità di finanziamento del settore, numerose norme si sono succedute negli ultimi anni.

A partire da dicembre 2010, e per tutto il 2011, sono stati adottati una serie di provvedimenti basati essenzialmente sulla necessità di reperire urgentemente risorse per il trasporto pubblico locale anche ferroviario. Secondo la società, le continue misure legislative di contenimento della spesa pubblica hanno, posto seri problemi di sostenibilità economica dei servizi universali ferroviari. E' stato, tra l'altro, introdotto il regime di fiscalizzazione dal 2011 anche per il finanziamento dei contratti di servizio di Trenitalia, successivamente posticipato prima al 2012 e poi al 2013.

Nel 2011, con la sottoscrizione di quelli delle Regioni Abruzzo e Piemonte, è stata ultimata l'attività di rinnovo dei contratti di servizio con le Regioni; gli altri contratti, infatti, erano già stati sottoscritti nel biennio precedente. La formalizzazione dei contratti di servizio con durata di 6 anni, rinnovabili per ulteriori 6 anni, ha permesso una pianificazione delle risorse di medio lungo periodo.

Il servizio universale relativo al trasporto ferroviario passeggeri nelle regioni a Statuto speciale - per le quali non è stato ancora completato l'iter di attribuzione delle competenze in materia di trasporto pubblico locale ex d.lgs. n. 422/1997 e legge 99/2009 (ad oggi Sardegna, Sicilia e Valle d'Aosta) - continua ad essere svolto sulla base della clausola di continuità prevista nel contratto di servizio pubblico 2004-2005 (art. 13), stipulato tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e Trenitalia.

3.2. Il trasporto passeggeri di media e lunga percorrenza

Il servizio universale relativo al trasporto ferroviario passeggeri sulla media e lunga percorrenza resta disciplinato dal Contratto di Servizio stipulato tra il Ministero

delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministero dell'economia e delle finanze, e Trenitalia, la cui validità è fissata in 6 anni (2009-2014).

Tale contratto, secondo la società, copre solo parzialmente la totalità dei servizi a scarsa valenza commerciale garantiti da Trenitalia; quest'ultima, per affrontare efficacemente e su un piano di pari condizioni la crescente concorrenza sui mercati più pregiati, sta razionalizzando i servizi che hanno tutte le caratteristiche di "servizi universali", ma che non trovano copertura nell'ambito dei contratti di servizio con la committenza pubblica.

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

3.3. Il trasporto merci

Il servizio universale di trasporto merci per ferrovia è disciplinato dal Contratto di Servizio tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, il Ministero dell'economia e delle finanze e Trenitalia Spa, relativo al periodo 2009-2014.

L'offerta include i servizi di trasporto ferroviario merci, nella modalità a treno completo convenzionale o trasporto combinato (strada più rotaia), distinti secondo le aree geografiche adriatica e tirrenica, da e verso le seguenti regioni: Calabria, Basilicata, Puglia, Campania, Abruzzo, Molise e Sicilia.

Il contratto prevede l'impegno di Trenitalia ad erogare un'offerta di servizi di trasporto pari a 11,9 milioni di Treni/Km annui, programmando e coordinando tutte le attività necessarie a tale erogazione (manutenzione ordinaria e straordinaria del materiale rotabile, revisione dello stesso, garanzia delle condizioni di sicurezza, attività amministrative e commerciali a supporto della gestione dei servizi).

3.4. I corrispettivi pubblici per il servizio ferroviario universale.

Gli importi (netto IVA) dei contratti di servizio pubblico con Trenitalia per il biennio 2010-2011 sono riportati nella tabella seguente:

(in milioni di euro)

	2010	2011
CdS Passeggeri media lunga percorrenza	230	220,9
CdS Passeggeri regionale con lo Stato	205,1	210,8
CdS Passeggeri con le Regioni	1.551	1.513
CdS Merci	107	107

Come si evince dal prospetto, rispetto al 2010, risulta solo un incremento non molto significativo dei corrispettivi relativi al trasporto pubblico locale.

Resta problematica, ancor più che rispetto ai precedenti esercizi, la concreta esigibilità dei corrispettivi per i servizi erogati, visti gli interventi normativi restrittivi della spesa pubblica, intervenuti negli ultimi anni e, soprattutto, il rispetto della tempistica prevista per i pagamenti.

In materia occorre segnalare come Il decreto legge n. 98/2011, "Disposizioni urgenti per la stabilizzazione finanziaria", convertito in legge dall'art. 1, comma 1, della legge 15 luglio 2011, n. 111 abbia, tra l'altro, introdotto un sovrapprezzo (da determinare con successivo decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, ancora non emanato) al canone dovuto per l'esercizio dei servizi di trasporto passeggeri a media e lunga percorrenza, non forniti nell'ambito di contratti di servizio, per la parte espletata su linee appositamente costruite o adattate per l'alta velocità, attrezzate per velocità pari o superiori a 250 chilometri orari. I relativi introiti vengono versati all'entrata del bilancio dello Stato ed utilizzati per contribuire al finanziamento degli oneri dei servizi universali di trasporto ferroviario di interesse nazionale oggetto di contratti di servizio.

Tale provvedimento normativo ha, inoltre, istituito, presso il Ministero dell'economia e delle finanze con decorrenza dall'anno 2011, il fondo per il finanziamento del trasporto pubblico locale, anche ferroviario, nelle regioni a statuto ordinario⁷, con dotazione di 400 milioni di euro annui.

⁷ La legge di stabilità 2013 ha disposto che tale Fondo debba confluire nel nuovo Fondo "Fondo nazionale per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale, anche ferroviario, nelle Regioni a statuto ordinario".

Il decreto legge 6 dicembre 2011, n. 201, "Disposizioni urgenti per la crescita, l'equità e il consolidamento dei conti pubblici", convertito in legge dall'articolo 1, comma 1, legge 22 dicembre 2011, n. 214, così come successivamente modificato dal decreto legge 24 gennaio 2012, n. 1, ha - tra l'altro: posticipato al 2013 la soppressione dei trasferimenti statali alle regioni per il TPL aventi carattere di generalità e permanenza e la relativa fiscalizzazione; incrementato il Fondo per il finanziamento del trasporto pubblico locale, anche ferroviario, nelle regioni a statuto ordinario, di 800 milioni di euro annui, a decorrere dall'anno 2012.

3.5. L'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie

Il decreto legislativo del 10 agosto 2007, n.162, di attuazione delle direttive 2004/49/CE e 2004/51/CE relative alla sicurezza e allo sviluppo delle ferrovie comunitarie, ha istituito l'Agenzia Italiana per la Sicurezza delle Ferrovie (ANSF), con sede in Firenze.

L'ANSF ha riunito in un unico soggetto una serie di competenze in materia di sicurezza, precedentemente esercitate dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, attraverso la Direzione Generale del Trasporto Ferroviario, e dal gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale Rete Ferroviaria Italiana S.p.A..

L'Agenzia è soggetto tecnicamente indipendente rispetto a tutti gli operatori nel campo del trasporto ferroviario ed è dotata di personalità giuridica ed autonomia amministrativa, regolamentare, patrimoniale, contabile e finanziaria; pubblica annualmente e trasmette al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ed alla Agenzia Ferroviaria Europea (ERA - European Railway Agency) la relazione sulle attività svolte nell'anno precedente. E' sottoposta a poteri di indirizzo e di vigilanza del Ministero dei trasporti.

L'ANSF ha competenza per l'intero sistema ferroviario nazionale e svolge i compiti e le funzioni richiamati all'articolo 6 del citato decreto legislativo n. 162/2007. Si tratta, sostanzialmente, di compiti normativi, autorizzativi e di controllo per i quali si rimanda alla precedente relazione di questa Corte.

Da quanto si desume da alcuni atti del Ministero delle Infrastrutture e dei

Trasporti e da alcune note del MEF⁸ occorre evidenziare che la struttura, che ha iniziato la propria attività dalla seconda metà del 2008, tuttora continua ad operare in modalità preoperativa e conseguentemente non gode di una piena autonomia gestionale nonché di una adeguata struttura amministrativa e contabile.

Inoltre l'Agazia operando in regime transitorio, ha continuato ad utilizzare le risorse del Gruppo FS Italiane e del Ministero dei Trasporti fino a settembre 2012, mese in cui si è concluso il distacco con il passaggio alle dirette dipendenze dell'Agazia di buona parte delle risorse e il rientro per quelle restanti.

Si auspica quindi una rapida soluzione delle problematiche rilevate anche in considerazione del fatto che nel 2011, il decreto legislativo 24 marzo 2011, n. 43 (*"Attuazione della direttiva 2008/110/CE che modifica la direttiva 2004/49/CE relativa alla sicurezza delle ferrovie comunitarie"*), ha modificato la disciplina del decreto legislativo n. 162/2007 e integrato le competenze dell'Agazia, in attuazione della direttiva comunitaria 2008/110/CE.

⁸ Nota del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti del 17/12/2012 n.000 3588 e nota MEF 13/07/2011 n. 0079101

4. Liberalizzazione del trasporto ferroviario in UE ed applicazione del criterio di reciprocità

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

- di carattere regolatorio,
- di carattere prettamente industriale.

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

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

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

Ciò premesso, si rammenta che l'Unione Europea con il terzo pacchetto ferroviario (direttiva 2007/58/CE) ha, peraltro, liberalizzato il solo trasporto internazionale passeggeri, riconoscendo alle imprese ferroviarie - a partire da gennaio 2010 - il diritto di accesso all'infrastruttura di tutti gli stati membri per effettuare

servizi di trasporto internazionale passeggeri, incluso il cabotaggio. Nessun obbligo è discusso, invece, dal legislatore comunitario di liberalizzare il trasporto nazionale.

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

Si pone quindi un problema fondamentale di ridefinizione di regole comuni, valide per tutti i Paesi, che dovrebbero essere preferibilmente adottate non attraverso direttive, ma con norme regolamentari, che abbiano diretta incidenza innovativa nei singoli ordinamenti.

A tale riguardo anche il tema dell'eventuale unbundling proprietario fra gestore di infrastruttura e impresa ferroviaria dovrebbe trovare una soluzione europea univoca e valida per tutti i paesi, a valle di analisi puntuali costi benefici⁹.

4.1. Contenzioso amministrativo

Facendo seguito ai dati forniti nel precedente referto si fornisce di seguito una sintesi dei contenziosi amministrativi pendenti che evidenziano anche la complessità del contesto in cui si muove il Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane nel quadro della progressiva liberalizzazione del mercato ferroviario.

A) Contenzioso in materia di assegnazione delle tracce

- Rispetto a quanto già rappresentato nel referto per gli esercizi 2009-2010, si segnala che nel giudizio instaurato con ricorso al Tar Lazio, notificato da FS in data 3 febbraio 2011, per l'annullamento del provvedimento di avvio del procedimento dell'AGCM diretto ad accertare la sussistenza di eventuali violazioni dell'art. 102 TFUE (abuso di posizione dominante), in data 26 gennaio 2012 è intervenuta la sentenza di rigetto del ricorso.

In esito al suddetto procedimento per ritenuto abuso di posizione dominante l'AGCM, con provvedimento del 25 luglio 2012, ha irrogato a Trenitalia S.p.A. e RFI S.p.A. in solido con Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A., una sanzione pari

⁹ Sulle proposte in merito al completamento del processo di liberalizzazione vedi l'indagine conoscitiva della IX Commissione parlamentare "Trasporti, Poste e Telecomunicazioni" del 3 novembre 2011.

rispettivamente a Euro 200.000 e a Euro 100.000. FS, Trenitalia e RFI hanno impugnato, con contestuale istanza di sospensione, il suddetto provvedimento dinanzi al TAR Lazio (RG 9330/2012). Le parti hanno rinunciato alla domanda cautelare a fronte della fissazione a breve dell'udienza di merito che si è tenuta il giorno 8 maggio 2013, per la quale si è in attesa di sentenza.

Fatta eccezione per il rinvio dell'udienza di merito al 10 maggio 2012, non si segnalano ulteriori aggiornamenti sullo stato del giudizio instaurato con il ricorso notificato da Arenaways (AW) a RFI e TI in data 12 gennaio 2011 per l'annullamento di una serie di provvedimenti dell'URSF che hanno limitato le fermate richieste sulla tratta Torino-Milano con conseguente risarcimento del danno. A seguito del Fallimento di Arenaways, si è costituita in giudizio la Curatela e la causa è in attesa di essere decisa nel merito.

B) Controversie relative ai terminali

- Con riferimento al Ricorso Straordinario al Presidente della Repubblica notificato in data 2 dicembre 2010, con il quale la Società Gestione terminali Ferrostradali S.p.A. (di seguito "SGT") e Fs Logistica S.p.A. hanno impugnato una decisione dell'URSF in ordine, tra l'altro, all'applicazione del D.lgs. n. 188/2003 al terminal di Pomezia/Santa Palomba di proprietà di SGT - non vi sono aggiornamenti rispetto a quanto rappresentato in sede di referto relativo all'esercizio 2009-2010. Infatti, a seguito della trasposizione del ricorso in sede giurisdizionale, non risulta essere stata ancora fissata l'udienza (NRG 2156/2011).
- Quanto al ricorso notificato dalla Nuovo Trasporto Viaggiatori S.p.A. (NTV) in data 6 novembre 2010 - TAR Lazio (NRG 10710/2010)- avente ad oggetto l'annullamento di una serie di atti concernenti questioni di *asset allocation*, nonché della DCPM 7 luglio 2009, non vi sono aggiornamenti rispetto a quanto rappresentato nel precedente referto. Non risulta, infatti, ancora fissata l'udienza di discussione del merito.

C) Questione sui limiti all'applicabilità di uno sconto al canone di utilizzo della rete.

- I giudizi instaurati con ricorsi al TAR Lazio - il primo dei quali notificato il 25 settembre 2007 - per l'annullamento, previa sospensione, del DM 92T/2007 in tema di applicabilità del c.d. sconto K2 al canone di utilizzo della rete, già illustrati nel precedente Referto, si sono conclusi in primo grado con le sentenze depositate in data 13 aprile 2012 che hanno accolto i ricorsi rilevando

l'illegittimità del Decreto impugnato in quanto "viziato" per "incompetenza, violazione di legge" e "violazione del principio di irretroattività" degli atti amministrativi. Il Tar ha inoltre individuato un ulteriore profilo di illegittimità del decreto derivante dal fatto di "condiziona(re) l'applicabilità dello "sconto K2" alla effettiva corresponsione dei ... contributi statali". Tali sentenze sono state impugnate in secondo grado, tra gli altri da RFI (Consiglio di Stato IV NRG 5424/2012), e i relativi ricorsi sono stati rigettati dal Consiglio di Stato con sentenze 1109 e 1110 del 22 febbraio 2013. In particolare, il Consiglio di Stato ha rilevato, tra l'altro, che il citato DM 92T sarebbe illegittimo per sviamento di potere visto che "non è meramente ricognitivo del significato del precedente D.M. 44/T, ma manipolativo del suo contenuto, per di più in via inammissibilmente retroattiva", sostanzialmente argomentando circa la natura innovativa e non meramente interpretativa del suddetto provvedimento.

- Rispetto a quanto riportato nel precedente Referto, si segnala che nel giudizio dinanzi al TAR Lazio, instaurato dalle imprese ferroviarie per l'annullamento della delibera dell'AGCM nell'ambito del procedimento A/389, con cui era stata confermata la corretta interpretazione del contenuto degli impegni assunti da RFI e FS nel corso del procedimento medesimo è intervenuta la sentenza n. 3128 del 5/4/2012. Con tale sentenza il TAR Lazio ha ritenuto errata l'interpretazione ed applicazione del contenuto degli impegni da parte della Società e dell'AGCM. La sentenza del TAR Lazio è stata impugnata innanzi al Consiglio di Stato, con altrettanti atti di appello, da RFI, dall'AGCM – con istanza di sospensione della sentenza impugnata – e dalle IF.

Il Consiglio di Stato, in data 1/8/2012, ha pronunciato l'Ordinanza n. 3087 sul ricorso in appello presentato dall'AGCM accogliendo l'istanza cautelare e, per l'effetto, sospendendo l'esecutività della sentenza impugnata.

Parte II

5. Gestione economica, patrimoniale e finanziaria del Gruppo

5.1. Attestazioni del Dirigente preposto alla redazione dei documenti contabili e societari

Con riferimento all'esercizio 2011 i Dirigenti Preposti delle società controllate sopra citate e della Capogruppo, a firma congiunta con gli Amministratori Delegati, hanno rilasciato le proprie Attestazioni sui bilanci societari, senza evidenziare particolari criticità.

5.2. Attività del Collegio sindacale

Il Collegio sindacale, ai sensi dell'art. 2429 c.c., ha espresso parere favorevole all'approvazione del bilancio dell'esercizio 2011, evidenziando che il progetto di bilancio è stato redatto in conformità ai Principi contabili Internazionali ed, in particolare, all'International Financial Reporting Standard (IFRS), International Accounting Standards (IAS) e alle interpretazioni degli stessi date dall'International Financial Reporting Interpretation Committee (IFRIC).

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

5.3. Relazione della Società di revisione

La società di revisione incaricata ha svolto la revisione contabile sia del bilancio di esercizio che di quello consolidato al 31.12.2011 redigendo, per ognuno di essi, la relazione prevista dall'art. 2409 - ter del Codice civile.

La società di revisione ha ritenuto i bilanci conformi agli International Financial Reporting Standards adottati dall'Unione Europea, esprimendo un giudizio positivo sulla loro redazione, giudicata idonea a rappresentare in modo veritiero e corretto la situazione patrimoniale e finanziaria, il risultato economico ed i flussi di cassa sia della holding che del Gruppo per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2011.

5.4. Notazioni generali sul bilancio consolidato

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

A partire dall'esercizio 2010, il bilancio consolidato di Gruppo e d'esercizio della capogruppo Ferrovie dello Stato Italiane SpA, nonché i bilanci d'esercizio di alcune controllate, sono redatti secondo i Principi contabili Internazionali IAS/IFRS.

Il bilancio consolidato 2011 è costituito dal prospetto della situazione patrimoniale-finanziaria consolidata, dal conto economico consolidato, dal prospetto delle variazioni del patrimonio netto, dal rendiconto finanziario consolidato e dalle note esplicative al bilancio consolidato.

Le imprese incluse nell'area di consolidamento sono consolidate con il metodo integrale, descritto dettagliatamente nelle note esplicative al bilancio¹⁰. Le società collegate, sulle quali la Capogruppo esercita, direttamente o indirettamente, un'influenza significativa o detiene una quota di capitale sociale tra il 20% (10% per le società con azioni quotate in borsa) e il 50% sono valutate con il metodo del patrimonio netto¹¹. Le partecipazioni assoggettate a liquidazione, escluse dall'area di consolidamento, sono iscritte al valore di carico riveniente dall'ultimo consolidamento,

¹⁰ Sul metodo di consolidamento si è già riferito ampiamente nella precedente relazione; per comodità di lettura si riporta nella presente relazione una breve sintesi.

Il consolidamento con il metodo dell'integrazione globale viene così sintetizzato:

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

¹¹ Relativamente alle società valutate con il metodo del patrimonio netto, l'eventuale maggior valore di carico rispetto alla corrispondente frazione del patrimonio netto della partecipata, manifestatosi al momento della prima applicazione di tale metodo, rimane iscritto nella voce "Partecipazioni" e viene ammortizzato in relazione alla natura del bene cui tale differenza si riferisce. Con specifico riferimento alla differenza attribuibile ad avviamento, essa viene ammortizzata in un periodo di cinque esercizi, ovvero, se ne ricorrono le condizioni, in un periodo di durata superiore, espressamente indicato in nota integrativa.

rettificato per tenere conto delle eventuali minusvalenze emergenti dai relativi bilanci intermedi di liquidazione.

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

ELENCO DELLE IMPRESE INCLUSE NEL CONSOLIDAMENTO CON METODO INTEGRALE

Denominazione	Sede	Capitale Sociale	Società Partecipante	% di Partecipazione
a) Impresa Controllante:				
Ferrovie dello Stato Italiane SpA	Roma	38.790.425.485		
b) Imprese controllate direttamente:				
Busitalia-Sita Nord Srl (già FS Trasporti su Gomma Srl)	Roma	2.300.000	FS Italiane SpA	100
Fercredit - Servizi Finanziari SpA	Roma	32.500.000	FS Italiane SpA	100
FS Logistica SpA	Roma	143.095.524	FS Italiane SpA	100
FS Sistemi Urbani Srl	Roma	532.783.501	FS Italiane SpA	100
FS Telco Srl	Roma	20.000	FS Italiane SpA	100
Ferservizi SpA	Roma	43.043.000	FS Italiane SpA	100
Italferr SpA	Roma	14.186.000	FS Italiane SpA	100
Rete Ferroviaria Italiana - RFI SpA	Roma	32.174.673.314	FS Italiane SpA	100
Società Elettrica Ferroviaria - S.E.L.F. Srl	Roma	34.535	FS Italiane SpA	100
Trenitalia SpA	Roma	1.654.464.000	FS Italiane SpA	100
Italcertifer ScpA	Firenze	480.000	FS Italiane SpA	66,66
Centostazioni SpA	Roma	8.333.335	FS Italiane SpA	59,99
Grandi Stazioni SpA	Roma	4.304.201	FS Italiane SpA	59,99
Sita SpA	Firenze	200.000	FS Italiane SpA	55
Nefinera Deutschland GmbH (già FS2MOVE GmbH)	Mainz	25.000	FS Italiane SpA	51
c) Imprese controllate indirettamente:				
Grandi Stazioni Ingegneria Srl	Roma	20.000	Grandi Stazioni SpA	100
Metropark SpA	Roma	3.016.463	FS Sistemi Urbani SpA	100
Servizi ferroviari-Serfer Srl	Genova	5.000.000	Trenitalia SpA	100
Terminal Italia Srl	Milano	11.237.565	RFI SpA; Cemat SpA	100
Trenitalia Logistics France Sas	Parigi	43.420	Trenitalia SpA	100
TX Consulting GmbH	Bad Honnef	25.000	TX Logistik AG	100
TX Logistik AG	Bad Honnef	286.070	Trenitalia SpA	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	Malmö	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
ASC Bus und TruckCenter GmbH	Hofheim am Taunus	25.000	Autobus Sippel GmbH	100

(segue)

Denominazione	Sede	Capitale Sociale	Società Partecipante	% di Partecipazione
Autobus Poproth GmbH	Mainz-Kastel	25.565	Autobus Sippel GmbH	100
Autobus Sippel GmbH	Hofheim am Taunus	50.000	NETINERA Deutschland GmbH	100
B.B. - Reisen GmbH	Neustrelitz	25.565	NETINERA Region Ost AG	100
B. B. Touristik GmbH	Neustrelitz	25.565	NETINERA Region Ost AG	100
Haldekreuzbahn GmbH	Celle	25.000	Osthannoversche Eisenbahnen Aktiengesellschaft	100
Kraftverkehr - GMBH - KVG	Lüneburg	25.565	KVG Stade GmbH & Co. KG	100
Kraftverkehr Osthannover GmbH	Celle	256.000	Osthannoversche Eisenbahnen Aktiengesellschaft	100
Lausitzer Nahverkehrsgesellschaft mbH	Serftenberg	26.000	Südbrandenburger Nahverkehrs GmbH	100
NETINERA Immobilien GmbH	Berlin	240.000	Netinera Deutschland GmbH	100
NETINERA Region Ost AG	Putitz	250.000	Netinera Deutschland GmbH	100
NETINERA Werke GmbH	Neustrelitz	25.000	Netinera Region Ost AG	100
PE Cargo GmbH	Berlin	25.100	Netinera Region Ost AG	100
Prignitzer Eisenbahngesellschaft mbH	Putitz	200.000	Netinera Region Ost AG	100
Prignitzer Lokomotiv- und Waggonbau GmbH	Putitz	25.000	Netinera Region Ost AG	100
Regentalbahn AG	Viechtach	2.444.152	Netinera Deutschland GmbH	100
Regental Bahnbetriebs-GmbH	Viechtach	1.023.000	Regentalbahn AG	100
Regental Fahrzeugwerkstätten-GmbH	Viechtach	132.936	Regentalbahn AG	100
Rhein-Main-Bus GmbH	Hofheim am Taunus	25.000	Autobus Sippel GmbH	100
Sippel-Coach GmbH	Hofheim am Taunus	25.565	Autobus Sippel GmbH	100
Sippel-Travel GmbH	Frankfurt am Main	127.950	Autobus Sippel GmbH	100
Südbrandenburger Nahverkehrs GmbH	Serftenberg	1.022.584	Netinera Deutschland GmbH	100
UNIKAI Hafenbetrieb Lüneburg GmbH	Lüneburg	25.600	Osthannoversche Eisenbahnen Aktiengesellschaft	100
Verkehrsbetriebe Bils GmbH	Sendenhorst	25.000	Netinera Deutschland GmbH	100
Verkehrsbetrieb Osthannover GmbH	Celle	590.542	Osthannoversche Eisenbahnen Aktiengesellschaft	100
Vogtlandbahn GmbH	Neumark	1.022.584	Regentalbahn AG	100
NETINERA Bachteln GmbH	Celle	150.000	Netinera Deutschland GmbH	95,34
Osthannoversche Eisenbahnen Aktiengesellschaft	Celle	21.034.037	Netinera Bachteln GmbH	87,51
Società Gestione Terminali Ferro Stradali-SGT SpA	Pomezia-Roma	200.000	Fs Logistica SpA: Cemat SpA	87,5
Tunnel Ferroviario del Brennero SpA	Roma	145.790.910	RFI SpA	85,29
Neißerverkehr GmbH	Guben	1.074.000	Autobus Sippel GmbH	90
Uelzener Hafenbetriebs- und Umschlagsgesellschaft mbH	Uelzen	102.258	Osthannoversche Eisenbahnen Aktiengesellschaft	74
Metronom Eisenbahngesellschaft mbH	Uelzen	500.000	NiedersachsenBahn GmbH & Co. KG	69,9
Kraftverkehr Celle Stadt und Land GmbH	Celle	1.069.278	Osthannoversche Eisenbahnen Aktiengesellschaft	61
KVG Stade GmbH & Co. KG	Stade	4.600.000	Osthannoversche Eisenbahnen Aktiengesellschaft	60
KVG Stade Verwaltungs GmbH	Stade	25.000	Osthannoversche Eisenbahnen Aktiengesellschaft	60
NiedersachsenBahn GmbH & Co. KG	Celle	100.000	Osthannoversche Eisenbahnen Aktiengesellschaft	60
NiedersachsenBahn Verwaltungsgesellschaft mbH	Celle	25.000	Osthannoversche Eisenbahnen Aktiengesellschaft	60
Cemat SpA	Milano	7.000.000	FS Logistica SpA	53,28
Grandi Stazioni Ceska Republika Sro	Praga	240.000.000 (1)	Grandi Stazioni SpA	51

(1) Dati espressi in valuta locale.

ELENCO DELLE JOINT VENTURE VALUTATE CON IL METODO DEL PATRIMONIO NETTO

Denominazione	Sede	Capitale Sociale	Società Partecipante	% di Partecipazione
ODIO Ostdeutsche	Eberswalde	250.000	ODEG Ostdeutsche	100
Instandhaltungsgesellschaft mbH			Eisenbahngesellschaft mHH	
Autobus Dreischmeier GmbH	Lich	100.000	Autobus Sippel GmbH	50
Berchtesgadener Land Bahn GmbH	Freilassing	25.000	Regental BahnbetriebsAG	50
Cisalpine AG	Berna	162.500.000 (1)	Trenitalia SpA	50
Italia LogisticaSrl	Roma	900.000	FS Logistica SpA	50
ODEG Ostdeutsche	Parchim	500.000	Prignitzer	50
Eisenbahngesellschaft mbH			Eisenbahngesellschaft mbH	
Schieneninfrastrukturgesellschaft	Putlitz	25.000	Prignitzer	50
Prignitz mbH			Eisenbahngesellschaft mbH	
Trenitalia Veolia Transdev Sas	Parigi	1.500.000	Trenitalia SpA	50
Trenord Srl	Milano	76.120.000	Trenitalia SpA	50

(1) Dati espressi in valuta locale.

ELENCO DELLE PARTECIPAZIONI COLLEGATE VALUTATE CON IL METODO DEL PATRIMONIO NETTO

Denominazione	Sede	Capitale Sociale	Società Partecipante	% di Partecipazione
GVB Gifhorner Verkehrsbetriebe GmbH	Gifhorn	25.000	VLG Verkehrsgesellschaft Landkreis Gifhorn mbH	100
KVB Kraftverkehrsbetriebe GmbH	Izenbüttel	50.000	VLG Verkehrsgesellschaft Landkreis Gifhorn mbH	100
Galleria di base del Brennero Brenner Basisstunnel 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
Pol Rail Srl	Roma	2.000.000	Trenitalia SpA	50
Quadrante Europa Terminal Gate SpA	Verona	16.625.000	RFI SpA	50
Eurogateway Srl	Novara	99.000	Trenitalia SpA; Cemot SpA	48
Porta Sud SpA	Bergamo	247.000	FS Sistemi Urbani SpA	35
Celler Straßenbahngesellschaft mbH	Celle	572.680	Kraftverkehr Celle Stadt und Land GmbH (KVC)	34,7
CaBus GmbH & Co. KG	Celle	25.000	Kraftverkehr Celle Stadt und Land GmbH (KVC)	35,5
Padova Container Service Srl	Padova	516.000	Cemot SpA	34,5
Alpe Adria SpA	Trieste	120.000	Trenitalia SpA	33,33
EVG Euregio - Verkehrsgesellschaft MbH & Co. KG	Münster	60.000	Verkehrsbetriebe Bils GmbH	33,33
EVG Euregio			Verkehrsbetriebe	
Verwaltungs- und Beteiligungs GmbH	Münster	25.500	Bils GmbH	33,33
Osthannoversche Umschlagsgesellschaft mbH	Wittingen	130.600	Osthannoversche Eisenbahnen Aktiengesellschaft	33,30
Terminal Tremestieri Srl	Messina	900.000	RFI SpA	33,33
Novotrans Italia Srl	Milano	100.000	Cemot SpA	30
VLG Verkehrsgesellschaft Landkreis Gifhorn mbH	Gifhorn	25.565	Osthannoversche Eisenbahn Aktiengesellschaft	25,2
Cesar Information Services - CIS Scrl	Bruxelles	100.000	Cemot SpA	25,1
Novolog GmbH	Wolfsburg	25.000	Kraftverkehr Osthannover GmbH	25
COMBIMED SA	Bruxelles	61.973	Cemot SpA	20
FNH - (già Ferrovie Nord Milano SpA)	Milano	130.000.000	FS Italiana SpA	14,74

ELENCO DELLE ALTRE PARTECIPAZIONI NON CONSOLIDATE

Denominazione	Sede	Capitale Sociale	Società Partecipante	% di Partecipazione
Blufferies Srl	Messina	100.000	RFI SpA	100
Tav Srl	Roma	50.000	FS Italiane SpA	100
FS Formazione SpA in liquidazione	Roma	637.000	FS Italiane SpA; Trenitalia SpA; RFI SpA	81
Metroceai Scarl in liquidazione	Roma	10.000	Ferservizi SpA	100
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
Servizi Ferroviari Portuali	Napoli	480.000	Serfer Srl	51
Ferport Napoli Srl in liquidazione				
Network Terminali Siciliani SpA in liquidazione	Catania	65.272	RFI SpA	50
Sideuropa Srl in liquidazione	Milano	450.000	FS Logistica SpA	50
East Rail Srl in liquidazione	Trieste	130.000	Trenitalia SpA	32
Sinter Inland Terminal in liquidazione	Milano	2.550.000	FS Logistica SpA	21,27

Quali fatti di rilievo nell'ambito dell'area di consolidamento si evidenziano le seguenti modifiche societarie:

- In data 25 febbraio 2011, a seguito del completamento dell'iter previsto dal contratto ed in particolare dell'avvenuta approvazione dell'operazione da parte della Commissione Europea, si è perfezionato l'acquisto da parte delle Ferrovie dello Stato Italiane del 51% della *holding* Arriva Deutschland (oggi Netinera Deutschland) del gruppo Arriva Deutschland (oggi gruppo Netinera Deutschland) e del 51% della società Arriva Grundstücksgesellschaft (oggi Netinera Immobilien), precedentemente detenuti da Deutsche Bahn. Il restante 49% è stato, contestualmente, acquistato dal fondo di *private equity* Cube Transport.

Il gruppo Netinera è il terzo maggior operatore ferroviario in Germania e la sua acquisizione è in linea con la strategia di sviluppo del Gruppo FS Italiane, che mira a diventare un *player* rilevante anche nel settore dei trasporti ferroviari europei

- Nel mese di maggio la struttura societaria del gruppo Sogin-Sita è stata significativamente ridisegnata dalle operazioni straordinarie di seguito descritte.

La riorganizzazione societaria ha interessato la Sogin, la Sita, detenuta per il 100% dalla Sogin, nonché le società FS Trasporti su Gomma (detenuta al 100% da Gruppo FS Italiane) e Sicurezza Trasporti Autolinee-Sita Sud (detenuta al 100% dal Gruppo Vinella), società individuata come beneficiaria del c.d. "Ramo Sud" della Sita, costituito dalle Direzioni Regionali Basilicata, Campania e Puglia della stessa.

La riorganizzazione è stata attuata mediante due operazioni tra di loro consecutive, strettamente e funzionalmente collegate l'una all'altra: la fusione per incorporazione della Sogin nella Sita (c.d. fusione inversa), e la separazione attuata mediante un'operazione di scissione parziale non proporzionale della società risultante dalla fusione a favore di due società a responsabilità limitata già esistenti: FS Trasporti su Gomma e Sicurezza Trasporti Autolinee-Sita Sud. La scissione è stata subordinata, pertanto, all'attuazione della fusione e sono avvenute entrambe in data 20 maggio 2011.

5.4.1. Notazioni di sintesi sui risultati del bilancio consolidato**CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO riclassificato**

	2011	2010	Variazioni	Variazioni %
Ricavi operativi	8.265	7.985	280	3,5%
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	7.488	7.272	216	3,0%
Ricavi da servizi di trasporto	6.195	6.141	44	0,7%
Ricavi da Servizi di Infrastruttura	1.115	1.038	77	7,4%
Altri ricavi da servizi	188	93	95	102,2%
Altri proventi	777	713	64	9,0%
Costi operativi	(6.461)	(6.312)	149	2,4%
Costo del personale	(4.097)	(4.322)	(225)	(5,2)%
Altri costi netti	(2.364)	(1.990)	374	18,8%
Margine operativo lordo (EBITDA)	1.804	1.673	131	7,8%
Ammortamenti	(1.002)	(983)	19	1,9%
Svalutazioni, perdite di valore e accantonamenti per rischi e oneri	(138)	(183)	(45)	(24,6)%
Risultato operativo (EBIT)	664	507	157	31,0%
Proventi e oneri finanziari	(247)	(262)	(15)	(5,7)%
Risultato prima delle imposte	417	245	172	70,2%
Imposte sul reddito	(132)	(116)	16	13,8%
Risultato di esercizio delle attività continuative	285	129	156	120,9%
Risultato di esercizio delle attività destinate alla vendita al netto degli effetti fiscali	0	0	0	0%
Risultato netto di esercizio	285	129	156	120,9%
Risultato netto di gruppo	272	118	154	130,5%
Risultato netto di terzi	13	11	2	18,2%

valori in milioni di euro

Il 2011 registra un miglioramento del risultato netto, pari a 285 milioni di euro (di cui 272 milioni di euro realizzati da Gruppo e 13 milioni di euro dai terzi), più che raddoppiato rispetto all'esercizio precedente (+156 milioni di euro rispetto al 2010, pari ad un incremento di oltre il 120%). Tale andamento in crescita, è dovuto all'incremento dei ricavi operativi, che si attestano a circa 8,3 miliardi di euro (8 miliardi a fine 2010) e sostenuto dai maggiori volumi prodotti soprattutto nel segmento viaggiatori a mercato (+4%) e che si riflettono nei ricavi delle vendite e delle prestazioni che registrano una crescita di 216 milioni di euro.

Gli altri proventi registrano un incremento del 9%, attestandosi a 777 milioni di euro; la crescita di 64 milioni di euro rispetto al 2010, è riconducibile alle plusvalenze registrate nella cessione di immobili (+25 milioni di euro) rilevate, in particolare, da

Grandi Stazioni (+15 milioni di euro) e da Trenitalia (+9,4 milioni di euro), all'aumento dei canoni di locazione (+17,5 milioni di euro) e in misura minore alla vendita di spazi pubblicitari che aumenta di 4,4 milioni di euro.

Il risultato operativo che si attesta a 664 milioni di euro è dovuto anche a minori svalutazioni, perdite di valore e accantonamenti per rischi ed oneri (-45 milioni di euro), e pur in presenza di maggiori ammortamenti netti (+19 milioni di euro).

Passando ai dati di sintesi della situazione patrimoniale e finanziaria si evidenzia che il capitale investito netto, pari a 45.178 milioni di euro, ha subito un decremento nel corso dell'esercizio 2011 di 1.305 milioni di euro per effetto, prevalentemente, della diminuzione del capitale immobilizzato netto (-2.446 milioni di euro). Quest'ultimo presenta un decremento di 2.446 milioni di euro, attribuibile, principalmente all'aumento degli investimenti del periodo, pari a 3.808 milioni di euro, a quello degli anticipi per investimenti per 153 milioni di euro ed a quello delle partecipazioni per 60 milioni di euro, interamente compensati dai contributi in conto impianti per 5.681 milioni di euro, dagli ammortamenti e dalle svalutazioni dell'esercizio per 1.035 milioni di euro.

La posizione finanziaria netta si attesta ad un valore negativo di 8.332 milioni di euro (9.974 milioni nel 2010) con un decremento quindi di 1.642 milioni di euro dovuto principalmente ad un aumento del saldo del conto corrente di tesoreria (1.311 milioni di euro) che accoglie i versamenti effettuati nell'anno dal MEF.

I Mezzi propri si incrementano da 36.509 milioni di euro a 36.846 milioni di euro, principalmente per effetto dell'utile di esercizio (285 milioni di euro).

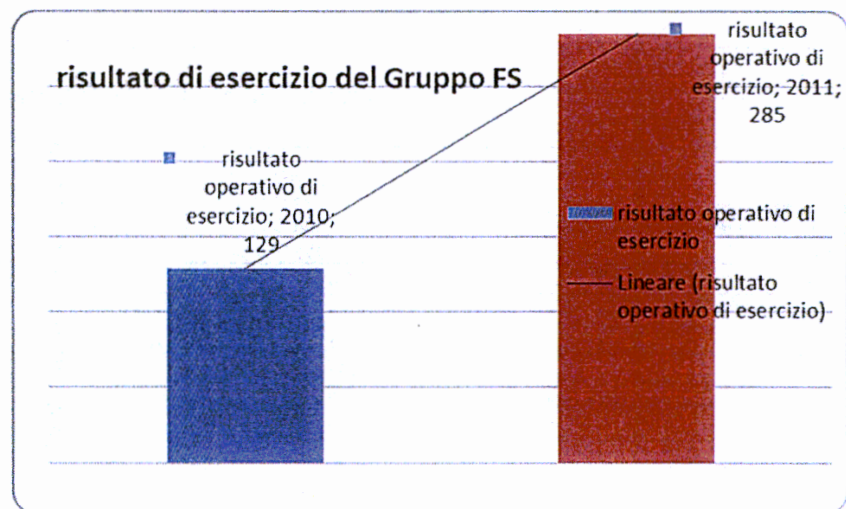
5.4.2. Dati di dettaglio relativi al conto economico consolidato

La tabella che segue illustra i dati del conto economico consolidato del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane al 31 dicembre 2011, ponendoli a raffronto con i dati dell'esercizio 2010.

valori in milioni di euro

	2011	2010 revised (*)	Variazioni
Ricavi e proventi			
Ricavi delle vendite e prestazioni	7.488	7.272	216
Altri proventi	777	713	64
Totali ricavi	8.265	7.985	280
Costi operativi	(6.461)	(6.312)	149
Costo del personale	(4.097)	(4.322)	(225)
Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	(877)	(838)	39
Costi per servizi	(2.044)	(1.862)	182
Costi per godimento beni di terzi	(197)	(136)	61
Altri costi operativi	(100)	(98)	2
Costi per lavori interni capitalizzati	854	944	(90)
Ammortamenti	(1.002)	(983)	19
Svalutazioni e perdite (riprese) di valore	(54)	(95)	(41)
Accantonamenti per rischi e oneri	(84)	(88)	(4)
Risultato operativo	664	507	157
Proventi e oneri finanziari			
Proventi finanziari	96	76	20
Oneri finanziari	(343)	(341)	2
Quota di utile (perdita) delle partecipazioni contabilizzate con il metodo del patrimonio netto	0	3	(3)
Risultato prima delle imposte	417	245	172
Imposte sul reddito	(132)	(116)	16
Risultato del periodo delle attività continuative	285	129	156
Risultato del periodo delle attività destinate alla vendita al netto degli effetti fiscali	0	0	0
Risultato netto d'esercizio (Gruppo e Terzi)	285	129	156
<i>Risultato netto di Gruppo</i>	<i>272</i>	<i>118</i>	<i>154</i>
<i>Risultato netto di Terzi</i>	<i>13</i>	<i>11</i>	<i>2</i>

(*) Conto economico consolidato riesposto per l'applicazione del metodo del patrimonio netto nel consolidamento delle JV



Il Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane ha registrato nel 2011, come accennato, un significativo miglioramento del risultato netto di esercizio, pari a 285 milioni di euro dei quali cui 272 milioni di euro realizzati dal Gruppo e 13 milioni di euro dai terzi, più che raddoppiato rispetto all'esercizio precedente (+156 milioni di euro rispetto al 2010, pari ad un incremento di oltre il 120%) e, sostanzialmente, coincidente con l'incremento registrato nel risultato operativo (+157 milioni di euro).

Detto risultato ha risentito del saldo della gestione finanziaria negativo per 247 milioni di euro, comunque in leggero miglioramento rispetto all'esercizio precedente di 18 milioni di euro a seguito, essenzialmente, delle dinamiche dei tassi medi d'interesse.

RICAVI

I ricavi, che superano gli 8 miliardi di euro, vedono l'incremento sia dei ricavi derivanti dalle vendite e dalle prestazioni (+216 milioni di euro) che degli altri ricavi (+64 milioni di euro), per un totale di 280 milioni di euro.

Ricompresi tra i ricavi delle vendite e delle prestazioni, (circa 7,5 miliardi di euro), i ricavi da servizi di trasporto, sia viaggiatori che merci, registrano un

incremento di 44 milioni di euro (+0,7%), derivante dalla crescita dei ricavi da mercato (+197 milioni di euro), compensata, peraltro, dalla riduzione dei ricavi da contratto di servizio pubblico con le Regioni e con lo Stato (-153 milioni di euro), imputabili rispettivamente, ai rapporti con le Regioni (-144 milioni di euro) e con lo Stato (-8,4 milioni di euro).

L'incremento di fatturato del Trasporto viaggiatori, è relativo alla media e lunga percorrenza per 49 milioni di euro, ed al trasporto regionale per 34 milioni di euro ;un diverso parametro di confronto nel 2011 (rispetto al 2010), legato ai principali movimenti di partecipazioni nell'anno, ha generato effetti pari a -2 milioni di euro (145 milioni di euro dovuti all'acquisizione del gruppo Netinera, -61 milioni di euro legati al minore perimetro di attività della nuova Busitalia e -86 milioni di euro relativi al conferimento del ramo d'azienda nella JV Trenord).

Nel settore del Trasporto merci, l'aumento dei ricavi relativi al settore Cargo, nonostante il mercato sfavorevole, è riconducibile, da un lato, all'attività di trasporto merci puro (86 milioni di euro, di cui 32 milioni di euro in Germania con il gruppo TX) ed al trasporto combinato internazionale e nazionale (15 milioni di euro), questi ultimi parzialmente compensati dalle perdite legate all'attività di logistica integrata (-20 milioni di euro) e dall'altro, al differente parametro di confronto per il 2011 rispetto al precedente esercizio, dovuto all'acquisizione del gruppo tedesco Netinera (maggiori 35 milioni di euro).

L'effetto positivo è in parte compensato dal decremento dei corrispettivi per Contratti di Servizio Pubblico con lo Stato di circa 153 milioni di euro rispetto all'esercizio 2010, dovuto ,principalmente, al già menzionato differente parametro di confronto (minori corrispettivi da Trenord e Busitalia per circa 237 milioni di euro solo parzialmente compensati da quanto ottenuto dal gruppo Netinera, pari a 130 milioni di euro) nonché, ad una diminuzione, pari a 46 milioni di euro, relativa ai contratti con le Regioni a Statuto Ordinario come conseguenza dei vincoli di finanza pubblica i quali hanno portato ad una razionalizzazione dei servizi richiesti.

I ricavi da servizi di infrastruttura sono aumentati nel 2011 di 77 milioni di euro a seguito, prevalentemente, del pedaggio pagato da Trenord (+67 milioni di euro), nonché, in misura minore, a seguito degli incrementi registrati nel traffico AV/AC e nella vendita di trazione elettrica (+ 6 milioni di euro).

Infine, è da evidenziare, il forte incremento degli altri ricavi da servizi (+95 milioni di euro), legato in maggior parte all'aumento dei noli di materiale rotabile

(+52,2 milioni di euro), alle manutenzioni sul materiale stesso (+20,6 milioni di euro) ed all'aumento dei servizi di manovra effettuati (+4 milioni di euro).

Gli altri proventi registrano un incremento del 9%, attestandosi a 777 milioni di euro; la crescita di 64 milioni di euro rispetto al 2010, è riconducibile alle plusvalenze registrate nella cessione di immobili (+25 milioni di euro), all'aumento dei canoni di locazione (+17,5 milioni di euro) ed in misura minore alla vendita di spazi pubblicitari che aumenta di 4,4 milioni di euro.

COSTI

I costi operativi, al netto della rettifica dovuta alle capitalizzazioni, evidenziano un aumento di 149 milioni di euro derivante dai seguenti fattori:

- incremento complessivo dei costi di acquisto dei materiali, dovuto ,principalmente, all'effetto combinato dei minori consumi di materiali principalmente nel settore delle infrastrutture per 9 milioni di euro, all'incremento dell'energia elettrica (19 milioni di euro) ed all'utilizzo dei combustibili e lubrificanti per trazione (29 milioni di euro) dovuto all'acquisizione del gruppo Netinera;
- maggiori costi per servizi (+182 milioni di euro), questi ultimi dovuti principalmente, all'aumento dei costi per pedaggio del gruppo Netinera (99 milioni di euro), a quello dei costi di manutenzione e riparazione dei beni immobili e mobili pari a 63 milioni di euro relativi alla linea ferroviaria e al materiale rotabile, ai maggiori oneri per godimento beni di terzi (+ 61 milioni di euro) ed alle minori capitalizzazioni (90 milioni di euro).

5.4.3. Dati di dettaglio relativi alla situazione patrimoniale e finanziaria del Gruppo

Il prospetto che segue mostra i dati di dettaglio relativi alla situazione patrimoniale e finanziaria del Gruppo al 31-12-2011 ponendoli a raffronto con quelli dell'esercizio 2010.

	<i>valori in milioni di euro</i>		
	31.12.2011	31.12.2010 revised (*)	Variazioni
Immobili, impianti e macchinari	44.242	47.035	(2.793)
Investimenti immobiliari	1.667	1.556	111
Attività immateriali	533	359	174
Attività per imposte anticipate	238	241	(3)
Partecipazioni (metodo del patrimonio netto)	334	288	46
Attività finanziarie non correnti (inclusi derivati)	1.812	1.916	(104)
Crediti commerciali non correnti	36	33	3
Altre attività non correnti	4.671	2.572	2.099
Totale attività non correnti	53.533	54.000	(467)
Contratti di costruzione	16	10	6
Rimanenze	1.693	1.668	25
Crediti commerciali correnti	2.285	2.805	(520)
Attività finanziarie correnti (inclusi i derivati)	178	168	10
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	2.064	613	1.451
Crediti tributari	91	87	4
Altre attività correnti	1.655	1.603	52
Attività possedute per la vendita e gruppi in dismissione	4	18	(14)
Totale attività correnti	7.986	6.972	1.014
Totale attività	61.519	60.972	547
Patrimonio netto	36.423	36.165	258
Patrimonio netto del Gruppo	36.207	36.034	173
Capitale sociale	38.790	38.790	(0)
Riserve	(99)	(3)	96
Utili (perdite) portati a nuovo	(2.756)	(2.871)	(115)
Utile (Perdite) d'esercizio	272	118	154
Patrimonio Netto di Terzi	216	131	85
Utile/(perdita) Terzi	13	11	2
Capitale e Riserve di Terzi	203	120	83
Passività			
Finanziamenti a medio/lungo termine	11.390	11.489	(99)
TFR e altri benefici ai dipendenti	1.879	2.147	(268)
Fondi rischi e oneri	1.545	1.662	(117)
Passività per imposte differite	243	221	22
Passività finanziarie non correnti (inclusi i derivati)	422	341	81
Debiti commerciali non correnti	54	24	30
Altre passività non correnti	412	290	122
Totale passività non correnti	15.945	16.174	(229)
Finanziamenti a breve termine e quota corrente fin.medio/lungo	804	979	(175)
Quota a breve dei Fondi rischi e oneri	24	8	16
Debiti commerciali correnti	3.747	3.447	300
Debiti per imposte sul reddito	25	15	10
Passività finanziarie correnti (inclusi derivati)	24	52	(28)
Altre passività correnti	4.527	4.132	395
Totale passività correnti	9.151	8.633	518
Totale passività	25.096	24.807	289
Totale patrimonio netto e passività	61.519	60.972	547

(*) Situazione patrimoniale-finanziaria consolidata rivista nella esposizione di alcune poste delle attività e delle passività per l'applicazione del metodo del patrimonio netto nel consolidamento delle JV

ATTIVITA'

Nel 2011 il totale delle Attività subisce rispetto al precedente esercizio un incremento dell'1% passando da 60.972 milioni a 61.519 milioni di euro.

Tra le Attività, la voce "Immobili, impianti e macchinari" presenta una variazione negativa di circa 2.973 milioni di euro dovuta, sostanzialmente, all'incremento di 3.793 milioni di euro degli investimenti iscritti alla voce "Immobilizzazioni in corso e acconti" riconducibili al completamento delle infrastrutture della rete AV ed alla progettazione e realizzazione di opere in corso sia per la rete AV/AC che per la rete tradizionale ed altresì all'iscrizione dei "Contributi in conto impianti" ricevuti dal Ministero dell'Economia e delle Finanze (MEF), dalla UE e dagli Altri Enti Pubblici per 5.680 milioni di euro ed infine agli ammortamenti per 929 milioni di euro.

La voce "Attività Immateriali" è costituita tra l'altro dai costi sostenuti per lo sviluppo e la realizzazione del *software* relativo al sistema informativo del Gruppo (121 milioni di euro) e dall'iscrizione dell'avviamento, pari a 78 milioni di euro identificato, secondo quanto stabilito dai principi contabili internazionali (IFRS 3), quale elemento residuale a valle del processo di allocazione del prezzo pagato per l'acquisizione del gruppo Netinera.

Al 31 dicembre 2011 la voce "Partecipazioni" ammonta complessivamente a 334 milioni di euro, con una variazione in aumento di 46 milioni di euro rispetto al precedente esercizio. La variazione netta è determinata essenzialmente dalla modifica dell'area di consolidamento (34 milioni di euro) dovuta al conferimento dei rami d'azienda da parte di Trenitalia e Ferrovie Nord Milano a Trenord di circa 29 milioni di euro, all'entrata delle società a controllo congiunto appartenenti al gruppo Netinera per circa 1 milione, all'entrata delle società collegate del gruppo Netinera per 8 milioni, all'uscita dal Gruppo FS Italiane delle società Viaggio e Turismo Marozzi e Ati Rom per complessivi 3 milioni di euro, ed infine alla cessione della società Tilo per 1 milione di euro.

La voce "Altre Attività correnti e non correnti" ammontano a 6.326 milioni di euro, con una variazione positiva di 2.151 milioni di euro rispetto all'esercizio 2010 da ricondurre quasi, esclusivamente, alla movimentazione dei crediti verso il MEF.

Nel 2011 sono stati iscritti 975 milioni di euro come "Somme dovute in forza del contratto di Programma" e 2.878 milioni di euro come "Contributi in conto impianti" destinati agli investimenti infrastrutturali relativi al sistema AV/AC e contributi

attualizzati per 3.287 milioni di euro (di cui al decreto n. 47339 del 1° giugno 2011), pari, complessivamente, a 4.000 milioni di euro per gli esercizi dal 2012 al 2021.

I crediti commerciali correnti rispetto all'esercizio precedente subiscono un decremento pari a 481 milioni di euro; la variazione è sostanzialmente ascrivibile all'effetto combinato di minori "Crediti da contratto di servizio verso lo Stato" (669 milioni di euro) ,di maggiori "Crediti verso Clienti ordinari" (189 milioni di euro) e maggiori "Crediti da Contratto di Servizio verso le Regioni" (35 milioni di euro);

Al termine dell'esercizio 2011 le disponibilità liquide ammontano a 2.064 milioni di euro con una variazione in aumento di 1.451 milioni di euro rispetto al precedente esercizio principalmente attribuibile al conto corrente di tesoreria (1.311 milioni di euro) che riporta i versamenti effettuati a fine anno dal MEF relativamente al Contratto di Programma ed ai Contratti di servizio stipulati con le Regioni.

PASSIVITA'

Le Passività nel 2011 passano a 25.096 milioni di euro, in leggero aumento rispetto al precedente esercizio, in cui ammontavano a 24.807 milioni di euro.

Tra le Passività, i "Finanziamenti a medio/lungo termine e a breve termine" presentano un decremento di 274 milioni di euro. La variazione negativa, intervenuta nell'esercizio, è da ricondurre ai finanziamenti da banche, sia a medio/lungo che a breve termine. I primi, comprendono principalmente i prestiti contratti verso la Cassa Depositi e Prestiti destinati all'infrastruttura ferroviaria (Rete Tradizionale e Alta Velocità), il cui rimborso è assicurato dai contributi da ricevere da parte dello Stato dal 2007 al 2021. La variazione in diminuzione della voce, pari a 158 milioni, deriva principalmente dal rimborso delle quote capitali del suindicato prestito avvenuto nell'anno pari a 133 milioni di euro, e dall'estinzione del finanziamento con UBI *Factor* per 25 milioni di euro. I finanziamenti ricevuti dalle banche a breve termine sono, invece, composti dalle quote capitali dei debiti a medio/lungo termine che verranno rimborsate nel corso del 2012 nonché, dall'esposizione finanziaria verso enti creditizi. Il decremento pari a 168 milioni di euro è dovuto, principalmente, alla riduzione netta dei finanziamenti verso enti creditizi rimborsati dalla Capogruppo.

La voce "Fondi rischi e oneri" al 31 dicembre 2011 ammonta a 1.545 milioni di euro con una variazione in diminuzione di 117 milioni di euro rispetto al 31 dicembre 2010.

I "Debiti commerciali non correnti e correnti" comprendono principalmente i debiti verso fornitori ordinari per attività di investimento. L'incremento al 31 dicembre 2011 dei debiti verso fornitori rispetto all'anno precedente per euro 330 milioni di euro è riconducibile, principalmente, al rallentamento nel piano dei pagamenti ed all'entrata nell'area di consolidamento del gruppo Netinera.

La voce "Altre passività non correnti e correnti" che ammonta a 4.939 milioni di euro, comprende gli acconti iscritti principalmente dal Gestore dell'Infrastruttura a fronte di contributi in conto impianti stanziati da parte dello Stato (MEF), dell'Unione Europea e da parte di Altre Amministrazioni, relativi gli investimenti da effettuare sulla Rete Tradizionale e ad Alta Velocità ,gli "Altri debiti e i ratei e risconti passivi correnti", pari a 968 milioni di euro (minori di 157 milioni rispetto al 2010) relativi 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 ed imposte per rivalutazione TFR, ecc.

La voce "Debiti per imposte sul reddito" che al termine dell'esercizio 2011 ammonta a 25 milioni di euro (15 milioni di euro a fine 2010), accoglie le somme dovute all'erario a fronte delle quote maturate nell'anno per IRES, da parte delle società che non partecipano al consolidato fiscale nazionale, ed IRAP, compensate degli acconti versati.

Il prospetto sotto indicato riporta tutte le variazioni intervenute negli esercizi 2011 e 2010 delle le principali voci di patrimonio netto consolidato.

valori in milioni di euro

Patrimonio netto di Gruppo													
	Riserve							Utile (perdite) portati a nuovo	Utile (perdite) d'esercizio	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 Utile (perdite) attuariali per benefici ai dipendenti					Riserve	Patrimonio Netto di Gruppo
Saldo al 1° gennaio 2010	38.790	11	28	255	5	(288)	(45)	(34)	(2.831)	37	35.962	136	36.098
Aumento di capitale													
Distribuzione dividendi													
Destinazione del risultato netto dell'esercizio	3							3	34	(37)	0	(8)	(8)
Variazione area di consolidamento Utile/(Perdite) complessivo rilevato di cui:									(74)		(74)	(8)	(82)
Utile/(Perdita) rilevato direttamente a patrimonio					12	(54)	70	28			28		28
Utile (Perdite) d'esercizio										118	118	11	129
Saldo al 31 dicembre 2010	38.790	14	28	255	17	(342)	25	(3)	(2.871)	118	36.034	131	36.165
Aumento di capitale													
Distribuzione dividendi													
Destinazione del risultato netto dell'esercizio	2							2	116	(118)	0	(14)	(14)
Variazione area di consolidamento Utile/(Perdite) complessivo rilevato di cui:						(1)	(6)	(7)	(1)		(8)	86	78
Utile/(Perdita) rilevato direttamente a patrimonio					2	(71)	(22)	(91)			(91)		(91)
Utile/(Perdite) d'esercizio										272	272	13	285
Saldo al 31 dicembre 2011	38.790	16	28	255	19	(414)	(3)	(99)	(2.756)	272	36.207	216	36.423

Il capitale sociale della Capogruppo al 31 dicembre 2011, interamente sottoscritto e versato, risulta costituito da numero 38.790.425.485 azioni ordinarie dal valore nominale di un euro cadauno, per un totale di 38.790 milioni di euro.

La riserva legale, pari a 16 milioni di euro, è aumentata per la quota parte di utile realizzato dalla Capogruppo e destinato a tale voce, pari a 2 milioni di euro.

La riserva di conversione comprende tutte le differenze cambio derivanti dalla conversione dei bilanci delle società estere e ammonta a 19 milioni di euro.

La riserva di copertura di flussi finanziari che include la quota efficace della variazione netta accumulata del *fair value* degli strumenti di copertura dei flussi finanziari relativi a operazioni coperte non ancora manifestate, al 31 dicembre 2011 presenta un saldo negativo pari a 414 milioni (- 342 milioni di euro al 31 dicembre 2010).

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 determinati secondo quanto stabilito dallo IAS 19.

Al 31 dicembre 2011 il saldo della riserva è negativo per 3 milioni di euro (+ 25 milioni di euro al 31 dicembre 2010).

Il valore, negativo per 2.756 milioni di euro, si riferisce sostanzialmente alle perdite e agli utili riportati a nuovo dalle società consolidate ed alle rettifiche di consolidamento emerse negli esercizi precedenti.

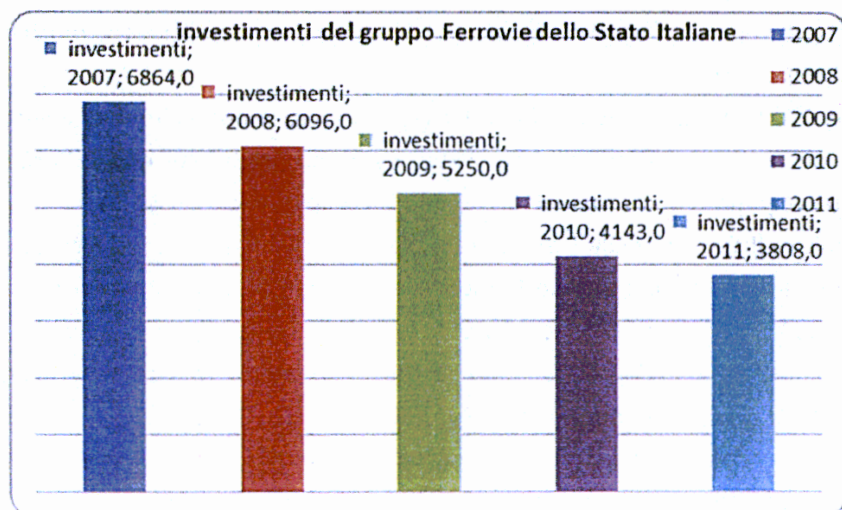
5.5. Finanziamenti pubblici ed investimenti : aspetti generali

I trasferimenti di risorse da parte dello Stato ed altre istituzioni pubbliche, in conto esercizio e in conto investimento, con esclusione degli importi derivanti dal contratto di servizio, hanno avuto, nel periodo 2010-2011, il seguente andamento:

(Valori in milioni di Euro)

	Apporti per aumenti di capitale	Contributi da contratto di programma ricevuti dallo Stato	Contributi in c/investimento da Stato	Altri	Totale apporti e contributi
2010	0	975,4	2.201,0	131,1	3.307,5
2011	0	975,4	3.079,9	89,5	4.144,8

Di contro, gli investimenti del Gruppo negli esercizi 2007–2011 come evidenziato dal grafico, hanno avuto il seguente andamento:



L'anno 2011 rappresenta con il varo del nuovo Piano Industriale 2011-2015 che prevede investimenti pari a circa 27 miliardi di euro, di cui 6 miliardi destinati all'acquisto di nuovi treni, il primo anno in cui il Gruppo FS Italiane affronta un imponente programma quinquennale di investimenti destinati ad accrescere sensibilmente la dotazione infrastrutturale del Paese e a fornire servizi sempre più qualificati.

La spesa per investimenti complessivi realizzati dal Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane nel corso del 2011 (3.808 milioni di euro) prosegue nel *trend* "mirato" degli ultimi due anni, mostrando però una flessione (-8%) rispetto al volume di contabilizzazioni realizzato nell'anno precedente.

In particolare, con riferimento agli investimenti tecnici, sono stati contabilizzati 2.927 milioni di euro per interventi legati all'infrastruttura, (di cui 2.493 milioni di euro per la Rete Convenzionale e 434 milioni di euro per la Rete Alta Velocità/Alta Capacità sulla To-Mi-Na); 385 milioni di euro per interventi connessi al trasporto e 89 milioni di euro per altri investimenti.

La composizione degli investimenti risulta così articolata:

RFI ha destinato sulla Rete Convenzionale:

- il 53% 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 47% della spesa alla realizzazione di opere relative ai grandi progetti di sviluppo infrastrutturale (ammodernamento e potenziamento di corridoi, aree metropolitane e bacini regionali).

Nel 2011 RFI, per la Rete Alta Velocità, ha registrato un volume di investimenti di 434 milioni di euro ed al termine del 2011 l'intero progetto Rete AV/AC Torino-Milano-Napoli ha raggiunto un avanzamento contabile complessivo dell' 89%.

Inoltre, il Gestore della Rete ha realizzato interventi di potenziamento, riqualifica e ristrutturazione del patrimonio immobiliare inerente le stazioni di cui è proprietario (circa 2.300 stazioni, cui è associata una superficie complessiva di oltre 11 milioni di metri quadrati), alcune delle quali sono gestite – comunque nelle sole parti commerciali – da soggetti diversi (Grandi Stazioni SpA, Centostazioni SpA).

Inoltre, con riferimento allo sviluppo del programma relativo alle 101 piccole/medie stazioni del sud Italia che rientrano nel *network* Pegasus (Programma Evoluto per la Gestione di Aree di Stazioni Ubicate nel Sud Italia), gli interventi avviati e conclusi nel 2011 riguardano, in particolare, gli appalti realizzati per le stazioni di Agrigento Centrale (2,8 milioni di euro), Mazara del Vallo (1,6 milioni di euro), Palermo Notarbartolo (2,6 milioni di euro), Trapani 1^a fase (1,8 milioni di euro), Paola (4,2 milioni di euro), Bagheria (1,7 milioni di euro) e Castellammare del Golfo (1,2 milioni di euro).

Nel corso del 2011 non sono stati consegnati lavori ulteriori, ma si è dato nuovo impulso alle progettazioni con alcune rivisitazioni degli interventi pianificati. Si evidenzia che gli investimenti complessivi per il *network* Pegasus sono ammontati a circa 50 milioni di euro, di cui 1,9 milioni finanziati con contributi pubblici.

Nel 2011 sulle altre stazioni gestite esclusivamente da RFI, sono stati investiti circa 98 milioni di euro per interventi finalizzati alla sicurezza, alle informazioni al pubblico, all'adeguamento agli Obblighi di Legge delle aree con maggiore impatto sul pubblico (atrii, marciapiedi, pensiline, sottopassi, scale, rampe di accesso) e di quelle di interscambio e di accesso ai Fabbricati Viaggiatori.

Nell'esercizio in esame, Trenitalia ha contabilizzato investimenti per circa 385 milioni di euro (al netto degli anticipi per acquisto di materiale rotabile per 125 milioni di euro), destinati all'ampliamento dell'offerta, al miglioramento della qualità dei

servizi, all'adeguamento tecnologico dei mezzi per la sicurezza della circolazione, ed infine all'attrezzaggio degli impianti ed ai sistemi informativi.

Gli investimenti hanno riguardato attività di manutenzione Frecciarossa, acquisto di nuove locomotive ecc.

Per quanto riguarda i nuovi rotabili, sono entrate in esercizio 70 locomotive, di cui 7 per il trasporto a media-lunga percorrenza nazionale/internazionale e 63 per il regionale. Sono stati, inoltre, riconsegnate all'esercizio, dopo interventi di ristrutturazione 52 locomotive, n.1.614 fra carrozze e carri e n.17 treni.

Le altre società del Gruppo (Grandi Stazioni, Centostazioni, Busitalia-Sita Nord, Italferr, Ferservizi, FS Logistica, FS Sistemi Urbani, Ferrovie dello Stato Italiane e gruppo Netinera) hanno realizzato, complessivamente, investimenti per circa 89 milioni di euro, prevalentemente destinati alla valorizzazione/ riqualificazione delle stazioni e del patrimonio immobiliare, al trasporto locale su gomma e su ferro ed alla dotazione di strumenti informatici a supporto dei processi aziendali.

5.6. Gestione finanziaria del Gruppo FSI

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

Nel corso del 2011 il Gruppo ha posto in essere le seguenti operazioni per la provvista di mezzi finanziari:

- nel mese di giugno Centostazioni SpA ha sottoscritto un contratto di finanziamento con BIIS – Banca Infrastrutture Innovazione e Sviluppo – dell'ammontare di 14 milioni di euro, indicizzato all'*Euribor* 6 mesi, con scadenza nel 2019 erogato in unica soluzione il 17 giugno 2011. Il prestito è finalizzato all'ottimizzazione della struttura patrimoniale della società nonché, alla copertura di investimenti relativi al periodo 2009-2014. A tale proposito, si rileva in particolare che la quota parte del finanziamento destinata agli investimenti è pari a 3 milioni di euro e deriva indirettamente dalla provvista BEI – Banca Europea degli Investimenti veicolata attraverso i fondi disponibili presso BIIS e destinati alle PMI;
- nel mese di luglio RFI SpA ha sottoscritto un contratto di finanziamento con la BEI, dell'ammontare di 300 milioni di euro, indicizzato all'*Euribor* 6 mesi, con scadenza al 2021 ed ammortamento a quote capitali costanti a partire dal 2016. Il finanziamento è stato erogato in un'unica soluzione il 21 luglio. Le

somme sono destinate alla prosecuzione dei lavori relativi al Progetto "Alta Velocità/Alta Capacità" della linea MI-NA. Questa operazione rappresenta un'assoluta novità rispetto alle modalità di accesso al canale di provvista della BEI essendo il primo finanziamento su base "single risk" ed assistito unicamente dalla garanzia della Capogruppo.

- Nel mese di agosto 2011, GSCR - Grandi Stazioni Ceska Republika ha siglato un contratto di finanziamento dell'importo di CZK 730 milioni (pari a circa 30 milioni di euro), indicizzato al tasso variabile ceco PRIBOR 6m, con scadenza al 2024 ed ammortamento a partire dal 2013. Il prestito presenta alcune caratteristiche tipiche del "project financing" ed è assistito, tra le altre security, da una garanzia di Grandi Stazioni della durata di 5 anni. Il ricavato dell'operazione stato utilizzato in un'unica soluzione alla data del 9 agosto 2011 è stato destinato in misura prevalente al rimborso di un precedente finanziamento ponte erogato dalla controllante Grandi Stazioni (27 milioni di euro) e per la parte residuale alla copertura degli ulteriori fabbisogni per il completamento del progetto di *restyling* della stazione di Praga.

Nel verbale del Collegio sindacale n 4/2011 viene evidenziata, a fronte di una situazione finanziaria positiva del Gruppo FS , una congiuntura di tesoreria che soffre da una parte dell'incertezza dei trasferimenti, in relazione alla mancanza di strumenti contrattuali formalizzati, dall'altra della necessità di portare avanti gli investimenti nella infrastruttura e nel trasporto. Per fare fronte a tale situazione, in particolare alla necessità di tempestiva copertura dei fabbisogni legati ai contributi del MEF e del MIT, la società ha ritenuto di dover concludere una operazione finanziaria finalizzata ad ottenere linee di credito "garantite" per 1,5 miliardi.

L'indebitamento del Gruppo FS Italiane nel 2011 ammonta a circa 12 miliardi di euro di cui circa 6 miliardi per Trenitalia per il programma di rinnovo e ammodernamento del materiale rotabile, circa 5 miliardi destinati all'infrastruttura ferroviaria sia Rete tradizionale che Alta velocità e circa 800 milioni alla gestione immobiliare della Capogruppo e di RFI.

Viene, altresì, posto in evidenza dal Collegio sindacale come fattore di forte criticità, il rischio del non rispetto degli impegni contrattuali dovuto al fatto che, a fronte dei crediti vantati nei confronti del MEF, non sempre fa riscontro un sollecita acquisizione in termini di cassa.

Viene, altresì, precisato dall'Organo di controllo che tutti i derivati conclusi da Trenitalia sono da intendersi di copertura, in quanto costituiti per replicare le

caratteristiche del debito coperto in termini di tasso Euribor, durata e piano di ammortamento. Inoltre, accanto alla politica di "interest rate risk management", per Trenitalia è stata definita la connessa "policy di credit risk", associata all'operatività dei derivati finanziari e sono stati definiti alcuni accorgimenti finalizzati ad evitare le concentrazioni di tale rischio di credito.

Anche la società nello stesso verbale ribadisce che l'uso di strumenti derivati nell'ambito di strategie di copertura finalizzate alla gestione del rischio di tasso di interesse ha come obiettivo la limitazione delle variazioni di flussi di cassa relativi alle operazioni di finanziamento in essere.

5.7. Fatti di rilievo verificatisi nel 2011

Nel 2011 possono segnalarsi i seguenti fatti di rilievo:

- In data 24 marzo 2011, il decreto legislativo 43/2011 ha dato attuazione alla direttiva 2008/110/CE, che modifica la direttiva 2004/49/CE, relativa alla sicurezza delle ferrovie comunitarie, e diretta a disciplinare - tra l'altro - la manutenzione dei veicoli ferroviari.
- In data 28 marzo la Commissione Europea ha presentato il nuovo libro bianco "Guida ad un'area unica per i trasporti europei - Verso un sistema di trasporto competitivo ed efficiente". Il documento definisce, attraverso una serie di obiettivi, le priorità per il futuro della politica dei trasporti europea fino al 2050. Per quanto riguarda gli obiettivi di maggiore interesse ferroviario, l'Unione Europea ha sottolineato la sua ambizione di spostare entro il 2050 il 30% delle merci attualmente trasportate su strada entro distanze di 300 km, su altri modi di trasporto più sostenibili (ferrovie, marittimo), di triplicare la lunghezza dell'attuale rete AV europea entro il 2030, di completarla entro il 2050 e di collegarla ai maggiori aeroporti europei al fine di poter trasportare con la ferrovia la maggior parte del traffico passeggeri su medie distanze.
- In data 3 gennaio 2011 è stata iscritta nel registro delle imprese di Roma la neo costituita TAV Srl. La società, avente sede a Roma ha come unico socio Ferrovie dello Stato Italiane SpA, un capitale sociale pari a 50.000 euro e per oggetto sociale l'esercizio del trasporto ferroviario passeggeri a media e a lunga percorrenza, metropolitano e regionale.
- In data 16 febbraio 2011 è stata formalmente comunicata la *clearance antitrust* sull'operazione che ha visto Ferrovie dello Stato Italiane SpA in *partnership* con il

Fondo d'investimento CUBE Infrastructure, presentare un'offerta vincolante per l'acquisto del 100% del capitale delle società Arriva Deutschland e Arriva Grundstücksgesellschaft nell'ambito della procedura competitiva indetta da Deutsche Bahn su indicazione dell'Unione Europea. L'acquisizione è stata poi formalizzata il 25 febbraio successivo. Con questa operazione, il consorzio Ferrovie dello Stato Italiane SpA-Cube Infrastructure (rispettivamente al 51 e 49%) ha acquisito una quota di mercato, pari ad oltre il 4% del trasporto pubblico tedesco, ponendosi l'obiettivo di sviluppare ulteriormente la propria presenza su tale mercato.

- In data 22 marzo 2011, le assemblee dei soci di RFI SpA e FS Logistica SpA, hanno deliberato di approvare il progetto di scissione parziale di RFI SpA, mediante assegnazione di parte del suo patrimonio in favore della FS Logistica SpA, sulla base dei valori risultanti dalle situazioni patrimoniali al 30 settembre 2010. In data 6 luglio 2011, è stato sottoscritto l'Atto di scissione che ha comportato con effetto dal 14 luglio 2011 la riduzione del capitale sociale della RFI SpA per 3.186.760 euro e l'aumento del capitale sociale di FS Logistica per lo stesso importo.
- In data 3 Maggio, dall'alleanza tra Trenitalia SpA e il Gruppo FNM è nata Trenord Srl, il primo grande operatore specializzato nel trasporto pubblico locale su ferro. Si è completato così il processo di unificazione tra Le Nord e la Direzione Regionale Lombardia, iniziato a fine 2009 e che si è concluso con il conferimento dei relativi complessi aziendali
- In data 9 giugno 2011 l'Assemblea straordinaria di RFI SpA ha approvato il progetto di scissione parziale della società mediante assegnazione a Ferrovie dello Stato Italiane SpA di parte del suo patrimonio, costituito da immobili non strumentali ubicati nelle stazioni di Milano C. le, Roma Termini, Napoli C. le e Torino Porta Nuova, sulla base della situazione patrimoniale al 31 marzo 2011. La scissione comporterà, con decorrenza dagli effetti della scissione, la riduzione del capitale della società scissa RFI SpA per l'importo di 149.512.294 euro, mediante annullamento di n. 149.512.294 azioni dal valore nominale di 1,00 euro ciascuna. Il valore effettivo del patrimonio netto assegnato alla società beneficiaria è pari a 149.512.294 euro, corrispondente ad un pari importo di capitale sociale.
- In data 24 gennaio 2011 l'Ufficio del Registro delle Imprese di Roma ha iscritto l'aumento del capitale sociale deliberato in data 22 giugno 2010 dal CdA della società, di RFI SpA per 250 milioni di euro.
- In data 20 dicembre 2011 è stato firmato nel corso della Commissione intergovernativa italo-francese, un Accordo che definisce le condizioni di realizzazione e di esercizio della linea Alta Capacità Torino-Lione, il cui valore complessivo è di 8,2 miliardi di euro.

6. Gestione economica, patrimoniale e finanziaria di Ferrovie dello Stato Italiane Spa

6.1. Notazioni di sintesi sul bilancio di esercizio

Con il ruolo di holding industriale, Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A, è titolare delle funzioni di direzione strategica, di indirizzo gestionale, di *governance* per le società operative e cura direttamente la gestione accentrata di alcune aree di maggiore interesse (finanza, relazioni istituzionali, management).

A partire dall'esercizio 2010, il bilancio della Capogruppo FS Italiane S.p.A è stato adeguato ai Principi Contabili Internazionali.

Si riportano qui di seguito i principali elementi relativi alla gestione, desumibili dal bilancio di esercizio 2011 ponendoli a confronto con il 2010.

CONTO ECONOMICO RICLASSIFICATO

	2011	2010	Variazioni	Variazioni %
Ricavi operativi	146	153	(7)	(4,6)%
- Ricavi dalle vendite e prestazioni	140	148	(8)	(5,4)%
- Altri ricavi	6	5	1	20%
Costi operativi	(152)	(157)	(5)	(3,2)%
Margine operativo lordo (EBITDA)	(6)	(4)	2	(50)%
Ammortamenti	(19)	(20)	(1)	(5)%
Svalutazioni e perdite di valore	(2)	(2)	0	0%
Accantonamenti per rischi e oneri	(3)	(5)	(2)	(40)%
Risultato operativo (EBIT)	(30)	(31)	(1)	(3,2)%
Proventi ed oneri finanziari	13	(29)	42	144,9%
Risultato prima delle imposte	(17)	(60)	43	71,7%
imposte sul reddito	58	81	(23)	(28,4)%
Risultato netto d'esercizio	41	21	20	95,2%

valori in milioni di euro

Dall'esame dei dati della gestione 2011 emerge un miglioramento rispetto alla gestione precedente.

Il risultato netto dell'esercizio 2011 ammontante a 41 milioni di euro, è quasi raddoppiato rispetto all'esercizio precedente che chiudeva con un utile di 21 milioni di euro.

Su tale risultato ha inciso, il miglioramento (da -29 a +13 milioni di euro) del saldo della gestione finanziaria, ma soprattutto, il rilascio del Fondo imposte di consolidato fiscale di € 62.987.305 (es. 2010: 80.359.795) e il risultato economico ante imposte negativo per € 16.598.606 (es. 2010 negativo per € 59.878.401).

Il margine operativo lordo evidenzia però un decremento di 2 milioni di euro, passando da un valore negativo di 4 milioni di euro ad un valore negativo di 6 milioni di euro per effetto della diminuzione dei ricavi operativi di 7 milioni di euro, cui si contrappone un decremento di costi operativi di soli 5 milioni di euro.

Anche il Risultato operativo si attesta ad un valore negativo di 30 milioni di euro rispetto al valore anch'esso negativo di 31 milioni di euro del 2010.

Passando ai dati di sintesi della situazione patrimoniale e finanziaria si evidenzia che il capitale investito netto, pari a 36.016 milioni di euro, è diminuito nel corso del 2011 di 71 milioni per effetto prevalentemente della diminuzione del capitale immobilizzato netto (- 86 milioni) e del decremento del capitale circolante (-101 milioni).

La posizione finanziaria netta passa da un valore positivo di 25 milioni di euro del 2010 a meno 87 milioni di euro al 31 dicembre 2011, con un decremento dell'indebitamento nell'anno di 112 milioni di euro.

6.2. Dati di dettaglio relativi al conto economico

I dati relativi alle voci del conto economico per il 2011 di Ferrovie S.p.A sono riportati nella tabella che segue e posti a raffronto con quelli relativi al 2010

CONTO ECONOMICO

	valori in euro		
	2011	2010	variazioni
Ricavi e proventi			
Ricavi delle vendite e prestazioni	139.402.127	148.027.849	(8.625.722)
Altri proventi	6.378.916	4.656.568	1.722.348
Totali ricavi	145.781.043	152.684.417	(6.903.374)
Costi operativi	151.972.256	156.999.619	(5.027.363)
Costo del personale	54.340.397	51.350.131	2.990.266
Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	17.139.687	22.592.922	(5.453.235)
Costi per servizi	57.437.902	55.392.342	2.045.560
Costi per godimento beni di terzi	8.996.685	11.948.299	(2.951.614)
Altri costi operativi	14.252.525	15.854.263	(1.601.738)
Costi per lavori interni capitalizzati	(194.940)	(138.338)	(56.602)
Ammortamenti	18.901.977	19.940.815	(1.038.838)
Svalutazioni e perdite (riprese) di valore	1.552.091	1.573.361	(21.270)
Svalutazione delle immobilizzazioni immateriali	0	322.643	(322.643)
Svalutazione di immobili, impianti e macchinari	0	268.736	(268.736)
Rettifiche e riprese di valore su crediti	1.552.091	981.982	570.109
Accantonamenti per rischi e oneri	3.190.876	5.040.979	(1.850.103)
Risultato operativo (EBIT)	(29.836.157)	(30.870.357)	1.034.200
Proventi e oneri finanziari			
Proventi finanziari	330.145.289	234.838.892	95.306.397
Oneri finanziari	316.907.738	263.846.936	53.060.802
Risultato prima delle imposte	(16.598.606)	(59.878.401)	43.279.795
Imposte sul reddito	57.903.928	80.799.875	(22.895.947)
Risultato netto d'esercizio	41.305.322	20.921.474	20.383.848

RICAVI

I ricavi delle vendite e prestazioni si attestano a 139.402 mila euro (148.027 mila euro nel 2010), con una variazione di - 8.625 mila euro.

Le voci più significative riguardano i ricavi da gestione immobiliare che passano da 86.403 mila euro a 75.844 mila euro nel 2011 e sono relativi alle vendite di immobili e terreni di *trading* (36.253 mila euro), alle locazioni di immobili (36.419 mila euro) nonché ai riaddebiti alle società del Gruppo per la fornitura di prestazioni (21.644 mila euro) e il canone di utilizzo del marchio (che passa da 36.704 mila euro a 36.700 mila euro).

COSTI

I costi operativi, che ammontano a 151.972 mila euro (157.000 mila euro nel 2010), includono principalmente costi per servizi, parzialmente riaddebitati alle società del Gruppo, costi del personale e variazioni delle rimanenze di immobili e terreni di *trading*.

Il risultato operativo si attesta ad un valore negativo di 29.836 mila euro rispetto al valore anch'esso negativo di 30.870 mila euro del 2010. Su tale variazione hanno inciso anche minori ammortamenti (1.038 mila euro) e minori accantonamenti per rischi ed oneri (1.850 mila euro).

Il saldo dei proventi e oneri finanziari migliora di 43.279 mila euro, principalmente per l'effetto combinato:

- dell'incremento dei dividendi distribuiti dalle controllate Rete Ferroviaria Italiana SpA, Ferservizi SpA, Grandi Stazioni SpA, Centostazioni SpA, Fercredit SpA e Italferr SpA (per complessivi 95.346 mila euro);
- dell'effetto netto positivo degli utili e perdite su cambi (24.016 mila euro) per l'adeguamento dei debiti per decimi da versare alla partecipata Eurofima;
- dell'accantonamento, avvenuto nel 2010, delle perdite stimate per le operazioni straordinarie relative alle partecipazioni Sogin/Sita (31.444 mila euro);
- della svalutazione della partecipazione in FS Logistica SpA (102.497 mila euro).

Le imposte sul reddito presentano un valore positivo in entrambi gli esercizi attribuibile essenzialmente al rilascio del Fondo imposte da consolidato fiscale IRES (62.987 mila euro nel 2011 e 80.360 mila euro nel 2010).

Il risultato netto dell'esercizio 2011 registra un valore positivo di 41.305mila euro, quasi raddoppiato rispetto all'esercizio precedente che chiudeva con un utile di 20.921 mila euro. Tale risultato è l'effetto essenzialmente, oltre che del positivo saldo della gestione finanziaria, del rilascio del Fondo imposte di consolidato fiscale di € 62.987.305 (es. 2010: 80.359.795) e un risultato economico ante imposte negativo per € 16.598.606 (es. 2010 negativo per € 59.878.401).

6.3. Dati di dettaglio relativi alla situazione patrimoniale e finanziaria

Le voci dello stato patrimoniale dell'esercizio 2011, raffrontate con quelle dell'esercizio 2010, sono riportate nella tabella che segue (esse trovano analitico esame e commento nelle note integrative elaborate dalla Capogruppo).

SITUAZIONE PATRIMONIALE-FINANZIARIA

	valori in euro		
	31.12.2011	31.12.2010	variazioni
Attività			
Immobili, impianti e macchinari	42.054.287	43.043.696	(989.409)
Investimenti immobiliari	523.955.997	417.941.244	106.014.753
Attività immateriali	43.043.875	40.636.754	2.407.121
Attività per imposte anticipate	201.033.717	205.603.818	(4.570.101)
Partecipazioni	35.732.853.286	35.925.806.509	(192.953.223)
Attività finanziarie non correnti (inclusi derivati)	5.624.425.083	5.824.997.662	(200.572.579)
Crediti commerciali non correnti	8.494.141	8.287.562	206.579
Altre attività non correnti	909.108.182	1.164.366.964	(255.258.782)
Totale attività non correnti	43.084.968.568	43.630.684.209	(545.715.641)
Rimanenze	336.014.210	374.191.805	(38.177.595)
Crediti commerciali correnti	121.824.836	92.369.526	29.455.310
Attività finanziarie correnti (inclusi i derivati)	1.485.924.587	1.067.864.538	418.060.049
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	229.582.570	169.849.646	59.732.924
Crediti tributari	81.577.960	81.812.059	(234.099)
Altre attività correnti	216.717.219	443.315.872	(226.598.653)
Attività possedute per la vendita e gruppi in dismissione	63.037.803	0	63.037.803
Totale attività correnti	2.534.679.185	2.229.403.446	305.275.739
Totale attività	45.619.647.753	45.860.087.655	(240.439.902)
Patrimonio netto			
Capitale sociale	38.790.425.485	38.790.425.485	0
Riserve	298.230.856	297.168.094	1.062.762
Utili (perdite) portati a nuovo	(3.026.752.981)	(3.046.628.381)	(19.875.400)
Utile (Perdita) d'esercizio	41.305.322	20.921.474	20.383.848
Totale Patrimonio Netto	36.103.208.682	36.061.886.672	41.322.010
Passività			
Finanziamenti a medio/lungo termine	5.993.259.963	6.201.735.216	(208.475.253)
TFR e altri benefici ai dipendenti	16.587.683	18.024.579	(1.436.896)
Fondi rischi e oneri	100.391.654	105.036.255	(4.644.601)
Passività per imposte differite	369.499.079	385.419.822	(15.920.743)
Debiti commerciali non correnti	0	281.600	(281.600)
Altre passività non correnti	1.121.891.853	1.368.817.965	(246.926.112)
Totale passività non correnti	7.601.630.232	8.079.315.437	(477.685.205)
Finanziamenti a breve termine	30.252.753	130.018.507	(99.765.754)
Quota corrente dei finanziamenti a medio/lungo termine	219.783.158	208.073.966	11.709.192
Quota a breve dei Fondi rischi e oneri	0	31.444.338	(31.444.338)
Debiti commerciali correnti	68.467.921	55.763.934	12.703.987
Debiti per imposte sul reddito	409.034	29.332	379.702
Passività finanziarie correnti (inclusi derivati)	1.009.731.467	547.252.396	462.479.071
Altre passività correnti	586.164.506	746.303.073	(160.138.567)
Totale passività correnti	1.914.808.839	1.718.885.546	195.923.293
Totale passività	9.516.439.071	9.798.200.983	(281.761.912)
Totale patrimonio netto e passività	45.619.647.753	45.860.087.655	(240.439.902)

Il Patrimonio netto ammonta a 36.103.209 mila euro, con una variazione in aumento di 41.322 mila euro rispetto al 31 dicembre 2010. La variazione intervenuta nel periodo è da ricondurre quasi esclusivamente al risultato di esercizio.

Il capitale sociale, interamente sottoscritto e versato dal MEF, è rimasto invariato rispetto al 31 dicembre 2010, le altre voci si sono modificate a seguito della destinazione dell'utile dell'esercizio 2010.

ATTIVITA'

Nel 2011 il totale delle Attività subisce un live decremento passando da 45,8 milioni del 2010 a 45,6 milioni.

La voce "Immobili, impianti e macchinari", costituita essenzialmente dalla porzione di fabbricato sede legale della Società (la restante porzione è compresa negli "Investimenti immobiliari"), ammonta al 31 dicembre 2011 a 42.054 mila euro, con una variazione in diminuzione di 989 mila euro rispetto al 31 dicembre 2010.

La voce "Investimenti immobiliari" che accoglie terreni e fabbricati locati a società del Gruppo o a terzi oppure non utilizzati dalla Società, ma non destinati alla vendita e ammonta al 31 dicembre 2011 a 523.956 mila euro. La variazione in aumento di 106.015 mila euro rispetto al precedente esercizio è determinata essenzialmente dall'incremento di 149.509 mila euro per gli immobili derivanti dalla scissione di RFI SpA, dall'incremento di 14.609 mila euro per il trasferimento dalla voce "Rimanenze" di beni non più destinati alla vendita nonché, dal decremento di 52.108 mila euro dovuto al trasferimento di fabbricati e terreni delle officine rientranti nel piano di conferimento a Trenitalia SpA alla voce "Attività possedute per la vendita".

La voce "Attività Immateriali" è costituita, esclusivamente, dai costi per la realizzazione e lo sviluppo del software relativo al sistema informativo del Gruppo.

La voce "Partecipazioni" ammonta complessivamente al 31 dicembre 2011 a 35.732.853 mila euro, con una variazione in diminuzione di 192.953 mila euro rispetto al precedente esercizio. Tale variazione è determinata essenzialmente dall'aumento del valore della partecipazione in Netinera Deutschland GmbH di 89.580 mila euro, dalla riduzione del valore della partecipazione in FS Logistica SpA di 102.360 mila euro per svalutazione, dalla riduzione del valore della partecipazione in RFI SpA per la scissione parziale verso Ferrovie dello Stato Italiane SpA per 149.512 mila euro ed infine dall'azzeramento del valore della partecipazione in Sogin Srl.

Le disponibilità liquide ammontano al 31 dicembre 2011 a 229.582 mila euro con una variazione in aumento di 59.733 mila euro rispetto al 2010.

La voce "Attività possedute per la vendita e gruppi in dismissione" ammonta a 63.037 mila euro ed è costituita dalle officine ferroviarie (terreni e fabbricati) rientranti nel piano di conferimento alla controllata Trenitalia SpA da effettuarsi nel corso del 2012.

PASSIVITA'

Nel 2011 anche il totale delle passività subisce un lieve decremento del 2,87% rispetto all'anno precedente.

La voce "Fondi rischi e oneri" al 31 dicembre 2011 ammonta a 100.392 mila euro, con una variazione in diminuzione di 36.088 mila euro rispetto al precedente esercizio. La riduzione deriva per 31.444 mila euro dall'utilizzo del fondo "Decrementi e perdite relative alle partecipazioni" a seguito del perfezionamento dell'operazione straordinaria Sogin/Sita.

I Finanziamenti (a medio/lungo termine e breve termine) ammontano al 31 dicembre 2011 a 6.243.296 mila euro con una variazione in diminuzione di 296.531 mila euro rispetto al 31 dicembre 2010.

La posta "Passività finanziarie correnti (inclusi i derivati)", che al 31 dicembre 2011 ammonta a 1.009.731 mila euro, accoglie i debiti per interessi passivi maturati a seguito dell'operazione collegata alla cessione dei crediti erariali alla società Euterpe Finance ed i debiti verso le società controllate per il saldo dei conti correnti intersocietari. L'incremento della voce di 462.479 mila euro rispetto al 31 dicembre 2010 deriva, quasi interamente secondo la società, dall'aumento del saldo dei conti correnti intersocietari.

7. Andamento della gestione delle principali società del Gruppo FSI

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

È da segnalare che le due maggiori società del Gruppo -Trenitalia e RFI - concentrano circa il 90% del capitale e sono titolari delle funzioni fondamentali e strategiche dell'intero Gruppo.

7.1. Trenitalia Spa: andamento complessivo della gestione nel 2011

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

La Società, che è titolare della licenza n. 1 rilasciata dal Ministero dei Trasporti alle imprese ferroviarie, svolge servizi di trasporto passeggeri (media e lunga percorrenza e regionale) e merci.

La tabella che segue mostra i principali indicatori ed indici per il 2011 ponendoli a raffronto con quelli del 2010

Trenitalia SpA

	2011	2010	Delta	%
Principali indicatori				
Ricavi operativi	5.708,0	5.707,8	0,2	0,0%
Margine operativo lordo (EBITDA)	1.410,5	1.270,4	140,1	11,0%
Risultato operativo (EBIT)	496,2	341,9	154,3	45,1%
Risultato d'esercizio	156,4	73,1	83,3	114,0%
Investimenti	861,3	822,0	39,3	4,8%
Posizione finanziaria netta	5.854,0	6.337,0	(483,0)	(7,6%)
Mezzi propri	1.819,0	1.657,2	161,8	9,8%
Consistenza finale di personale	36.700	39.668	(2.968)	(7,5%)
Principali indici				
ROE	9,4%	4,7%		
ROI	6,3%	4,3%		
ROS (EBIT MARGIN)	8,7%	6,0%		
MOL/RICAVI OPERATIVI (EBITDA MARGIN)	24,7%	23,3%		
DEBT/EQUITY	3,22	3,82		

valori in milioni di euro

Trenitalia S.p.A, ha registrato anche nel 2011 un significativo incremento del risultato netto pari 156,4 milioni di euro, più che raddoppiato rispetto all'esercizio precedente (+83,3 milioni di euro, pari a al +114%).

Il risultato operativo manifesta un miglioramento del 45,1% attestandosi ad un risultato positivo di 496,2 milioni di euro, rispetto ai 341,9 milioni di euro dell'esercizio precedente con una incidenza sui ricavi operativi pari all' 8,7% sul 2011 (6,0% nel 2010).

Il margine operativo registra un miglioramento dell'11,0% attestandosi anch'esso ad un risultato positivo di 1.410,5 milioni di euro.

Nel 2011 il saldo della gestione finanziaria registra un peggioramento di 43,6 milioni di euro. Tale peggioramento, per quanto riguarda i proventi finanziari (-23,2 milioni di euro), è sostanzialmente riconducibile al venir meno della plusvalenza di 11 milioni di euro derivante dalla cessione della partecipazione Wisco, e dalla distribuzione dei dividendi (14 milioni di euro) da parte di Cisalpino AG.

Per quanto attiene l'andamento degli oneri finanziari si registra complessivamente un incremento degli stessi per 20,4 milioni di euro. Tali maggiori oneri sono riconducibili all'andamento dei tassi di interesse ed in particolare dell'Euribor al quale sono indicizzati gli oneri del servizio del debito per la parte di utilizzo a breve. Nel 2011 il costo medio dell'indebitamento è stato pari al 2,75%

rispetto al 2,43% del 2010, determinandosi, in tal modo, un impatto negativo, a parità di indebitamento, stimabile in circa 20,9 milioni di euro.

Sul risultato della gestione finanziaria, nonostante un miglioramento della posizione finanziaria netta finale, hanno avuto, inoltre riflesso negativo i maggiori oneri derivanti da un più elevato livello medio dell'indebitamento finanziario 2011 rispetto al 2010 come prevalente conseguenza di un aumento del livello medio di consistenza del capitale circolante a seguito del ritardo negli incassi dei crediti nei confronti del MEF relativi ai contratti di servizio dell'anno 2010 e 2011, la cui regolazione finanziaria si è concentrata nell'ultima fase dell'anno in prossimità della chiusura dell'esercizio.

Si segnala, come peraltro già nel precedente Referto al Parlamento che, se dal punto di vista industriale Trenitalia sembra ormai aver risanato la sua gestione, occorre ora far fronte alla sua strutturale debolezza patrimoniale. A fronte di un indebitamento complessivo di circa 6.000 milioni di euro, si ribadisce la necessità di intraprendere iniziative per non mettere a rischio la continuità aziendale.

E' opportuno evidenziare che il mantenimento del piano di investimento deliberato negli anni precedenti comporta per la società rilevanti impegni finanziari. Le operazioni di ricapitalizzazione deliberate dal CDA di Trenitalia nel mese di settembre 2009, ed in parte già realizzate, sono volte ad un progressivo riequilibrio della struttura patrimoniale verso indicatori di maggior accettabilità. Gli investimenti sul settore del mercato non comporteranno per la società problemi di sostenimento degli impegni assunti, essendo tali settori in grado di produrre la sufficiente liquidità volta a sostenere il necessario flusso finanziario dell'investimento.

Gli impegni di investimento assunti a seguito dei contratti di servizio sottoscritti con le Regioni Italiane sono strettamente correlati al rispetto delle condizioni contrattuali da parte delle Regioni. Qualora tali impegni non fossero rispettati verrebbe a crearsi un livello di squilibrio delle condizioni sulle quali tali investimenti sono stati definiti e sui quali è stata valutata la sostenibilità economica. Il venir meno degli impegni assunti dalle Regioni, seppur protetti da regolari contratti di diritto privato, potrebbe arrecare pregiudizio anche all'equilibrio economico immediato della società.

7.2. RFI Spa: andamento complessivo della gestione nel 2011

RFI SpA è la società cui è affidata l'attività di progettazione, costruzione, messa in esercizio, gestione e manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria nazionale.

I suoi ricavi sono costituiti ,principalmente, da pedaggi corrisposti dalle società di trasporto utilizzatrici dell'infrastruttura e dai contributi dello Stato per la copertura dei costi di manutenzione ordinaria dell'infrastruttura medesima.

Nel corso del 2011 la società ha registrato maggiori ricavi da pedaggio derivanti da maggiori volumi di traffico sostenuti sulla rete AV/AC a fronte di una contrazione dei ricavi derivanti dalla gestione immobiliare e degli altri proventi. La *performance* perseguita dalla società nel corso del 2011 risulta inoltre influenzata dalle operazioni straordinarie di scissione parziale verso FS Logistica, verso la Capogruppo e verso FS Sistemi Urbani, riconducibili ,principalmente, alle tipologie di impianti, aree e fabbricati non strumentali alle attività di RFI.

Nel rinviare, come accennato in premessa, al Referto della Corte dei conti sulla gestione di RFI SpA, si anticipano talune informazioni di sintesi sulla gestione 2011 ponendole a raffronto con l'esercizio 2010.

RFI SpA

	2011	2010	Delta	%
Principali indicatori				
Ricavi operativi	2.541,4	2.581,4	(40,0)	(1,5%)
Margine operativo lordo (EBITDA)	239,6	290,5	(50,7)	(17,5%)
Risultato operativo (EBIT)	112,6	135,1	(22,3)	(16,5%)
Risultato d'esercizio	93,1	91,6	6,5	7,1%
Investimenti	3.023,0	3.028,6	(5,6)	(0,2%)
Posizione finanziaria netta	2.054,5	3.199,2	(1.144,7)	(35,8%)
Mezzi propri	33.358,3	33.520,7	(162,4)	(0,5%)
Consistenza finale di personale	28.120	30.209	(2.089)	(6,9%)
Principali indici				
ROE	0,3%	0,3%		
ROI	0,3%	0,7%		
ROS (EBIT MARGIN)	4,4%	5,2%		
MOL/RICAVI OPERATIVI (EBITDA MARGIN)	9,4%	11,3%		
DEBT/EQUITY	0,06	0,10		

valori in milioni di euro

Il risultato d'esercizio per il 2011 di RFI presenta un utile pari a 98 milioni di euro superiore di circa il 7 % rispetto al risultato dello scorso anno.

Il Margine operativo lordo dell'anno è inferiore di 51 milioni di euro rispetto a quello del 2010 (-17 %); tale riduzione è ascrivibile per il 79% ad una flessione dei ricavi e per il 21 per cento ad un incremento dei costi operativi. La minor produzione

di MOL dell'anno 2011 ha comunque beneficiato dei minori ammortamenti registrati nell'anno 2011 rispetto al 2010 (- 16 milioni di euro) relativi all'infrastruttura AC/AV.

La riduzione dei ricavi (-40 milioni di euro) è l'effetto dell' incremento dei ricavi per vendite e prestazioni pari a 10,5 milioni di euro (in condizioni di parità di risorse da stato e con un maggiore introito da pedaggio segnatamente AV), e la riduzione degli altri proventi per 50,5 milioni di euro.

Di rilievo, tra gli altri proventi, è l'effetto riduttivo connesso all'assenza di elementi "straordinari" e non ricorrenti che non hanno trovato pari manifestazione nel corso del 2011 rispetto al precedente esercizio quali: i contributi ricevuti dallo Stato di competenza dell'anno 2009 (-14 milioni di euro), la minore attività per conto di terzi (- 5 milioni di euro), le minori plusvalenze connesse a più ridotte vendite di materiali fuori d'uso e tolto d'opera (-4 milioni di euro) e le minore penali comminate agli appaltatori di investimenti (-6 milioni di euro). Inoltre, nell'anno 2011 i ricavi derivanti dai canoni di locazione sono stati soggetti all'attività ricognitiva degli spazi occupati da terzi effettuata e conclusa nel corso del 2010 che ha portato al conguaglio nell'anno stesso, dei canoni relativi ad anni precedenti con un effetto pari a -16 milioni di euro nel 2011.

Sotto il profilo più strettamente gestionale le riduzioni degli altri proventi hanno interessato minori prestazioni vendute dal servizio sanitario (-4 milioni di euro) e minori introiti connessi alla vendita del servizio GSMR (-3 milioni di euro).

Infine, l'incertezza sulla disponibilità delle risorse pubbliche che ha caratterizzato il 2011 che ha trovato positiva risoluzione nell'ultima parte dell'anno, ha, di fatto, rallentato gli investimenti con conseguente necessità di riprogrammare le date di avvio di numerose attività, fatte salve quelle connesse alla sicurezza ed alla manutenzione straordinaria che rappresentano un impegno costante e imprescindibile della Società.

7.3. L'andamento complessivo della gestione delle altre principali società del Gruppo

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

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

La società ha chiuso l'esercizio 2011 con un risultato negativo di 18,5 milioni in linea con l'esercizio 2010 (19,9 milioni di euro): il modesto miglioramento è

principalmente ascrivibile alla diminuzione dei ricavi operativi ed a una riduzione più che proporzionale dei costi ad essi correlati.

Italferr SpA: è la società di servizi di ingegneria del Gruppo la cui attività prevalente è costituita dal presidio dell'area tecnologica, ingegneristica e di controllo della fase esecutiva degli investimenti nella rete ferroviaria.

La società ha chiuso l'esercizio 2011 con un risultato positivo di 1,5 milioni di euro anche se con diminuzione di 2,5 milioni rispetto al 2010 (4 milioni di euro). La variazione negativa è da attribuire prevalentemente alla diminuzione dei ricavi per 9,3 milioni di euro.

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

La società ha chiuso l'esercizio 2011 con un utile di 5,3 milioni di euro, in aumento di circa 2,4 milioni di euro rispetto all'esercizio 2010, nel quale ammontava ad 2,9 milioni.

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

La società ha chiuso l'esercizio 2011 con un sostanziale incremento (31,6 milioni di euro) rispetto ai 19,7 milioni di euro del 2010. Tale aumento è comunque dovuto, in larga misura, alla vendita di un immobile.

Centostazioni SpA: si occupa della gestione del patrimonio costituito dai complessi immobiliari delle centotré stazioni ferroviarie di medie dimensioni di proprietà di RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA. In base ad un contratto avente durata quarantennale, da aprile 2002 ha ottenuto in esclusiva i diritti di utilizzazione e sfruttamento economico dei suddetti complessi immobiliari, unitamente al mandato a provvedere alla gestione integrata, commerciale e amministrativa, alla riqualificazione ed alla valorizzazione del patrimonio immobiliare medesimo.

La società ha chiuso l'esercizio 2011 con un utile di 9,9 milioni rispetto al 2010 (9,7 milioni di euro). L'aumento è dovuto, principalmente, ad un incremento dei ricavi operativi e dei ricavi derivanti dalla gestione dei complessi immobiliari e alla diminuzione degli accantonamenti.

Busitalia- Sita nord (ex Sita spa e Sogin srl) : la società svolge la propria attività in varie aree, quali il trasporto pubblico locale, urbano ed extraurbano, autolinee a lunga percorrenza (nazionali ed internazionali), turismo e noleggi.

Busitalia, è stata costituita nel maggio 2011 a seguito dell'atto di fusione inversa della controllante Sogin Srl (detenuta al 100% da FS Italiane SpA), nella controllata Sita SpA (detenuta per il 100% della Sogin Srl) e del contestuale atto di scissione parziale non proporzionale di Sita SpA.

La società ha registrato un utile netto di 336 mila euro e ricavi per 68.491 mila euro derivanti, principalmente, dal mercato, dai contratti di servizio con le Regioni, Province e Comuni oltre che dai ricavi derivanti da Contratti di Servizi aggiuntivi con gli stessi concedenti e riferiti alle sole Direzioni regionali del Veneto e della Toscana.

Inoltre, la società nel corso dell'esercizio 2011 ha effettuato, investimenti per 4.987 mila euro per le Linee di Trasporto Pubblico Locale e per le Linee riguardanti i servizi a mercato ed investimenti di struttura.

Fercredit SpA: è la società di servizi finanziari del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane. La sua attività è rivolta, essenzialmente, allo sviluppo del credit factoring e del leasing sul mercato captive nonché all'espansione delle operazioni di consumer credit per i dipendenti del Gruppo medesimo.

La società ha chiuso l'esercizio 2011 con un utile di 9 milioni di euro a fronte dei 6,9 milioni di euro dell'esercizio precedente (+30,4 % rispetto al 2010).

Gruppo Netinera Deutschland: il gruppo Arriva Deutschland, è stato acquistato in data 25 febbraio 2011 dalla società "veicolo" FS2Move GmbH, detenuta per il 51% da Ferrovie dello Stato Italiane SpA e per il 49% dal Fondo di investimento Cube Infrastructure SCA; successivamente, la stessa FS2Move GmbH ha incorporato Netinera Deutschland GmbH (nuovo nome, assunto a marzo 2011 dalla capogruppo di Berlino), assumendone nel contempo la denominazione.

L'attuale gruppo Netinera svolge, principalmente, attività di trasporto ferro-gomma sul mercato del trasporto locale e metropolitano tedesco, attraverso circa 50 società partecipate. Nel gruppo sono effettuate anche attività su tratte internazionali verso la Repubblica Ceca, la Polonia e i Paesi Bassi. Oltre ai servizi di trasporto passeggeri e merci, il gruppo opera servizi di manutenzione e *revamping* dei veicoli.

Nel corso del 2011, primo esercizio di dieci mesi (marzo-dicembre 2011) che ha visto, in analogia e in logica di integrazione con il modello amministrativo contabile del Gruppo FS Italiane, l'applicazione dei principi contabili internazionali IAS/IFRS, il gruppo Netinera ha registrato ricavi per circa 389 milioni di euro, a fronte di costi per

352 milioni di euro, registrando un margine operativo lordo di 38 milioni di euro e riuscendo a contenere le perdite al di sotto dei 9 milioni di euro, comunque in linea con le previsioni e le ipotesi poste a base del piano industriale utilizzato per definire il prezzo di acquisizione del gruppo, così come già si è potuto rilevare nel corso del 2012, esercizio che ha fatto registrare un margine operativo lordo positivo pari a 35 milioni di euro, superiore a quello previsto con il piano industriale di acquisizione, che era pari a 21 milioni.

Considerazioni conclusive

In continuità con quanto verificatosi nei precedenti esercizi, anche nel 2011 risulta confermato il percorso di allineamento con gli obiettivi strategici e gestionali definiti nel Piano di Impresa 2007-2011 di Ferrovie dello Stato Italiane.

Il Bilancio Consolidato del Gruppo FSI relativo al 2011, evidenzia un sostanziale miglioramento sia in termini di risultati che delle altre voci di bilancio, proseguendo nel trend favorevole iniziato negli esercizi trascorsi.

In particolare, il bilancio di esercizio del Gruppo FSI 2011, redatto sulla base dei Principi internazionali IAS/IFRS, registra un risultato netto, pari a 285 milioni di euro, più che raddoppiato rispetto all'esercizio precedente (+156 milioni di euro rispetto al 2010, pari ad un incremento di oltre il 120%).

Tale andamento di crescita, che assume ancor più significato in un periodo di crisi economica congiunturale, si fonda, in primo luogo, sull'incremento dei ricavi operativi, che si attestano a circa 8,3 miliardi di euro (8 miliardi a fine 2010), sostenuto dai maggiori volumi prodotti soprattutto nel segmento viaggiatori a mercato (+4%).

Si evidenzia, in proposito, un incremento sia dei ricavi delle vendite e delle prestazioni (+216 milioni di euro) che degli altri proventi (+64 milioni di euro) per un totale di 280 milioni di euro. Inoltre, i ricavi da servizi di trasporto, sia viaggiatori che merci, registrano un incremento di 44 milioni di euro (+0,7%), derivante dalla crescita dei ricavi da mercato (+197 milioni di euro). Si assiste, invece, ad una riduzione dei ricavi da contratto di servizio pubblico con le Regioni e con lo Stato (-153 milioni di euro).

Per quanto riguarda il bilancio di esercizio di Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A il risultato netto dell'esercizio 2011 ammonta a 41 milioni di euro, quasi il doppio rispetto all'esercizio precedente che chiudeva con un utile di circa 21 milioni.

Il margine operativo lordo evidenzia invece, nell'anno in esame, un ulteriore decremento di 2 milioni di euro, essendo passato da un valore negativo di 4 milioni di euro ad un valore negativo di 6 milioni di euro in conseguenza della diminuzione, di 7 milioni di euro, dei ricavi operativi che ammontano a 146 milioni di euro (ammontavano a 153 milioni di euro nel 2010). Risulta, altresì, una riduzione dei costi operativi che ammontano a 152 milioni di euro (ammontavano ad euro 157 milioni nel 2010).

Il risultato operativo si attesta su un valore negativo di 30 milioni di euro rispetto al valore anch'esso negativo di 31 milioni di euro del 2010; migliora invece il saldo

della gestione finanziaria di 42 milioni di euro passando da - 29milioni di euro nel 2010 a +13 milioni di euro nel 2011.

Il patrimonio netto ammonta a 36.103.209 mila euro, con una variazione in aumento di 41.322mila euro rispetto al 2010 da ricondurre quasi esclusivamente al risultato di esercizio.

Anche il bilancio di esercizio di Trenitalia S.p.A per il 2011 ha visto un significativo incremento dei principali margini operativi (Margine operativo lordo +11%; Risultato operativo lordo +45,1%); si registra, poi, un significativo incremento del risultato di esercizio che ammonta ad euro 156,4 milioni, rispetto all'esercizio precedente nel quale ammontava ad euro 73,1 milioni (+83,3 milioni di euro, pari a +114%).

Di contro, il saldo della gestione finanziaria di Trenitalia registra un peggioramento di 43,6 milioni di euro. Tale peggioramento, riferito principalmente ai proventi finanziari (-23,2 milioni di euro), è sostanzialmente riconducibile al venir meno della plusvalenza di 11 milioni di euro derivante dalla cessione della partecipazione Wisco, e della distribuzione dei dividendi (14 milioni di euro) da parte di Cisalpino AG.

Per quanto attiene l'andamento della componente degli oneri finanziari si registra complessivamente un aggravio per 20,4 milioni di euro. Tali maggiori oneri sono riconducibili all'andamento dei tassi di interesse ed in particolare dell'Euribor al quale sono indicizzati gli oneri del servizio del debito per la parte di utilizzo a breve. Nel 2011 il costo medio dell'indebitamento è stato pari al 2,75% rispetto al 2,43% del 2010, con conseguente determinazione di un impatto negativo, a parità di indebitamento, stimabile in circa 20,9 milioni di euro.

Sul risultato della gestione finanziaria, nonostante un lieve miglioramento della relativa posizione netta finale, hanno inoltre inciso i maggiori oneri conseguiti da un più elevato livello medio dell'indebitamento finanziario nel 2011 rispetto al 2010. Ciò quale effetto soprattutto di un aumento del livello medio di consistenza del capitale circolante a seguito del ritardo negli incassi dei crediti nei confronti dello Stato a valere sui contratti di servizio dell'anno 2010 e 2011 la cui regolazione finanziaria si è concentrata nell'ultima fase dell'anno in prossimità della chiusura dell'esercizio.

Si segnala, in proposito, che, se, come sopra rappresentato, dal punto di vista industriale Trenitalia sembra indirizzarsi verso un ulteriore miglioramento della propria gestione, occorre individuare strumenti per far fronte alla sua strutturale debolezza

patrimoniale, che si caratterizza per un indebitamento complessivo di circa 6.000 milioni di euro.

Per quanto attiene infine ad RFI, quest'ultima nel 2011 presenta un utile pari a 98 milioni di euro, superiore di circa il 7 per cento rispetto al risultato dello scorso anno.

Il margine operativo lordo dell'anno, inferiore di 51 milioni di euro rispetto a quello del 2010 (-17 per cento), è ascrivibile per il 79 per cento ad una riduzione dei ricavi e per il 21 per cento ad un incremento dei costi operativi.

La riduzione dei ricavi (-40 milioni di euro) è il risultato del saldo dell'incremento dei ricavi per vendite e prestazioni pari a 10,5 milioni di euro e la riduzione degli altri proventi per 50,5 milioni di euro. Sotto il profilo dei costi operativi l'incremento avvenuto nel 2011 rispetto al precedente (pari a +11 milioni di euro) sconta una consistente flessione delle capitalizzazioni di costi interni per attività di investimento e manutenzione straordinaria (quasi 84 milioni di euro), dovuto allo slittamento della disponibilità delle risorse finanziarie.

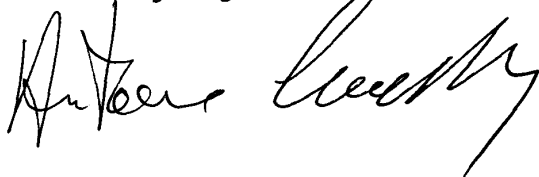
L'incertezza sulla disponibilità delle risorse pubbliche che ha caratterizzato il 2011 e che ha trovato positiva risoluzione solo nell'ultimo scorcio dell'anno, ha di fatto rallentato gli investimenti con conseguente necessità di riprogrammazione delle date di avvio di numerose attività, fatte salve quelle connesse alla sicurezza ed alla manutenzione straordinaria.

Conclusivamente la Corte richiama l'attenzione sulle criticità che si riassumono di seguito.

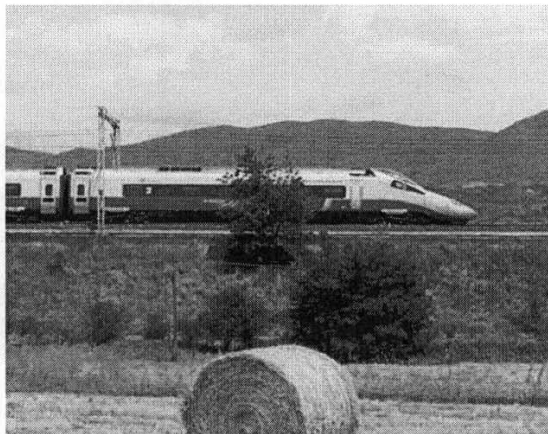
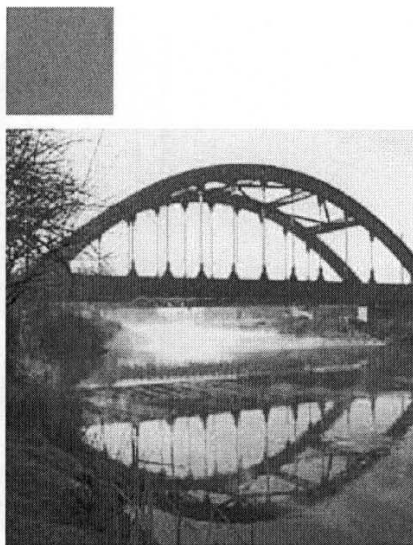
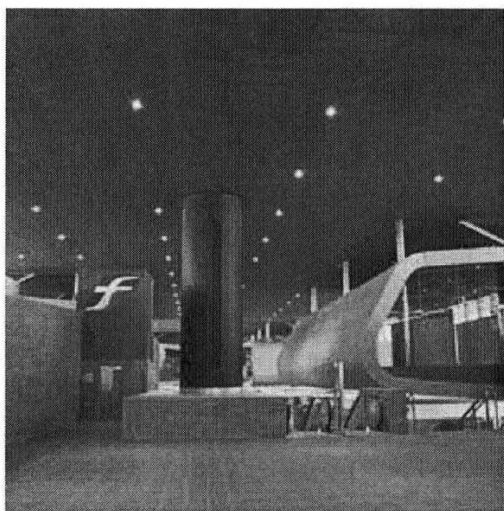
Il mancato sollecito pagamento dei crediti da parte dello Stato determina il rischio del mancato rispetto degli impegni contrattuali.

Sussiste un consistente livello di indebitamento per la società Trenitalia, pari a circa 6 miliardi.

Infine relativamente alla questione della liberalizzazione del trasporto: si pone la necessità di ridefinire regole comuni al fine di dare omogeneità normativa fra stati membri dell'UE, valide quindi per tutti i Paesi, da adottarsi con norme regolamentari, che abbiano diretta incidenza innovativa nei singoli ordinamenti, anche in materia di *unbundling* tra gestore di infrastruttura e impresa ferroviaria.



PAGINA BIANCA

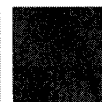
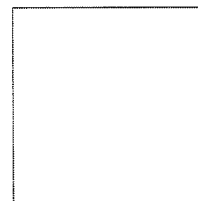


Bilancio
Consolidato
e Bilancio di
Esercizio
2011

PAGINA BIANCA



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.fsitaliane.it



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

Consiglio di Amministrazione

Presidente	Lamberto Cardia
Amministratore Delegato	Mauro Moretti
Consiglieri	Alberto Brandani Antimo Prosperi Stefano Zaninelli

Collegio Sindacale

Presidente	Alessandra dal Verme
Sindaci effettivi	Giuseppe Di Giovanni Giancarlo Filocamo
Sindaci supplenti	Paolo Castaldi Cinzia Simeone

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

Vittorio Zambrano*
Antonio Ciaramella**

Dirigente preposto alla redazione dei documenti contabili societari

Vittorio de Silvio

Società di revisione

PricewaterhouseCoopers SpA

* in carica fino al 31 marzo 2012

**in sostituzione di Vittorio Zambrano dal 1° aprile 2012

Indice

Lettera del Presidente

Relazione sulla gestione

Risultati consolidati raggiunti nel 2011

Principali eventi dell'esercizio

Sostenibilità

Risorse umane

Ambiente

Sicurezza

Clienti

Quadro macroeconomico

Andamento dei mercati di riferimento e del traffico ferroviario nazionale

I risultati del traffico delle principali Imprese Ferroviarie europee

Andamento economico e situazione patrimoniale – finanziaria del Gruppo

Fattori di rischio

Andamento economico e situazione patrimoniale – finanziaria

di Ferrovie dello Stato Italiane SpA

Rapporti con parti correlate

Investimenti

Attività di ricerca e sviluppo

Azioni proprie della Capogruppo

Altre informazioni:

- Indagini e procedimenti giudiziari
- Interventi/trasferimenti per il Gruppo di risorse pubbliche di competenza del 2011
- Decreto legislativo 231/2001
- Decreto legislativo 196/2003
- Legge 262/05

Informazioni riguardanti i principali settori di attività del Gruppo:

Fatti di rilievo intervenuti dopo la chiusura dell'esercizio

Evoluzione prevedibile della gestione:

- del Gruppo
- di Ferrovie dello Stato Italiane SpA

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

Bilancio Consolidato del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane al 31 dicembre 2011

Prospetti contabili consolidati

Prospetto della situazione patrimoniale-finanziaria consolidata
Conto economico consolidato
Prospetto di Conto economico complessivo consolidato
Prospetto delle variazioni del Patrimonio Netto consolidato
Rendiconto finanziario consolidato
Note esplicative al Bilancio consolidato
Allegati
Attestazione dell'Amministratore Delegato e del Dirigente Preposto
Relazione della Società di Revisione

Bilancio di esercizio di Ferrovie dello Stato Italiane SpA al 31 dicembre 2011

Prospetti contabili

Prospetto della situazione patrimoniale – finanziaria
Conto economico
Prospetto di Conto economico complessivo
Prospetto delle variazioni del Patrimonio Netto
Rendiconto finanziario
Note esplicative al Bilancio d'esercizio
Attestazione dell'Amministratore Delegato e del Dirigente Preposto
Relazione del Collegio Sindacale
Relazione della Società di Revisione

Lettera del Presidente

Signor Azionista,

anche il 2011 del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane presenta risultati economici in forte crescita, confermando e migliorando, per il quarto anno consecutivo, l'andamento positivo registrato a partire dall'esercizio 2008. Il 2011 registra in particolare un significativo miglioramento del risultato netto, pari a 285 milioni di euro (di cui 272 milioni di euro realizzati da Gruppo e 13 milioni di euro dai terzi), più che raddoppiato rispetto all'esercizio precedente (+156 milioni di euro rispetto al 2010, con un incremento di oltre il 120%). Tale andamento di ulteriore crescita – che assume ancor più significato in un periodo di crisi economica congiunturale che vede il nostro Paese ancora in posizione di forte difficoltà – pone le proprie basi essenzialmente sull'incremento dei ricavi operativi, che si attestano a circa 8,3 miliardi di euro (8 miliardi a fine 2010), trainato dai maggiori volumi prodotti soprattutto nel segmento viaggiatori a mercato (+4%).

In continuità con quanto avvenuto negli ultimi anni, l'esercizio 2011 conferma il percorso di puntuale allineamento con gli obiettivi strategici e gestionali definiti nel Piano di Impresa del Gruppo FS Italiane e, come già per gli ultimi due esercizi, il raggiungimento anticipato in termini temporali degli obiettivi di performance economica previsti nel Piano stesso.

Sul fronte delle Risorse Umane, il Gruppo ha mostrato di saper dare un'ulteriore spinta verso una maggior capacità di razionalizzazione ed efficienza della propria struttura organizzativa; i dipendenti passano, dall'1 gennaio al 31 dicembre 2011, da 80.153 a 73.616 unità (-8%), con un costo del lavoro che, parallelamente, è diminuito di oltre il 5%, fermandosi a fine 2011 poco sopra i 4 miliardi di euro. Ciò è stato reso possibile grazie alla continua fase di reingegnerizzazione dei processi operativi, accompagnata da "iniezioni di tecnologia" che ne hanno aumentato la produttività e qualità.

Con riferimento all'andamento dell'offerta, l'esercizio appena chiuso è stato caratterizzato da un rafforzamento dell'offerta nel segmento "mercato" e della introduzione della diversificazione nei livelli di servizio. In particolare per il Freccirossa il 2011 ha segnato una importante svolta realizzata mediante il superamento delle tradizionali classi, 1° e 2°. Sono infatti entrati in servizio i primi treni commerciali realizzati con convogli totalmente rinnovati per offrire, alle diverse tipologie di clientela servita, un servizio su misura con i nuovi quattro livelli di servizio (Executive, Business, Premium e Standard), confermando il Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane pioniere della sperimentazione e dell'innovazione in Europa.

Per quanto riguarda il trasporto regionale, pur avendo fatto registrare un incremento dei ricavi da traffico e un corrispondente miglioramento della customer satisfaction, esso è oggetto di particolare attenzione in quanto – a seguito delle disposizioni normative che hanno introdotto l'obbligo per le Regioni di mettere a gara il servizio di trasporto – potrebbe essere necessaria una rivisitazione da parte di Trenitalia delle somme da destinare agli investimenti in materiale rotabile essendo venuto meno il rinnovo dei contratti alla loro naturale scadenza (2014).

In data 3 Maggio 2011, dall'alleanza tra Trenitalia SpA e il Gruppo FNM è nata in Lombardia Trenord Srl, il primo grande operatore specializzato nel trasporto pubblico locale su ferro. Si è completato così il processo di unificazione tra la società Le Nord e la Direzione Regionale Lombardia di Trenitalia, iniziato a fine 2009 e che si è concluso con il conferimento dei relativi complessi aziendali, portando così Trenord a rappresentare ormai la seconda impresa italiana di trasporto locale su ferro. La 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'aeroporto internazionale.

Sul fronte investimenti l'anno 2011 rappresenta – con il varo del nuovo Piano Industriale 2011-2015 che prevede investimenti pari a circa 27 miliardi di euro, di cui 6 miliardi destinati all'acquisto di nuovi treni – il primo anno in cui il Gruppo FS Italiane ha inteso porre le basi di un imponente programma quinquennale di interventi destinati ad accrescere sensibilmente la dotazione infrastrutturale del Paese e a fornire servizi sempre più qualificati e diversificati grazie all'offerta di nuovi treni più confortevoli e tecnologicamente evoluti, insieme ai stazioni moderne sempre più integrate con il tessuto metropolitano.

La spesa per investimenti complessivi realizzati dal Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane nel corso del 2011 (3.808 milioni di euro) prosegue nel *trend* previsto, degli ultimi due anni, mostrando una flessione

“mirata” (-8%) rispetto al volume di contabilizzazioni realizzato nell’anno precedente, strettamente connessa a quel processo cruciale, da tempo avviato, di ottimizzazione dell’uso delle risorse finanziarie disponibili, in particolare di quelle – limitate – messe a disposizione, laddove previste, dallo Stato.

Per quanto riguarda i nuovi rotabili, sono entrate in esercizio 70 locomotive, di cui 7 per il trasporto a media-lunga percorrenza nazionale/internazionale e 63 per il regionale. Sono stati, inoltre, riconsegnati all’esercizio, dopo interventi di ristrutturazione, 52 locomotive, 1.614 fra carrozze e carri, nonché 17 treni. Con riferimento alle strategie di sviluppo ed internazionalizzazione del Gruppo FS Italiane, coerentemente alle previsioni del piano industriale di rafforzamento del suo posizionamento quale terzo operatore ferroviario europeo, il 25 febbraio 2011 è stato acquisito il gruppo Arriva Deutschland; successivamente la società “veicolo” FS2Move GmbH utilizzata allo scopo (51% da Ferrovie dello Stato Italiane SpA e al 49% dal Fondo di investimento infrastrutturale lussemburghese Cube Transport SCA) ha incorporato Netinera Deutschland GmbH (nuovo nome assunto a marzo 2011 dalla capogruppo di Berlino), prendendo a sua volta, contemporaneamente, tale ultima denominazione sociale.

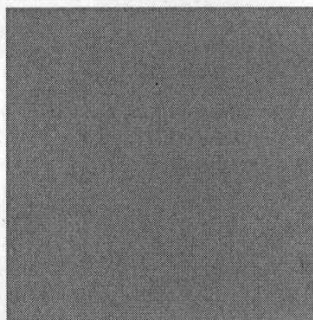
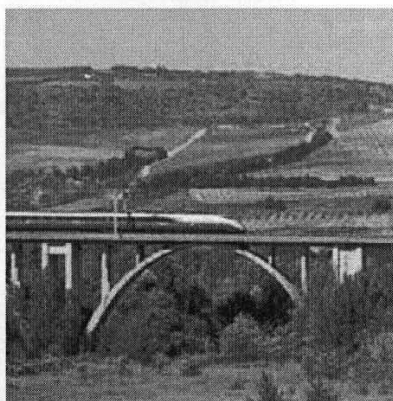
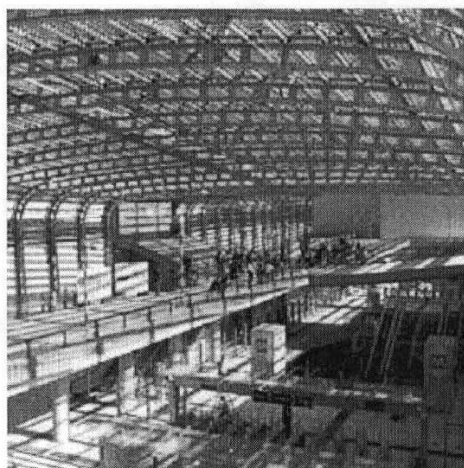
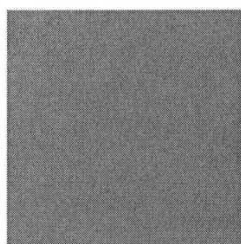
In termini di andamento, il gruppo Netinera ha sviluppato nel corso del 2011 volumi pari a 27,9 milioni di treni-kilometro, posizionandosi al terzo posto nel mercato tedesco con il 4,4% della quota complessiva, ed ha chiuso l’esercizio con risultati allineati alle previsioni incluse, per il 2011, nel piano industriale a suo tempo elaborato allo scopo di definire il prezzo di acquisizione del gruppo tedesco.

Il Gruppo FS Italiane ha condotto, anche nel corso del 2011, numerose iniziative volte a progredire nella ricerca dell’equilibrio tra aspetti economici, sociali e ambientali. Queste iniziative sono sostenute, al pari delle attività di *core business*, allo scopo di corrispondere agli interessi diffusi degli *stakeholder*. Ma anche lo sviluppo delle stesse attività di *core business* gioca un ruolo determinante a livello di sostenibilità ambientale considerata l’importanza rivestita dal trasporto su ferro per la creazione di un modello di mobilità sostenibile. Viaggiare in treno, infatti, consente a ogni passeggero di produrre mediamente il 70% in meno di gas serra rispetto allo stesso viaggio in aereo e il 60% in meno rispetto allo stesso viaggio in auto. Basti pensare che nel corso del 2011, con l’entrata a regime degli oltre 1000 km di nuove linee Alta Velocità/Alta Capacità con i treni Frecciarossa e Frecciargento hanno viaggiato con questa modalità più di 25 milioni di persone, evitando così di immettere nell’atmosfera oltre 600 mila tonnellate di CO₂. Il Gruppo FS Italiane rappresenta quindi per il Paese un’opportunità strategica nella realizzazione di un modello di sviluppo sostenibile. E ne è pienamente consapevole.

A testimonianza di come il Gruppo FS Italiane sia ormai divenuto punto di riferimento della comunità economico finanziaria e professionale è doveroso ricordare che Ferrovie dello Stato Italiane SpA ha vinto, con il suo Annual Report 2010 composto dal Bilancio Consolidato di Gruppo, dal Bilancio individuale della Capogruppo e dal Rapporto di Sostenibilità, l’Oscar 2011 nella categoria “Grandi Società e Imprese non Quotate”. Il Premio – promosso, gestito e organizzato annualmente dalla FERPI-Federazione Relazioni Pubbliche Italiana – si svolge sotto l’Alto Patronato del Presidente della Repubblica e rappresenta il massimo riconoscimento in Italia per la qualità dell’informativa finanziaria, anche sul fronte della sostenibilità. Guardando al 2012, come noto il settore “mercato”, a partire dal secondo trimestre dell’anno è stato interessato dalla modifica degli equilibri a seguito dell’ingresso di nuovi operatori privati che hanno iniziato ad operare sulla componente più remunerativa del mercato stesso, a detrimento delle quote attualmente detenute. La difficile congiuntura economica e la conseguente aleatorietà del mercato prevista per il 2012, la complessa sfida in corso legata alle operazioni di ristrutturazione del settore Cargo e del servizio Universale passeggeri ed il fattore legato al citato arrivo sul mercato di nuovi operatori del servizio AV, sono tutti elementi che portano a considerare i risultati raggiunti nel 2011 difficilmente confermabili nell’esercizio in corso, pur con previsioni sempre positive.

Il Gruppo, se da un lato sta proseguendo a concentrare la massima attenzione al rafforzamento dell’offerta dei servizi di trasporto ferroviario – in particolare del segmento dei “Servizi a Mercato” 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, in parallelo, il già citato impegno in termini di investimenti assunto in ossequio ai Contratti di Servizio sottoscritti con le Regioni italiane, nonché la realizzazione di un impegnativo percorso di ristrutturazione del settore Cargo secondo le linee guida già delineate nel corso della seconda metà del 2009; tale percorso dovrà portare, nell’arco dell’attuale piano industriale, ad avere tutti i settori di *business* di Trenitalia in grado di generare risultati positivi.

Lamberto Cardia



PAGINA BIANCA



PAGINA BIANCA

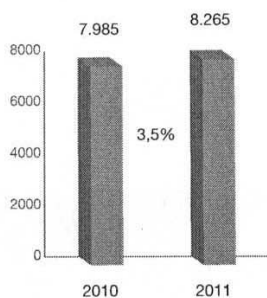
Risultati consolidati raggiunti nel 2011

Principali dati economici, patrimoniali e finanziari	2011	2010	Delta	%
Ricavi operativi	8.265	7.985	280	3,5%
Costi operativi	(6.461)	(6.312)	(149)	(2,4%)
Margine operativo lordo (EBITDA)	1.804	1.673	131	7,8%
Risultato operativo (EBIT)	664	507	157	31,0%
Risultato netto	285	129	156	120,9%
Capitale investito netto	45.178	46.483	(1.305)	(2,8%)
Mezzi propri	36.846	36.509	337	0,9%
Posizione finanziaria netta	8.332	9.974	(1.642)	(16,5%)
Debt/Equity	0,23	0,27	(0,04)	(14,6%)
Investimenti tecnici del periodo	3.808	4.143	(335)	(8,1%)

valori in milioni di euro

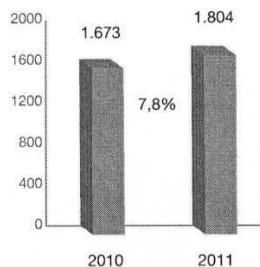
Ricavi operativi

VALORI IN MILIONI DI EURO



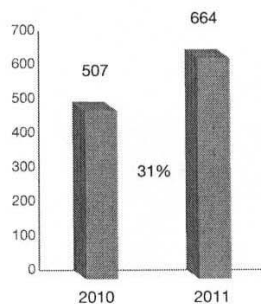
Mol (Ebitda)

VALORI IN MILIONI DI EURO



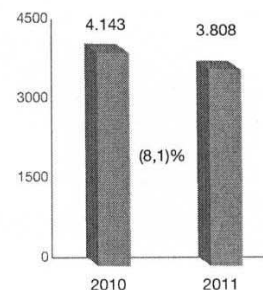
Risultato operativo (Ebit)

VALORI IN MILIONI DI EURO



Investimenti

VALORI IN MILIONI DI EURO



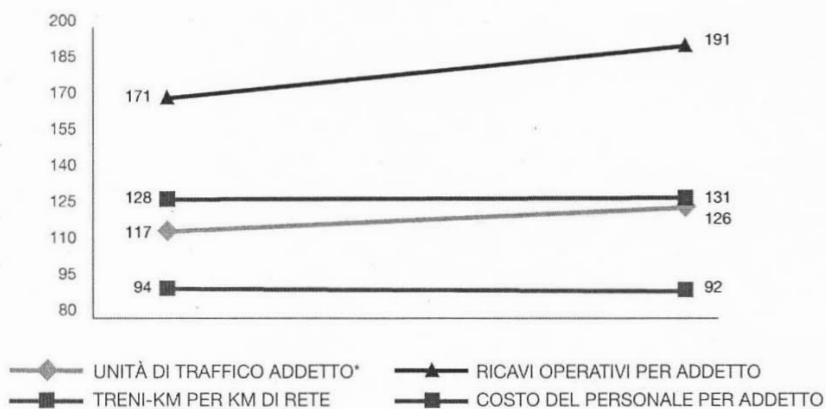
Principali indicatori economici

	2011	2010
EBITDA/RICAVI OPERATIVI	21,83%	20,95%
ROS (EBIT/RICAVI OPERATIVI)	8,03%	6,35%
COSTO DEL PERSONALE/RICAVI OPERATIVI	(49,57%)	(54,13%)

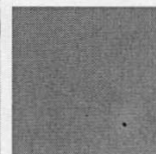
Evoluzione dei parametri aziendali

N.I. 2000 = 100

VALORI IN MILIONI DI EURO



* Per omogeneità di confronto il traffico 2010 non tiene conto del traffico sviluppato da Trenord Srl.



Principali eventi dell'esercizio

Interventi normativi

Febbraio

- In data 2 febbraio 2011, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT) ha adottato - ai sensi dell'art. 58 della legge 23 luglio 2009, n. 99 - il decreto diretto ad individuare i requisiti che le imprese ferroviarie devono possedere per il rilascio ed il mantenimento della "licenza nazionale passeggeri".
- In data 16 febbraio 2011, è stata adottata la direttiva 2011/7/UE, volta a comprimere i ritardi di pagamento nelle transazioni commerciali, che prevede per le amministrazioni pubbliche (compresi gli organismi di diritto pubblico la cui attività è finanziata in modo maggioritario dallo Stato) l'obbligo di pagamento entro 30 giorni (prorogabile fino ad un massimo di 60 giorni).
- 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 (MEF), nelle more della sottoscrizione dei contratti, a corrispondere a Trenitalia SpA le somme previste per gli anni 2009 e 2010.

Marzo

- In data 24 marzo 2011, il decreto legislativo 43/2011 ha dato attuazione alla direttiva 2008/110/CE, che modifica la direttiva 2004/49/CE, relativa alla sicurezza delle ferrovie comunitarie, e diretta a disciplinare - tra l'altro - la manutenzione dei veicoli ferroviari.
- In data 28 marzo la Commissione Europea ha presentato il nuovo libro bianco "Guida ad un'area unica per i trasporti europei - Verso un sistema di trasporto competitivo ed efficiente". Il documento definisce - attraverso una serie di obiettivi - le priorità per il futuro della politica dei trasporti europea fino al 2050. Per quanto riguarda gli obiettivi di maggiore interesse ferroviario, l'UE ha sottolineato la sua ambizione di spostare entro il 2050 il 30% delle merci attualmente trasportate su strada entro distanze di 300 km su altri modi di trasporto più sostenibili (ferrovie, marittimo), di triplicare la lunghezza dell'attuale rete AV europea entro il 2030, completarla entro il 2050 e collegarla ai maggiori aeroporti europei al fine di poter trasportare con la ferrovia la maggior parte del traffico passeggeri su medie distanze. Tra le iniziative legislative che la Commissione intende adottare nel 2012-2013 figura un Quarto Pacchetto Ferroviario, mirante tra l'altro a completare il mercato unico attraverso l'apertura alla concorrenza dei mercati nazionali passeggeri - inclusi i contratti di servizio pubblico da attribuire attraverso gare - a garantire un accesso non discriminatorio all'infrastruttura, a studiare costi e vantaggi della "separazione strutturale" tra gestore dell'infrastruttura e operatore di trasporto.

Aprile

- In data 11 aprile 2011 è stato approvato dal Consiglio dei Ministri il Decreto Legislativo n. 61 “Attuazione della direttiva 2008/114/CE relativa all’individuazione e alla designazione delle infrastrutture critiche europee (ICE) e alla valutazione della necessità di migliorarne la protezione”, volta ad introdurre misure comuni ai Paesi membri per incrementare la prevenzione di possibili attentati ed a migliorare la protezione delle infrastrutture critiche nei settori dell’energia e dei trasporti, individuate con le modalità indicate nel Decreto Legislativo, in caso di minacce provenienti in modo accidentale o volontario dall’attività umana, dalle tecnologie o da catastrofi naturali.

Maggio

- In data 6 maggio 2011 il decreto legislativo n. 68, “Disposizioni in materia di autonomia di entrata delle regioni a statuto ordinario e delle province, nonché di determinazione dei costi e dei fabbisogni standard nel settore sanitario”, ha – tra l’altro – disposto la fiscalizzazione delle risorse per il trasporto pubblico locale, disponendo – con decorrenza 2012 – la soppressione dei relativi trasferimenti statali in favore delle regioni, aventi carattere di generalità e permanenza (successivamente, il decreto legge 6 dicembre 2011, n. 201, ha posticipato tale decorrenza al 2013).
- In data 10 maggio 2011, la Commissione Europea ha adottato il regolamento (UE) n. 445/2011, che istituisce un sistema di certificazione dei soggetti responsabili della manutenzione di carri merci.

Giugno

- In data 29 giugno 2011 la Commissione Europea ha adottato la proposta relativa al Quadro finanziario Multiennale (*Multiannual Financial Framework*) UE 2014-2020 che prevede un budget di 1.083 miliardi di euro in impegni pari a circa 1,11% del PIL. La proposta prevede un importante aumento delle risorse destinate alle Reti Transeuropee di trasporto, Energia e Telecomunicazioni. In questo ambito l’importo proposto dalla commissione specificatamente per i trasporti TEN è di 21,6 miliardi di euro a cui si aggiungono almeno 10 miliardi di euro di Fondi strutturali da gestire a livello nazionale e regionale.

Luglio

- In data 6 luglio 2011, il decreto legge n. 98/2011, “Disposizioni urgenti per la stabilizzazione finanziaria”, convertito in legge dall’art. 1, comma 1, della legge 15 luglio 2011, n. 111, ha tra l’altro:
 - introdotto un sovrapprezzo (da determinare con successivo decreto del MIT) al canone dovuto per l’esercizio dei servizi di trasporto passeggeri a media e lunga percorrenza, non forniti nell’ambito di contratti di servizio, per la parte espletata su linee appositamente costruite o adattate per l’alta velocità, attrezzate per velocità pari o superiori a 250 chilometri orari. I relativi introiti sono versati all’entrata del bilancio dello Stato ed utilizzati per contribuire al finanziamento degli oneri dei servizi universali di trasporto ferroviario di interesse nazionale oggetto di contratti di servizio;
 - previsto che una quota, fino a 314 milioni di euro, delle risorse derivanti dal recupero degli aiuti ex articolo 24 del Decreto Legge 29 novembre 2008, n. 185 (regime di esenzione fiscale in favore delle c.d. ex municipalizzate), possa essere destinata alle regioni a statuto ordinario per le esigenze del trasporto pubblico locale, anche ferroviario, connesse all’acquisto del materiale rotabile;
 - istituito, presso il MEF con decorrenza dall’anno 2011, il fondo per il finanziamento del trasporto pubblico locale, anche ferroviario, nelle regioni a statuto ordinario, con dotazione di 400 milioni di euro annui;

- riconosciuto all'Ufficio per la Regolazione dei Servizi Ferroviari autonomia organizzativa e contabile, nei limiti delle risorse economico-finanziarie assegnate;
- trasferito compiti e funzioni delle gestioni commissariali governative ferroviarie alla Direzione generale del MIT.

Settembre

- La legge 14 settembre 2011, n. 148, "Conversione in legge del Decreto Legge 13 agosto 2011, n. 138, reca ulteriori misure urgenti per la stabilizzazione finanziaria e per lo sviluppo". Per quanto di interesse del Gruppo FS Italiane si evidenziano le seguenti disposizioni:
 - Fondo TPL: il Fondo per il finanziamento del trasporto pubblico locale, anche ferroviario, istituito dall'art. 21, c. 3 del D.L. 98/2011, pari a 400 milioni di euro, escluso dai vincoli del Patto di stabilità;
 - Fondo infrastrutture: una quota del Fondo infrastrutture pari a 250 milioni di euro per ciascuno degli anni 2013 e 2014 è destinata, con decreto del MIT di concerto con il MEF, ad interventi infrastrutturali nei territori degli enti territoriali che provvedano alla dismissione di partecipazioni in società esercenti servizi pubblici locali.
- Il decreto legislativo 6 settembre 2011, n. 159, "Codice delle leggi antimafia e delle misure di prevenzione, nonché nuove disposizioni in materia di documentazione antimafia, a norma degli articoli 1 e 2 della legge 13 agosto 2010, n. 136", reca l'attuazione delle disposizioni di cui alla L. 136/2010 (Piano straordinario contro le mafie), che aggiorna la normativa in materia, con l'obiettivo di ottenere l'armonizzazione ed il coordinamento dell'intera normativa. Il testo prevede, tra l'altro, che la documentazione antimafia, ossia la comunicazione antimafia e l'informazione antimafia, devono essere acquisite dalle pubbliche amministrazioni, enti pubblici, società o imprese controllate dallo Stato, concessionari di opere pubbliche, contraenti generali, prima di stipulare approvare o autorizzare i contratti pubblici e i subcontratti relativi a lavori, servizi e forniture, il cui valore sia pari o superiore a quello fissato dalla legge in attuazione delle direttive comunitarie in materia di opere e lavori pubblici. Con successivo Regolamento, adottato con decreto del Ministro dell'Interno, di concerto con i Ministri della Giustizia, delle Infrastrutture e dei Trasporti e dello Sviluppo Economico, dovranno essere individuate le attività suscettibili di infiltrazione mafiosa per le quali occorre sempre acquisire la documentazione antimafia indipendente dal valore dell'appalto.

Ottobre

- In data 15 ottobre 2011 è entrata in vigore la Direttiva 2011/76/UE del Parlamento europeo e del Consiglio dell'Unione Europea del 27 settembre 2011 che modifica la direttiva 1999/62/CE relativa alla tassazione di autoveicoli pesanti adibiti al trasporto di merci su strada per l'uso di talune infrastrutture. Il nuovo testo prevede che gli Stati membri possano introdurre pedaggi delle infrastrutture a carico dei veicoli pesanti calcolati sui c.d. costi esterni, quali l'inquinamento atmosferico e acustico, sulla distanza percorsa, sull'utilizzo delle strade, il peso dei veicoli e sugli orari in cui circolano. La direttiva dovrà essere recepita dagli Stati Membri entro il 16 ottobre 2013.
- In data 19 ottobre la Commissione Europea ha pubblicato il Regolamento Finanziario sulla "Connecting Europe Facility" e il nuovo Regolamento sulle Linee Guida TEN. Ha inoltre deciso di lanciare da subito una prima tranche di *Project Bonds* per un ammontare di circa 230 Milioni di euro. Nel quadro del Regolamento Finanziario "Connecting Europe Facility" la Commissione ha proposto di stanziare su un *budget* totale di 50m di euro, la somma di 31.694 per i trasporti, destinati prevalentemente alla ferrovia. Solo i progetti inclusi nella "Core Network" potranno beneficiare di questi fondi e, per quanto riguarda i corridoi TEN di interesse italiano, il regolamento individua e include i 5 corridoi europei, con esclusione per il Ponte di Messina e il Corridoio 6 Rotterdam-Genova. Per quanto concerne la proposta per le future linee-guida delle nuove reti transeuropee di trasporto

(TEN-T) la nuova strategia prevede una rete dei trasporti che si articola in due livelli, cioè una centrale c.d. “Core Network” da completare entro il 2030 e una globale o “Comprehensive Network” da completare entro il 2050.

Novembre

- La Legge 11 novembre 2011, n. 180, recante “Norme per la tutela della libertà d’impresa. Statuto delle imprese” è volta alla tutela e allo sviluppo delle piccole medie imprese (PMI) in adempimento dello *Small Business Act* europeo per le PMI (comunicazione CE 2008/394) e in estrema sintesi prevede: maggiore semplificazione nei rapporti con la PA e riduzione e trasparenza degli oneri amministrativi; misure volte a contrastare i ritardi di pagamento delle PA e delle grandi imprese nelle transazioni commerciali con delega al Governo per il recepimento della direttiva 2011/7/CE sui ritardi di pagamento; trasparenza e semplificazione dell’accesso della PMI agli appalti pubblici – privilegiando lo strumento dell’ATI; istituzione del “Garante per le micro, piccole e medie imprese” presso il MISE con l’introduzione della legge annuale per la tutela e lo sviluppo delle PMI.
- La Legge 12 novembre 2011, n. 183, “Legge di Stabilità 2012” prevede le riduzioni delle spese non rimodulabili dei Ministeri; tra queste si segnalano:
 - la norma che consentiva agli esercenti delle attività di trasporto merci di ottenere il rimborso, anche mediante compensazione, dell’incremento dell’accisa sul gasolio usato come carburante, viene modificata prevedendo la sostituzione dell’autorizzazione di spesa con appositi stanziamenti del MEF;
 - la riduzione, per un importo di 5 milioni di euro, a decorrere dal 2012 delle risorse destinate alle ferrovie in gestione commissariale governativa;
 - la riduzione dei trasferimenti al Fondo per il funzionamento dell’Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie, per un importo di 6 milioni di euro per il 2012 e di 2 milioni per il 2013;
- In data 22 novembre è stato pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale dell’Unione Europea il Testo della Direttiva sui diritti dei consumatori. Il trasporto passeggeri è escluso dal campo di applicazione della Direttiva con l’eccezione dei contratti di trasporto venduti *on-line* o a distanza.

Dicembre

- In data 20 dicembre la Commissione Europea ha formalizzato le proprie proposte di semplificare e modernizzare la normativa europea su appalti pubblici e concessioni. Le proposte adottate fanno seguito alla pubblicazione del Libro Verde sugli Appalti, attraverso il quale l’esecutivo europeo aveva avviato da gennaio ad aprile 2011 un ampio processo di consultazione - cui anche il Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane ha partecipato - allo scopo di acquisire contributi sulle possibili modifiche da apportare alla normativa europea sui contratti pubblici.
I nuovi disegni normativi sono costituiti in particolare da:
 - una proposta di nuova Direttiva sugli appalti pubblici nei settori ordinari, in sostituzione della Direttiva 2004/18/CE;
 - una proposta di nuova Direttiva sugli appalti pubblici nei settori speciali, (acqua energia, servizi di trasporto e postal)che sostituirà la Direttiva 2004/17/CE;
 - una proposta di nuova Direttiva sulle concessioni, materia sinora non disciplinata a livello europeo.
- Il decreto legge 6 dicembre 2011, n. 201, “Disposizioni urgenti per la crescita, l’equità e il consolidamento dei conti pubblici”, convertito in legge dall’articolo 1, comma 1, legge 22 dicembre 2011, n. 214, così come successivamente modificato dal Decreto Legge 24 gennaio 2012, n. 1, ha, tra l’altro, previsto la presentazione da parte del Governo, entro tre mesi dalla legge di conversione del decreto legge medesimo, di un disegno di legge diretto ad istituire una specifica autorità indipendente di regolazione dei trasporti. Nelle more di tale istituzione, le funzioni in materia di regola-

zione dei trasporti – così come individuate nel dettaglio nel decreto – vengono svolte dall’Autorità per l’energia elettrica ed il gas. Tale provvedimento contiene, inoltre, una serie di disposizioni in materia di trasporto pubblico locale; in particolare:

- viene posticipata al 2013 la soppressione dei trasferimenti statali alle regioni per il TPL aventi carattere di generalità e permanenza;
 - il Fondo per il finanziamento del trasporto pubblico locale, anche ferroviario, nelle Regioni a statuto ordinario, viene incrementato di 800 milioni di euro annui, a decorrere dall’anno 2012; dal 2013 tale fondo verrà alimentato da una compartecipazione al gettito derivante dalle accise sui carburanti;
 - le risorse del Fondo per gli investimenti del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane, possono essere utilizzate, per l’anno 2011, per contribuire ad assicurare lo svolgimento dei servizi di trasporto pubblico locale ferroviario da parte di Trenitalia nelle Regioni a statuto ordinario;
 - sono abrogate alcune specifiche disposizioni previgenti relative a criteri e modalità di ripartizione di specifiche risorse per trasporto pubblico locale e confermata l’esigenza di applicare misure di efficientamento e razionalizzazione dal 2012.
- In data 29 dicembre 2011, il decreto legge 216/2011, “Proroga di termini previsti da disposizioni legislative”, convertito in legge dall’articolo 1, comma 1, legge 24 febbraio 2012, n. 14, ha previsto che – entro febbraio 2012 – il Governo, d’intesa con la Conferenza Stato Regioni, definisca per il periodo 2012-2014 gli obiettivi di efficientamento e razionalizzazione del TPL nel suo complesso, le conseguenti misure da adottare entro il primo trimestre del 2012, nonché le modalità di monitoraggio ed i criteri di riparto del Fondo per il finanziamento del trasporto pubblico locale.



Operazioni straordinarie

Gennaio

- In data 3 gennaio 2011 è stata iscritta nel registro delle imprese di Roma la neo costituita TAV Srl. La società ha sede in Roma Piazza della Croce Rossa, ha come unico socio Ferrovie dello Stato Italiane SpA, un capitale sociale pari a 50.000 euro e per oggetto sociale l'esercizio del trasporto ferroviario passeggeri a media e a lunga percorrenza, metropolitano e regionale.

Febbraio

- In data 16 febbraio 2011 è stata formalmente comunicata la *clearance antitrust* sull'operazione che ha visto Ferrovie dello Stato Italiane SpA in *partnership* con il Fondo d'investimento CUBE Infrastructure, presentare un'offerta vincolante per l'acquisto del 100% del capitale delle società Arriva Deutschland e Arriva Grundstücksgesellschaft nell'ambito della procedura competitiva indetta da Deutsche Bahn su indicazione dell'Unione Europea. L'acquisizione è stata poi formalizzata il 25 febbraio successivo. Con questa operazione, il consorzio Ferrovie dello Stato Italiane SpA - Cube Infrastructure (rispettivamente al 51 e 49%) ha conquistato una importante quota di mercato, pari ad oltre il 4% 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 Italiane, 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 Italiane del nuovo nome identificativo per il Gruppo neo-acquisito 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.

Marzo

- In data 22 marzo 2011, le assemblee dei soci di RFI SpA e FS Logistica SpA, hanno deliberato di approvare il progetto di scissione parziale di RFI SpA, mediante assegnazione di parte del suo patrimonio in favore della FS Logistica SpA, sulla base dei valori risultanti dalle situazioni patrimoniali al 30 settembre 2010. In data 6 luglio 2011, è stato sottoscritto l'Atto di scissione che ha comportato con effetto dal 14 luglio 2011 la riduzione del capitale sociale della RFI SpA per 3.186.760 euro e l'aumento del capitale sociale di FS Logistica per lo stesso importo.

Maggio

- In data 3 Maggio, dall'alleanza tra Trenitalia SpA e il Gruppo FNM è nata Trenord Srl, il primo grande operatore specializzato nel trasporto pubblico locale su ferro. Si è completato così il processo di unificazione tra Le Nord e la Direzione Regionale Lombardia, iniziato a fine 2009 e che si è concluso con il conferimento dei relativi complessi aziendali.

- In data 19 maggio 2011 è stato stipulato l'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. Si tratta di scissione non proporzionale in quanto gli aumenti di capitale sia di FS Trasporti su Gomma Srl sia di Sicurezza Trasporti Autolinee - Sita Sud Srl sono stati attribuiti ai soci di Sita in maniera non proporzionale alla quota di partecipazione in quest'ultima società. È assegnato alla società beneficiaria FS Trasporti su Gomma Srl parte del patrimonio della società scissa e precisamente il Ramo d'Azienda Nord. La Scissione ha avuto efficacia dal 20 maggio 2011.
- In data 25 maggio 2011 l'Assemblea di Italcertifer ScpA ha deliberato la trasformazione da società consortile per Azioni in Società per Azioni.
- In data 26 maggio 2011 l'Assemblea straordinaria di Ferport Napoli Srl ha deliberato lo scioglimento anticipato della società e la conseguente liquidazione con decorrenza 1 luglio 2011.

Giugno

- In data 9 giugno 2011 l'Assemblea straordinaria di RFI SpA ha approvato il progetto di scissione parziale della società mediante assegnazione di parte del suo patrimonio a Ferrovie dello Stato Italiane SpA, costituito da immobili non strumentali ubicati nelle stazioni di Milano C. le, Roma Termini, Napoli C. le e Torino Porta Nuova, alle Ferrovie dello Stato Italiane SpA, sulla base delle situazioni patrimoniali al 31 marzo 2011. La scissione comporterà, con decorrenza dagli effetti della scissione, la riduzione del capitale della società scissa RFI SpA per l'importo di 149.512.294 euro mediante annullamento di n. 149.512.294 azioni dal valore nominale di 1,00 euro ciascuna. Il valore effettivo del patrimonio netto assegnato alla società beneficiaria è pari all'importo di 149.512.294 euro, corrispondente ad un pari importo di capitale sociale.
- In data 28 giugno 2011 l'Assemblea dei soci di Sinter-Inland Terminal SpA in liquidazione ha deliberato di sciogliere anticipatamente la società e di metterla in liquidazione.

Luglio

- In data 11 luglio 2011 il Consiglio di Amministrazione di RFI SpA ha approvato la proposta di conferimento del ramo d'azienda denominato "Navigazione traghetti mezzi gommati e passeggeri" a favore della società Blufferies Srl. Il ramo d'azienda è costituito dai collegamenti marittimi esercitati in libero mercato sullo Stretto di Messina e relativi al trasporto passeggeri ed al cosiddetto trasporto gommato.
- In data 27 luglio 2011, l'Assemblea di Metroscail Scarl in liquidazione - con la presenza dell'unico socio Ferservizi SpA - ha deliberato di procedere alla liquidazione delle quote degli ex soci falliti (Gecom Srl quota pari al 10%, S.I.G. '96 Srl quota pari al 10% e R.G. Srl in liquidazione quota pari al 5%), per un valore complessivo di 2.500,00 euro (mediante compensazione con i crediti vantati nei confronti di ciascuno di essi) e di attribuire le quote di capitale sociale disponibili pari ad 2.500 euro al socio Ferservizi SpA. Quest'ultima, in sede assembleare, ha manifestato la disponibilità ad acquisire le quote di capitale disponibili e di conseguenza, in data 30 settembre 2011 ha provveduto alla regolazione contabile nei confronti della società. Successivamente in data 20 dicembre il Consiglio di Amministrazione, a seguito delle attività poste in essere dalla controllata Metroscail Scarl in liquidazione, funzionali allo scioglimento della stessa, ha conferito mandato all'Amministratore Delegato per concludere il processo societario volto alla definitiva chiusura della società mediante fusione per incorporazione.

Agosto

- In data 30 agosto 2011 è stato sottoscritto l'atto di fusione per incorporazione di Netinera Deutschland GmbH in FS2Move. Contestualmente alla fusione, FS2Move ha cambiato la propria denominazione sociale in Netinera Deutschland GmbH. Il giorno 26 settembre 2011 ha avuto effetto la fusione mentre gli effetti contabili e fiscali decorrono dal 1° gennaio 2011.

Settembre

- In data 6 settembre 2011 si è tenuta l'Assemblea Straordinaria per l'atto di fusione per incorporazione della Italcontainer SpA in FS Logistica SpA con effetti giuridici dal 1° ottobre 2011 e contabili dal 1° gennaio 2011. La fusione per incorporazione è avvenuta sulla base dei bilanci al 31 dicembre 2010 delle società partecipanti alla fusione, senza aumento del capitale della società incorporante.

Ottobre

- In data 5 ottobre 2011, l'Assemblea dei soci ha deliberato di sciogliere anticipatamente, ai sensi dell'articolo 2484 n. 4 del Codice Civile, la società Network Terminali Siciliani Srl.

Novembre

- In data 4 novembre 2011, le Assemblee dei soci delle Società RFI SpA e FS Sistemi Urbani Srl hanno deliberato di approvare la proposta di scissione parziale mediante assegnazione di parte del patrimonio della prima (complessivi n.48 compendi immobiliari) a favore della Società FS Sistemi Urbani Srl, la cui quota sarà attribuita all'unico socio della società scissa, senza alcun conguaglio in denaro, sulla base dei valori risultanti dalle situazioni patrimoniali al 30 giugno 2011. In data 22 dicembre 2011 è stato sottoscritto l'Atto di scissione che ha comportato, con effetto dal 31 dicembre 2011, la riduzione del capitale della società scissa RFI SpA per l'importo di 10.612.012 euro.
- In data 14 novembre 2011, l'Assemblea dei soci di Artesia SAS, controllata al 50% da Trenitalia SpA ha deliberato di sciogliere anticipatamente la società e di metterla in liquidazione.

Dicembre

- In data 13 dicembre 2011, l'Assemblea Straordinaria di FS Formazione SpA ha deliberato di sciogliere anticipatamente la società e di metterla conseguentemente in liquidazione con efficacia dal 15 dicembre 2011.
- In data 16 dicembre 2011 si è tenuta un'Assemblea della società Porta Sud SpA in cui si è preso atto della situazione patrimoniale aggiornata al 30 novembre 2011. In tale sede FS Sistemi Urbani Srl ha espresso la volontà di procedere alla trasformazione della società in Srl.

Partecipazioni

Acquisizioni e vendite partecipazioni

Marzo

- Il 22 marzo Trenitalia SpA ha acquistato il 25% della quota azionaria di TX Logistik AG dai soci di minoranza, che detenevano il 49%, per un corrispettivo pari ad 49.340.587,00 euro e successivamente in data 24 marzo 2011, la stessa ha acquistato l'intera quota azionaria (residuo 24%) di TX Logistik AG dagli stessi soci per un corrispettivo pari ad 32.193.913,00 euro.

Aprile

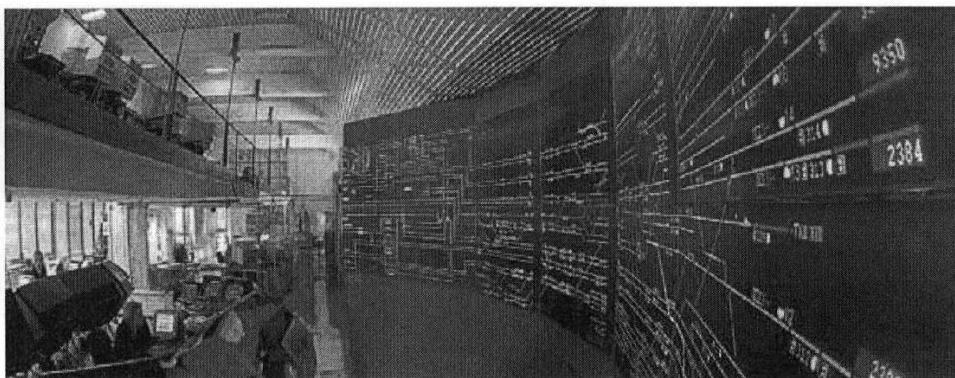
- In data 30 aprile 2011, è stata ceduta alla società Trenord Srl l'intera partecipazione posseduta da Trenitalia SpA in Tilo SA, pari al 50%, del capitale sociale, ad un valore di 650 mila euro.

Luglio

- In data 22 luglio Trenitalia SpA ha acquisito il 50% della società di diritto francese Trenitalia Veolia Transdev Sas mediante versamento di 19 mila euro; successivamente in data 27 luglio si è proceduto alla sottoscrizione di aumento di capitale sociale deliberato dall'Assemblea dei soci per la quota di competenza pari a 731,5 mila euro.

Settembre

- In data 29 settembre 2011, RFI SpA ha ceduto a Ferrovie dello Stato Italiane SpA l'intera quota di Italcertifer SpA per un corrispettivo pari a 672.605 euro.



Operazioni sul capitale

Gennaio

- In data 24 gennaio 2011 l'Ufficio del Registro delle Imprese di Roma ha iscritto l'aumento del capitale sociale di RFI SpA per 250 milioni di euro, deliberato in data 22 giugno 2010 dal CdA della società.
- In data 31 gennaio 2011 RFI SpA ha versato la propria quota di spettanza (13% del capitale sociale) della società Stretto di Messina SpA in seguito alla delibera del Consiglio di Amministrazione del 19 ottobre 2010, che ha richiamato il versamento di ulteriori 2/10 del capitale sociale della società, pari a 383.179.794 euro (interamente versato e sottoscritto per 260.562.259,92 euro).

Aprile

- In data 13 aprile l'Assemblea straordinaria di Tunnel Ferroviario del Brennero - Finanziaria di Partecipazioni SpA ha approvato l'aumento di capitale sociale in denaro, in forma scindibile, a copertura del fabbisogno 2011 per le attività della seconda fase pari ad 20 milioni di euro, determinato in funzione delle esigenze espresse dalla partecipata BBT SE per l'avanzamento dei lavori. L'aumento di capitale sociale è stato sottoscritto e versato per un importo complessivo pari a 19.484.000 euro. RFI SpA ha sottoscritto e versato in data 16 maggio 2011 la quota di propria spettanza pari a 16.996.000 euro; successivamente, in data 20 giugno 2011 ha ulteriormente versato 450.126 euro, quota di propria spettanza in seguito alla sottoscrizione e al versamento dell'inoptato da parte della Provincia di Verona per complessivi 516.000 euro.

Luglio

- In data 5 luglio 2011, l'Assemblea di Network Terminali Siciliani Srl ha deliberato di coprire le perdite del periodo 1 gennaio 2011-30 aprile 2011 mediante riduzione del capitale sociale per un importo di 39.654,00 euro. Pertanto il capitale sociale è passato da 65.272 euro ad 25.618 euro.

Novembre

- In data 8 novembre 2011, l'Assemblea di Trenitalia Logistics France Sas ha deliberato di ridurre il valore nominale delle azioni della società da 1.200 euro a 1 euro e di moltiplicare il numero delle azioni che compongono il capitale sociale della società per 1.200, in modo che il capitale sociale sia costituito da 1.350.000 azioni del valore di 1 euro ciascuna e, contemporaneamente, di estinguere il conto "perdite a nuovo", che ammonta a 1.306.580 euro, attraverso una riduzione di capitale sociale motivata da perdite per lo stesso ammontare; successivamente la stessa Assemblea ha deliberato di ridurre il numero delle azioni di 1.306.580 azioni, da 1.350.000 azioni a 43.420 azioni. Pertanto, il capitale sociale della Trenitalia Logistics France Sas, sottoscritto e versato, è attualmente pari ad 43.420 euro suddiviso in n. 43.420 azioni ordinarie del valore nominale di 1 euro.

- In data 15 novembre 2011, l'Assemblea dei soci di Italia Logistica Srl ha deliberato di approvare la situazione patrimoniale della società al 30 settembre 2011 che evidenzierebbe perdite complessive per 11.986.152 euro, ripianando dette perdite utilizzando per 6.891.814 euro tutte le riserve, azzeando il capitale sociale per 5.000.000 euro ed effettuando versamenti da parte dei soci a titolo di sovrapprezzo per 94.338 euro, importo corrispondente alle perdite residue, per la ricostituzione del capitale sociale. Inoltre, l'Assemblea ha deliberato di aumentare il capitale sociale fino a 900.000 euro. In data 19 dicembre 2011 è stato interamente sottoscritto e versato l'aumento del capitale sociale dai soci FS Logistica SpA e SDA Express Courier SpA.

Finanziamenti

Giugno

- In data 15 giugno Centostazioni SpA ha sottoscritto un contratto di finanziamento con BIIS - Banca Infrastrutture Innovazione e Sviluppo - dell'ammontare di 14 milioni di euro, indicizzato all'*Euribor* 6 mesi, con scadenza nel 2019 ed erogato in unica soluzione il 17 giugno 2011. Il prestito è finalizzato all'ottimizzazione della struttura patrimoniale della società nonché alla copertura di investimenti relativi al periodo 2009-2014; a tale proposito si rileva in particolare che la quota parte del finanziamento destinata agli investimenti è pari a 3 milioni di euro e deriva indirettamente dalla provvista BEI - Banca Europea degli Investimenti veicolata attraverso i fondi disponibili presso BIIS e destinati alle PMI.

Luglio

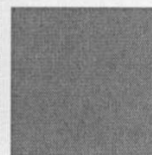
- In data 8 luglio RFI SpA ha sottoscritto un contratto di finanziamento con la BEI, dell'ammontare di 300 milioni di euro, indicizzato all'*Euribor* 6 mesi, con scadenza al 2021 ed ammortamento a quote capitali costanti a partire dal 2016. Il finanziamento è stato erogato in un'unica soluzione il 21 luglio. Le somme sono destinate alla prosecuzione dei lavori relativi al Progetto "Alta Velocità/Alta Capacità" della linea MI-NA. Questa operazione rappresenta un'assoluta novità rispetto alle modalità di accesso al canale di provvista della BEI essendo il primo finanziamento su base "*single risk*" ed assistito unicamente dalla garanzia della Capogruppo.

Agosto

- In data 3 agosto 2011, GSCR - Grandi Stazioni Ceska Republika ha siglato un contratto di finanziamento dell'importo di CZK 730 milioni (pari a circa 30 milioni di euro), indicizzato al tasso variabile ceco PRIBOR 6m, con scadenza al 2024 ed ammortamento a partire dal 2013. Il prestito presenta alcune caratteristiche tipiche del "project financing" ed è assistito, tra le altre *security*, da una garanzia di Grandi Stazioni della durata di 5 anni. Il ricavato dell'operazione è stato utilizzato in un'unica soluzione alla data del 9 agosto 2011 e destinato in misura prevalente al rimborso di un precedente finanziamento ponte erogato dalla controllante Grandi Stazioni (27 milioni di euro) e per la parte residuale alla copertura degli ulteriori fabbisogni per il completamento del progetto di *restyling* della stazione di Praga.

Ottobre

- Nel corso del mese la Banca Infrastrutture Innovazione e Sviluppo (BIIS), che aveva l'onere di anticipare a Grandi Stazioni SpA i contributi concessi dal Ministero delle Infrastrutture dei Trasporti e dal Ministero dell'Economia e delle Finanze, non ha concesso la proroga del periodo di utilizzo del contratto di finanziamento del 15 dicembre 2003 (Mutuo "B") di circa 250 milioni di euro, come previsto dal primo programma delle Infrastrutture strategiche (Legge 443/2001) di cui alla delibera CIPE 21/12/01 n. 12 ed al programma di interventi per la riqualificazione e la realizzazione delle infrastrutture complementari alle Grandi Stazioni (delibere CIPE 14/3/03 n. 10 e 6/4/06 n. 129), scaduto a dicembre 2008. Inoltre, tenuto conto delle tempistiche di erogazione del contributo della Legge Obiettivo e del programma aggiornato di avanzamento dei lavori, Grandi Stazioni SpA nel mese di novembre 2011 ha chiesto al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti di autorizzare l'erogazione diretta del contributo residuo. A dicembre il Ministero dell'Economia e delle Finanze - Dipartimento del Tesoro - ha dato il suo nulla osta e a febbraio 2012 Grandi Stazioni SpA ha ricevuto il nulla osta del Dipartimento della Ragioneria Generale dello Stato che ha concluso l'iter d'erogazione diretta del contributo da parte del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti; pertanto a marzo 2012 è stata presentata dalla società la richiesta di erogazione del contributo per circa 30 milioni di euro.



Altri eventi

Gennaio

- In data 13 gennaio la Alstom ha proposto ricorso al Consiglio di Stato, avverso il rigetto del TAR del Lazio dello scorso 9 dicembre 2010 con il quale veniva confermato l'esito della gara per la fornitura dei 50 nuovi treni AV. Successivamente, in data 15 Giugno, il Consiglio di Stato ha rigettato il ricorso proposto in gennaio dalla Alstom. Con tale sentenza, in via definitiva, è stata confermato l'operato della Società Trenitalia SpA, quindi, l'esito della gara per la costruzione di 50 nuovi treni per l'Alta Velocità assegnata alla RTI Ansaldo-Breda/Bombardier Transportation Italy. Il valore di acquisto dei nuovi treni sarà pari a circa 1,5 Miliardi di euro.

Febbraio

- In data 4 febbraio 2011 la Corte dei Conti ha registrato l'aggiornamento del Contratto di Programma 2007-2011, parte investimenti, sottoscritto in data 23 dicembre 2010 tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e RFI SpA.

Marzo

- In data 16 marzo 2011 il Consiglio di Amministrazione di Ferrovie dello Stato Italiane SpA ha approvato il Piano d'Impresa del Gruppo 2011-2015. Tra i principali obiettivi:
 - investimenti per 27 miliardi di euro in 5 anni, di cui 6 in nuovi treni, e un fatturato di Gruppo che nel 2015, con le attività estere, punta a superare i 10 miliardi di euro. Abbattimento dei costi operativi di ulteriori 300 milioni di euro con un'incidenza sul fatturato contenuta al 74% e con l'obiettivo di far crescere tutti i principali indicatori di redditività (ROI servizi trasporto 7,3% - EBITDA margin 26% - EBIT margin 10%);
 - un'offerta "ad hoc" per le esigenze di mobilità delle grandi aree metropolitane, il rilancio del trasporto merci, l'espansione sui mercati internazionali, la possibile apertura per alcuni *business* ai capitali privati e istituzionali, la messa a reddito del patrimonio *no core*.

Aprile

- Nel corso del mese 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 Italiane SpA al MIT, 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 stata inaugurata alla presenza del Presidente della Repubblica Italiana Giorgio Napolitano e del Presidente della Repubblica Ceca Vaclav Klaus, la stazione di Praga Centrale.

Maggio

- In data 18 maggio 2011 il Consiglio d'Amministrazione di RFI SpA ha espresso parere favorevole alla messa a reddito del complesso immobiliare di Roma Tiburtina, conferendo mandato all'Amministratore Delegato di RFI SpA a porre in essere tutti gli atti negoziali necessari e/o opportuni per provvedere all'affidamento a terzi della gestione, alle migliori condizioni per l'azienda. E' stata, quindi, avviata la procedura di gara ristretta svolta in ambito comunitario con pubblicazione del relativo bando sulla Gazzetta Ufficiale dell'Unione Europea in data 21 giugno e sulla Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana in data 22 giugno, finalizzata alla concessione per lo sfruttamento economico del complesso immobiliare di Roma Tiburtina, con gestione funzionale dello stesso mediante affidamento a imprese terze dei servizi di conduzione e manutenzione. A seguito dell'esame delle offerte pervenute, Grandi Stazioni SpA è risultata la migliore offerente.
- In data 24 maggio 2011 l'Assemblea Straordinaria di Ferrovie dello Stato SpA ha approvato il cambio di denominazione sociale in Ferrovie dello Stato Italiane SpA; sono rimaste invece immutate la ragione sociale, le attività che costituiscono l'oggetto sociale e le regole fondamentali dell'organizzazione.

Giugno

- In data 7 giugno 2011 la Regione Toscana e Trenitalia SpA hanno rimodulato il contratto di servizio in modo da tenere conto dello slittamento nella fornitura di nuovo materiale rotabile previsto dal contratto, prevedendo l'impegno per ulteriori sette carrozze a doppio piano, rispetto a quanto già pattuito. Trenitalia SpA entro il 2011 fornirà alla Regione quattro treni completamente ristrutturati e tre convogli elettrici doppio piano "Vivalto".
- In data 8 giugno 2011 è stato siglato l'Accordo Trenitalia - Venezia Lines, società marittima maltese che opera nel Nord Adriatico. Questo prevede riduzioni del 25% sui biglietti dei catamarani diretti in Croazia per i clienti di Ferrovie dello Stato Italiane che arriveranno nel Capoluogo lagunare con Frecciargento e Frecciabianca.



Luglio

- In data 12 luglio 2011, l'Assemblea dei soci della FS Trasporti su Gomma Srl ha modificato la denominazione sociale in Busitalia - Sita Nord Srl.
- Alle ore 4.00 del 24 luglio 2011 si è sviluppato un incendio alla sala apparati della stazione di Roma Tiburtina, che ha causato ripercussioni sul traffico locale e di media e lunga percorrenza, comunque ripristinato nella stessa giornata di domenica, sia pure in misura ridotta. Il 26 luglio seguente, si è tornati alla sostanziale regolarità della circolazione. L'evento non ha fortunatamente causato danni di alcuna entità alle persone e le sue possibili cause sono ancora in corso di accertamento da parte della commissione di inchiesta, prontamente attivata all'interno del Gruppo FS Italiane, e degli organismi tecnici dei Vigili del Fuoco, oltre che degli organi inquirenti, che si sono attivati per competenza. In merito al sinistro, allo stato attuale delle conoscenze, i conseguenti danni materiali risultano coperti, salvo franchigia, dalle coperture assicurative che il Gruppo FS Italiane ha immediatamente attivato, inclusa quella che garantisce le società del Gruppo per i danni occorsi a terzi.

Agosto

- In data 9 agosto 2011 è stato firmato l'accordo tra TX Logistik AG, società di trasporto merci di Trenitalia con l'azienda olandese di logistica Har Vaessen B.V. (Gruppo Jan de Rijk) per la realizzazione di un nuovo collegamento merci fra Paesi Bassi e Italia. Il treno merci da Venlo, Olanda, a Melzo (Milano) e ritorno avrà una frequenza di cinque volte alla settimana.
- In data 4 agosto 2011 sono entrate in servizio – due nuove locomotive modello E464, salgono così a 33 i moderni mezzi già in circolazione in Liguria. Le nuove locomotive rientrano nell'ambito del contratto, siglato nel 2009 fra Trenitalia e Bombardier, per la fornitura di 150 mezzi destinati all'intero territorio nazionale, per un investimento di circa 400 milioni di euro.

Settembre

- In data 5 settembre 2011, nel rispetto degli obiettivi di Gruppo, è stata aperta all'esercizio ferroviario la cosiddetta "bretella" per Firenze S.M. Novella, componente del dispositivo di "Scavalco". Quest'opera è finalizzata a ridurre le interferenze tra i treni AV/AC e le altre componenti di traffico (lunga percorrenza, trasporto regionale, merci) e si colloca nella zona posta fra le stazioni di Firenze Castello e Firenze Rifredi.
- In data 9 settembre 2011 è stata inaugurata la nuova stazione integrata di Porta Susa a Torino che si presenta come una stazione moderna e avveniristica, costruita con tecnologie innovative e secondo un nuovo concetto trasportistico, che prevede una totale integrazione tra la metropolitana e la ferrovia. Per l'utente sarà, infatti, possibile accedere dalla stazione ferroviaria alla metropolitana, e viceversa, all'interno dello stesso fabbricato, senza mai uscire al piano strada. La nuova Porta Susa sarà la principale stazione torinese per il traffico ferroviario a livello regionale, nazionale, internazionale e per i treni ad Alta Velocità. La stazione sarà non solo un punto di riferimento per il trasporto di persone e merci su rotaia, ma anche un polo di riferimento per quanto riguarda l'accoglienza e il turismo.

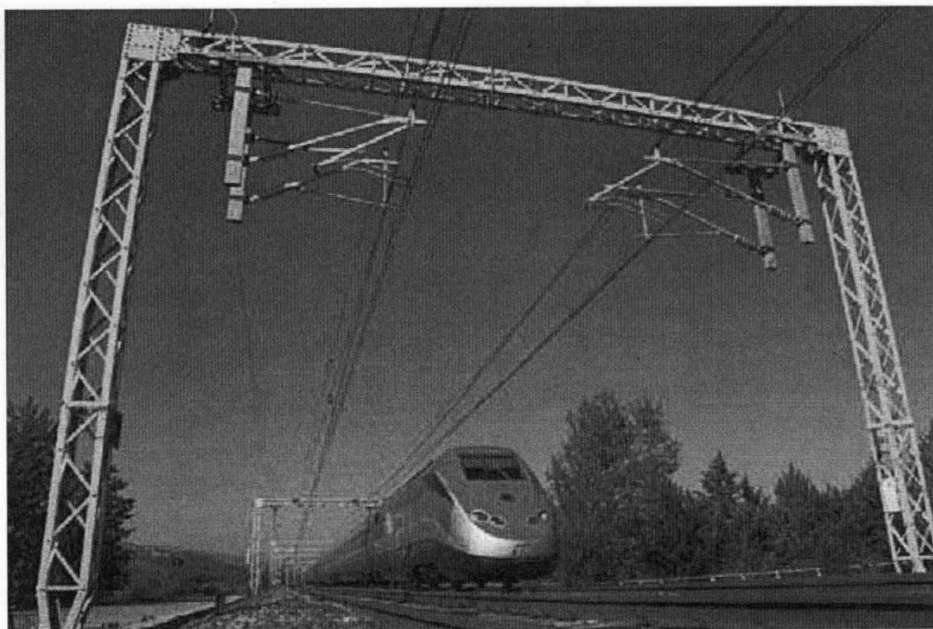
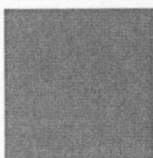
- In data 22 settembre 2011 il Tribunale di Roma ha respinto la domanda dei pendolari della linea Fr 8, Roma-Nettuno, che il 10 febbraio avevano promosso una *Class Action* contro la società di trasporto del Gruppo FS Italiane. L'ordinanza del Tribunale ha giudicato inammissibili tutte le istanze avanzate dai pendolari. Per quanto concerne il presunto danno patrimoniale, il Tribunale ne ha dichiarata inammissibile la richiesta non giudicando "diritti individuali omogenei, tutelabili attraverso l'azione di classe" quelli espressi dai pendolari che hanno promosso l'azione. Ritenuti inammissibili, e respinte, anche la richiesta di risarcimento del danno non patrimoniale e quella di adeguare il livello di servizio offerto agli *standard* previsti dal contratto di servizio (questione quest'ultima che, secondo l'ordinanza, esula dal perimetro della *class action*).
- In data 30 settembre il Ministero francese dei Trasporti ha rilasciato la licenza di Impresa Ferroviaria a Trenitalia Veolia Transdev (TVT) che è diventata, quindi, la prima società ferroviaria privata autorizzata ad operare in Francia nel trasporto di passeggeri. TVT si è presentata sul mercato internazionale lanciando un nuovo servizio sulla tratta notturna Parigi-Milano-Venezia. Il nuovo servizio, esercitato con il marchio Thello ("*the train that says hello*"), è iniziato a metà dicembre.

Novembre

- A partire dal 7 novembre 2011 è diventato più semplice e sicuro l'acquisto dei biglietti *online* sul sito Trenitalia – nella sezione Le Freccie (www.lefreccie.it) – grazie a PayPal, il metodo di pagamento *online*. L'accordo siglato da Trenitalia e PayPal rientra in un più ampio progetto di crescita e consolidamento dei servizi *e-commerce*, sempre più apprezzati e utilizzati dai clienti della società di trasporto del Gruppo FS Italiane.
- In data 11 novembre 2011 è stato firmato a Roma, da RFI SpA e dal *General Contractor* COCIV, il contratto per i lavori della linea AV/AC del Terzo Valico dei Giovi sulla linea Milano-Genova. La linea AV/AC del Terzo Valico dei Giovi sarà realizzata per lotti costruttivi, secondo quanto previsto dalla Legge Finanziaria 2010. La nuova linea AV/AC, parte integrante del Corridoio europeo dei due mari Lione/Genova-Basilea-Duisburg-Rotterdam/Anversa, si sviluppa prevalentemente in galleria ed ha una lunghezza complessiva di circa 67 km. Il Committente dell'opera è RFI SpA mentre l'alta sorveglianza è affidata alla società Italferr. L'investimento complessivo per il Terzo Valico dei Giovi è di 6,2 miliardi di euro. La conclusione dei lavori è prevista per fine 2019.
- In data 26 novembre 2011 sono entrati in circolazione, sulla rete ad Alta Velocità, i primi Frecciarossa senza più la tradizionale divisione in prima e seconda classe. Al loro posto, quattro livelli di servizio e una varietà di soluzioni di viaggio che faranno del Frecciarossa, ancor più di oggi, il treno per tutti, capace di soddisfare ogni esigenza. Il superamento delle due classi e il passaggio ai quattro livelli (*Standard, Premium, Business, Executive*) è un'iniziativa rivoluzionaria che non trova analogie in nessun altro Paese.
- In data 28 novembre 2011 il Presidente della Repubblica Giorgio Napolitano ha inaugurato la nuova stazione AV di Roma Tiburtina, la prima ad essere completata dei cinque grandi *hub* collegati al sistema ferroviario Alta Velocità. Nell'ambito delle celebrazioni per il 150esimo anniversario dell'Unità d'Italia, la stazione Tiburtina è stata intitolata a Camillo Benso Conte di Cavour, ritenuto uno dei principali artefici del sistema ferroviario italiano. Grazie alle operazioni di valorizzazione immobiliare delle aree di Tiburtina non più funzionali alle attività ferroviarie, Ferrovie dello Stato Italiane ha potuto coprire finanziariamente gli interventi realizzati per la nuova struttura. La stazione interessa una superficie totale di circa 50.000 mq, con un investimento complessivo di oltre 320 milioni di euro, di cui 170 milioni per il corpo stazione.

Dicembre

- In data 1 dicembre 2011 Ferrovie dello Stato Italiane SpA si è aggiudicata il Premio “OSCAR di Bilancio 2011” per la categoria “Società e Grandi Imprese Non Quotate” con il suo *Annual Report* composto dai Bilanci Consolidato di Gruppo e Individuale della Capogruppo, oltre che dal Rapporto di Sostenibilità, al 31 dicembre 2010. L’OSCAR – promosso, gestito e organizzato dalla FERPI (Federazione Relazioni Pubbliche Italiana) sotto l’Alto Patronato del Presidente della Repubblica – è riconosciuto unanimemente come riferimento per la comunità economico-finanziaria e professionale ed ha avuto, nella sua edizione 2011, questo significativo sottotitolo: “Il Premio per l’Italia che produce, investe, cresce e con orgoglio spiega come”. La motivazione con cui la Giuria finale ha accompagnato la consegna del Premio al Gruppo FS Italiane è stata la seguente: “*Il Bilancio Consolidato e di Esercizio, nonché il Rapporto di Sostenibilità del Gruppo, evidenziano un significativo miglioramento rispetto agli anni passati relativamente agli elementi oggetto di valutazione. A tutti gli effetti è comparabile a quello di una quotata, anche rispetto all’adozione degli IFRS (first adoption). La lettura del bilancio, molto ricco d’informazioni, è agevolata dall’adozione di uno stile grafico leggero e coerente e dal buon equilibrio fra testi, foto, grafici e tabelle. Il commento dei risultati consuntivi è completo e la descrizione degli aspetti prospettici della gestione aziendale è adeguata*”.
- In data 20 dicembre 2011 è stato firmato nel corso della Commissione intergovernativa italo-francese, un Accordo che definisce le condizioni di realizzazione e di esercizio della linea Alta Capacità Torino-Lione, il cui valore complessivo è di 8,2 miliardi di euro. L’opera, in quanto segmento del Corridoio Mediterraneo che collega la Penisola Iberica a Kiev, è stata inserita tra le infrastrutture strategiche comunitarie e può quindi candidarsi a richiedere il cofinanziamento massimo, che corrisponde al 40 per cento.



Sostenibilità

Il Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane continua il proprio percorso di Sostenibilità nella certezza di aver intrapreso la via migliore per aver successo anche nel medio-lungo periodo, particolarmente in fasi di difficoltà dell'economia come quella attuale.

In linea con tale convinzione il Gruppo FS Italiane ha condotto, anche nel corso del 2011, numerose iniziative volte a progredire nella ricerca dell'equilibrio tra aspetti economici, sociali e ambientali. Queste iniziative sono sostenute, al pari delle attività di *core business*, allo scopo di corrispondere agli interessi diffusi degli *stakeholder* tutti.

In particolare, l'importanza dell'interazione con l'ambiente è evidente nell'oggetto sociale stesso del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane: la realizzazione e la gestione di reti di infrastruttura per il trasporto ferroviario e lo svolgimento dell'attività di trasporto, prevalentemente su rotaia, di merci e di persone. Il trasporto su ferro gioca, infatti, un ruolo determinante per la creazione di un modello di mobilità sostenibile. Per esempio, l'entrata a regime, oramai da più di un anno, degli oltre 1000 km di nuove linee Alta Velocità/Alta Capacità con i treni Frecciarossa e Frecciargento, oltre a modificare le abitudini di spostamento dei viaggiatori, ha contribuito a migliorare il profilo di sostenibilità del settore dei trasporti. Nel corso del 2011, hanno viaggiato con questa modalità più di 25 milioni di persone, evitando così di immettere nell'atmosfera oltre 600 mila tonnellate di CO₂. Viaggiare in treno, infatti, consente a ogni passeggero di produrre mediamente il 70% in meno di gas serra rispetto allo stesso viaggio in aereo e il 60% in meno rispetto allo stesso viaggio in auto. Il Gruppo FS Italiane rappresenta quindi per il Paese un'opportunità strategica nella realizzazione di un modello di sviluppo sostenibile. E ne è pienamente consapevole.

Di seguito sono riportate le principali iniziative, per le Risorse Umane, i Clienti e l'Ambiente, promosse nel 2011 da un Gruppo che, con i suoi 70.000 dipendenti, con 500 milioni di clienti e 50 milioni di tonnellate di merci all'anno e 9 mila treni che ogni giorno circolano sulla rete ferroviaria, supporta il Paese verso un modello di sviluppo sostenibile.

Risorse Umane

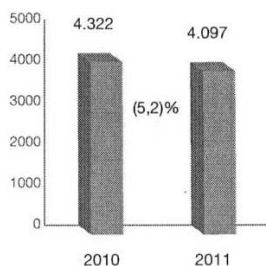
Il numero dei dipendenti del Gruppo è passato dalle 80.153 unità del 31 dicembre 2010 alle 73.616 unità del 31 dicembre 2011 scontando una diminuzione netta pari a 6.537 unità. Analoga diminuzione si registra nelle consistenze medie (-6.149 unità).

Dipendenti al 31.12.2010	80.153
Entrate	980
Uscite (*)	7.517
Dipendenti al 31.12.2011	73.616
Consistenza media 2010	82.566
Consistenza media 2011	76.417

(*) di cui 6.160 risoluzioni del rapporto di lavoro e 1.357, nette, derivanti da cambiamenti del perimetro societario (Gruppo Sogin, Trenord, Netinera)

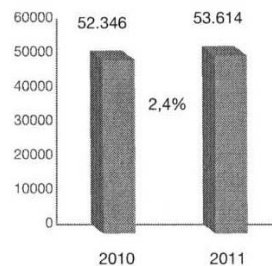
Costo del personale

VALORI IN MILIONI DI EURO

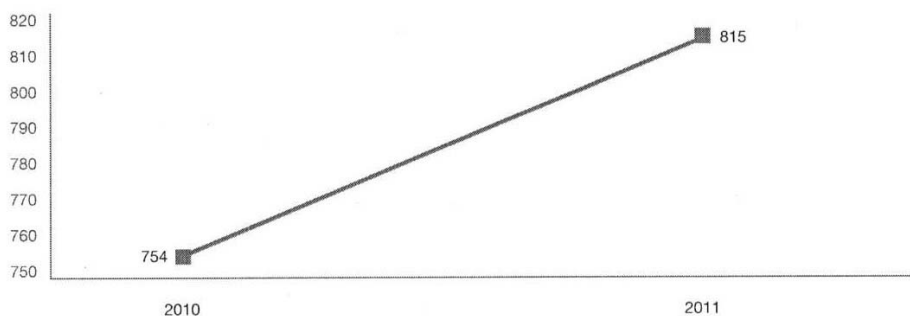


Costo medio del personale per addetto

UNITÀ DI EURO/N° MEDIO DIPENDENTI



Unità di traffico per addetto*



* Il dato 2010 è stato depurato, per omogeneità di confronto, del traffico sviluppato da Trenord.

Le relazioni industriali

Nell'anno 2011 si è data applicazione alle importanti intese sottoscritte il 17 novembre 2010, in particolare per quanto riguarda:

- la riorganizzazione produttiva e l'organizzazione del lavoro della Divisione Cargo di Trenitalia attraverso l'avvio del nuovo modulo di equipaggio di condotta con un macchinista ed un agente polifunzionale nei servizi diurni;
- la conclusione delle procedure territoriali per l'accesso alle prestazioni straordinarie del cd. Fondo Bilaterale (accompagnamento a pensione), che hanno interessato nel 2011 circa 2.500 lavoratori, di tutti i settori della Divisione Cargo nonché "gli inidonei" ad attività di sicurezza e gli addetti alle strutture amministrative e di supporto di tutte le società/divisioni all'interno del Gruppo.

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 ed all'intesa tecnica, tuttora non operativa, raggiunta il 30 settembre 2010 sui primi quattro istituti comuni ai due settori (campo di applicazione, decorrenza e durata, sistema delle relazioni industriali e diritti sindacali, mercato del lavoro), con la mediazione del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e del Ministero 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, è proseguito il confronto per il rinnovo della restante parte del CCNL della Attività Ferroviarie tra la delegazione datoriale Federtrasporto/Agens e Gruppo FS Italiane e le Organizzazioni Sindacali, che è tuttora in corso.

Il 25 febbraio 2011 è stato sottoscritto l'Accordo quadro con le Organizzazioni sindacali di categoria che consente alle Società del Gruppo FS Italiane di accedere per la formazione ai fondi di Fondimpresa finanziati anche con la quota del contributo per la disoccupazione involontaria che dal 1° gennaio 2009 le aziende del Gruppo sono obbligate a versare per legge.

Politiche di gestione e sviluppo del personale

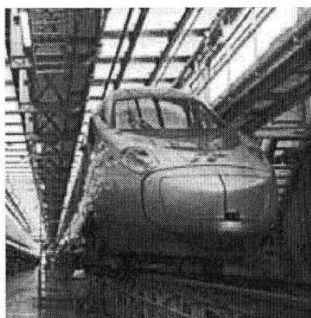
Gli interventi sulle risorse umane che il Gruppo FS Italiane ha realizzato nel corso del 2011 sono stati finalizzati ad incrementare i livelli di produttività e ad adeguare le competenze professionali delle risorse di Gruppo ai nuovi scenari, interni ed esterni.

La riduzione di personale, conseguente agli effetti dell'introduzione delle nuove tecnologie ed all'efficientamento produttivo, è stata gestita – in particolare – sia attraverso sistemi di incentivazione all'esodo, sia grazie all'attivazione delle prestazioni straordinarie del citato Fondo Bilaterale. L'utilizzo di tali strumenti ha consentito di gestire senza criticità e conflitti il ridimensionamento della forza impiegata. In tale contesto, il ricorso al mercato esterno per la ricerca di personale esperto è risultato molto contenuto anche grazie ad una politica attiva di *job posting* interno e di mobilità infragruppo che ha portato alla maggiore valorizzazione delle professionalità e delle potenzialità delle risorse interne già impiegate nel Gruppo.

Il reclutamento di neolaureati ad alto potenziale è stato realizzato principalmente attraverso la proficua collaborazione con la comunità accademica e tramite una serie di iniziative mirate allo scopo, tra le quali merita menzione il Master di "Ingegneria delle infrastrutture e dei sistemi ferroviari" realizzato in collaborazione con l'Università "La Sapienza" di Roma.

Lo sviluppo delle risorse umane si è concentrato su tre filoni di attività:

- valutazione e monitoraggio dei *target* di interesse di Gruppo;
- erogazione *feedback* ai dirigenti valutati tra il 2009 e il 2011 per la restituzione dei risultati dell'*appraisal*;
- realizzazione del Sistema Integrato di Valutazione di Gruppo (SIV).



Fondo per il perseguimento di politiche attive a sostegno del reddito e dell'occupazione per il personale delle società del Gruppo

Si rammenta che il cd. Fondo Bilaterale ha lo scopo – per le aziende del Gruppo che sono sprovviste degli ammortizzatori sociali tradizionali – di dare attuazione agli interventi previsti dall'art. 59, comma 6, della legge 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. Come evidenziato nei commenti sulla gestione del precedente esercizio, a novembre 2010 è stato raggiunto un accordo sindacale a livello nazionale che ha consentito, nei mesi successivi, di avviare le procedure sindacali territoriali e di raggiungere gli accordi che hanno individuato i lavoratori in esubero, da esodare – a partire da Marzo 2011 – attraverso l'attivazione delle prestazioni straordinarie del Fondo. È proseguita in parallelo un'intensa attività relazionale con le strutture INPS per implementare le procedure di gestione del/per il Fondo, consentendo così di perfezionare gli accessi al Fondo e l'erogazione delle prestazioni straordinarie nei tempi programmati.

La Formazione

La formazione del Gruppo FS Italiane, in linea con le politiche aziendali e al fine di supportare il *management* nel governo del cambiamento e nel fronteggiare la sfida della competizione, si è focalizzata sul rafforzamento e sullo sviluppo di competenze di pianificazione e controllo, gestione e coordinamento delle persone e innovazione e sul mantenimento e aggiornamento di conoscenze tecnico-specialistiche. Nell'ambito della formazione istituzionale, sono stati portati avanti anche corsi di orientamento ai principali processi ferroviari, rivolti ai giovani neo assunti dalle diverse società operative del Gruppo (Trenitalia, RFI, Italferr, Ferservizi, GrandiStazioni e Cento Stazioni, FS Logistica e FS Sistemi Urbani).

In ordine alla formazione manageriale, sono proseguite le attività relative a due importanti progetti: il primo, "Sviluppo Competenze Strategiche", rivolto ai dirigenti e incentrato sui temi della gestione delle persone e dell'innovazione; il secondo, di sostegno e consolidamento al ruolo "Quadri Apicali", focalizzato sui temi della pianificazione, decisione, guida e coordinamento.

A supporto dei percorsi di formazione manageriale ed istituzionale è stata sviluppata la nuova *release* della sezione "Formazione" sul sito intranet di Gruppo denominato "Linea Diretta" che, oltre a rappresentare un *repository* del materiale didattico, permetterà la consultazione dei progetti di innovazione sviluppati da team intersocietari e interfunzionali dei dirigenti partecipanti al percorso formativo e delle buone prassi nate nell'ambito del percorso di formazione dei Quadri Apicali.

La formazione tecnico professionale ha continuato a focalizzarsi sull'aggiornamento di normative e metodi di lavoro per specifiche famiglie professionali.

La Sicurezza e la Salute sul lavoro

La salute e la sicurezza sul lavoro costituiscono per il Gruppo FS Italiane un elemento qualificante per lo sviluppo nazionale e internazionale del proprio *business*. Il Piano Industriale 2011-2015 ribadisce e sottolinea tale valore riaffermando l'impegno per assicurare un livello di sicurezza sempre più elevato per ogni attività svolta dal personale, anche attraverso il costante rafforzamento dei modelli di organizzazione e di gestione della sicurezza.

Nel quinquennio in corso (2011-2015) i principali obiettivi, in linea con gli indirizzi di miglioramento dell'Unione Europea, sono la riduzione del 25% degli infortuni complessivi e del 10% del relativo indice di incidenza (numero degli infortuni per 1000 dipendenti).

Per rendere più stringente il raggiungimento di tali obiettivi è stato inserito, per la prima volta nel 2011 tra i criteri di valutazione delle *performance* dei vertici e dei dirigenti delle società del Gruppo, un indicatore di *performance* di sicurezza sul lavoro denominato "Indice di qualità organizzativa della sicurezza sul lavoro". L'obiettivo di riferimento fissato è stato la riduzione del 2% del valore dell'indice di incidenza degli infortuni, articolato per Gruppo e per singole società.

Le attività realizzate nel 2011 sono state incentrate sulla piena attuazione degli obiettivi di riduzione degli infortuni e di miglioramento della prevenzione secondo i nuovi indirizzi di medio termine 2011-2015 e l'adeguamento delle misure di prevenzione alle novità normative intervenute nel 2011.

In tale contesto, la società Trenitalia ha terminato l'iter di certificazione del sistema di gestione integrato sicurezza del lavoro, ambiente e qualità delle proprie unità produttive, secondo gli *standard* OHSAS 18001/2007, ISO 14001 e ISO 9001.

È stato inoltre effettuato un approfondimento sulla normativa e sulla giurisprudenza riguardo agli obblighi dei datori di lavoro nei confronti dei dipendenti inviati all'estero, tematica sempre più attuale per effetto dello sviluppo internazionale del Gruppo.

Il *trend* degli infortuni sul lavoro delle principali società del Gruppo FS Italiane (Ferrovie dello Stato Italiane, RFI, Trenitalia, Ferservizi ed Italferr), sulla base dei dati forniti dall'ente assicuratore INAIL con riferimento agli infortuni indennizzati nel periodo 2005-2011 (i dati relativi al 2011 non sono ancora consolidati), evidenzia un costante miglioramento sia per la contrazione del numero di infortuni sia per la diminuzione dell'indice di incidenza.

L'obiettivo di riduzione del fenomeno infortunistico del 15%, come fissato con la precedente DG 113/2008 per il periodo 2008-2010, è stato raggiunto e superato, essendosi registrata una riduzione effettiva pari al 21%. Il miglioramento nella gestione delle attività di sicurezza è sottolineato dalla riduzione del valore dell'indice di incidenza che, nel 2010, è stato pari 38,18, permettendo una riduzione complessiva in termini percentuali del 4,7%.

I dati del 2011, anche se in via di definizione, mostrano un deciso miglioramento rispetto agli obiettivi: la riduzione degli infortuni, valutata sulla base degli infortuni indennizzati e degli infortuni non ancora esitati dall'INAIL, è di oltre il 10% rispetto al *target* prefissato del 5%, così come la diminuzione dell'indice di incidenza è di circa il 5% a fronte di un obiettivo del 2%.

In merito procede il completamento della certificazione parte terza riguardante la sicurezza sul lavoro, ambientale e sulla circolazione ferroviaria.

Ambiente

Nel 2011 si è dato seguito al progetto per lo sviluppo del Sistema di Gestione Ambientale (SGA) di Gruppo con la conclusione della gara europea per la fornitura di servizi professionali finalizzati a supportare la Capogruppo e le società operative nell'implementazione dei relativi sub-Sistemi di Gestione Ambientale. È stata emessa la Politica Ambientale di Gruppo a seguito della quale sono state redatte, o aggiornate, le Politiche Ambientali di RFI, Trenitalia, Italferr, Ferservizi, FS Sistemi Urbani e FS Logistica. Nel corso del 2011 si è avviato infine il percorso formativo sulle tematiche ambientali, indirizzato alle risorse della nuova famiglia professionale Ambiente che raggruppa le figure professionali delle società operative con un ruolo di coordinamento e controllo nell'ambito del Progetto SGA.

Il Gruppo ha dato inizio a un importante progetto per l'adozione di una soluzione informativa per la pianificazione, il monitoraggio e il *reporting* della Sostenibilità, con l'obiettivo di:

- supportare l'applicazione del Modello di Governo della Sostenibilità;
- promuovere l'integrazione con il processo di pianificazione industriale;
- agevolare la rendicontazione degli indicatori di Sostenibilità, aumentando l'affidabilità del dato.

Proseguono inoltre le attività per assicurare il corretto recepimento delle procedure previste dal SISTRI (Sistema Informatico di Tracciabilità dei Rifiuti) all'interno delle società operative del Gruppo, monitorando l'evoluzione normativa, individuando le criticità generate all'interno della realtà ferroviaria e partecipando a tavoli di lavoro con la Segreteria Tecnica del Ministero dell'Ambiente e Confindustria.

L'attenzione del Gruppo nel promuovere un sistema di trasporto sostenibile mirato alla riduzione dei livelli di congestione del traffico e di inquinamento atmosferico in aree densamente popolate, si è concretizzata anche con l'avvio di una serie di attività per favorire la mobilità aziendale dei dipendenti. Nel corso del 2011 sono stati nominati, da parte di 8 società del Gruppo, 28 *Mobility Manager* nelle 14 principali aree metropolitane italiane.

Di seguito sono riportate le principali iniziative condotte dalle Società del Gruppo nel 2011:

- La promozione, nei processi di acquisto di beni e servizi, di un approccio improntato al *green procurement* che prevede l'inserimento di criteri ambientali nelle specifiche tecniche delle nuove gare (Trenitalia ha introdotto criteri ambientali nella gara per la fornitura della carta dei biglietti ferroviari, Ferservizi si è attivata nelle gare inerenti l'acquisto di auto di servizio, in quelle per la fornitura di arredi e per la carta per ufficio). Anche i nuovi allestimenti dei treni Frecciarossa sono stati scelti tenendo conto di parametri di eco-sostenibilità (luci a led nelle carrozze, sostituzione della vetroresina con materiali riciclabili, pelle dei sedili proveniente da produttori certificati a basso impatto ambientale, vernici a base d'acqua).
- La realizzazione della ventunesima edizione della campagna "Treno Verde", in collaborazione con Legambiente, per monitorare la qualità dell'aria e l'inquinamento acustico nelle città e sensibilizzare i cittadini sulle tematiche ambientali.
- L'elaborazione del "Progetto Impianto Verde" finalizzato all'ottimizzazione degli *standard* energetici nei 64 siti industriali di proprietà di Trenitalia.
- La riduzione delle emissioni di CO₂ negli impianti tecnici di Trenitalia ottenuta anche grazie all'osservanza delle indicazioni riportate nelle "Linee guida per l'uso razionale dell'energia e delle risorse idriche" emanate a febbraio 2011.
- La sperimentazione da parte di RFI, nella stazione di Fabriano, di una soluzione di telegestione degli impianti dei servizi aggiuntivi che consente la regolazione dell'illuminazione del piazzale e delle pensiline in funzione della circolazione ferroviaria, il monitoraggio *wireless* dei contatori di acqua e gas, il comando e controllo del riscaldamento dei deviatori in funzione dei parametri rilevati da una centralina meteorologica.

- L'avvio, da parte di RFI, di studi finalizzati allo sviluppo del software "INAC 3D" che consente l'integrazione dell'attuale sistema di simulazione acustica con quello di progettazione delle barriere anti-rumore. RFI ha avviato inoltre le fasi propedeutiche alla sperimentazione di un sistema di abbattimento del rumore ferroviario alla sorgente con dispositivi meccanici applicati ai binari (*rail-dampers*).
- La sottoscrizione, tra FS Sistemi Urbani ed RFI, di un contratto per l'attività di ricognizione degli asset di proprietà di FS Sistemi Urbani per gli aspetti legati alla sicurezza ambientale.
- La definizione, da parte di Italferr, di un piano per il miglioramento del monitoraggio e delle prestazioni ambientali, attraverso l'applicazione di una metodologia per la valutazione e rimozione delle emissioni di gas serra e di una metodologia per la valutazione della sostenibilità ambientale dell'infrastrutture ferroviarie. In tale ambito Italferr ha ricevuto dalla Società di certificazione SGS un importante riconoscimento, il "Merit Awards", per aver integrato i tre sistemi di Qualità (ISO 9001), Ambiente (UNI EN ISO 14001) e Salute e Sicurezza nei luoghi di lavoro (BS OHSAS 18001) in un unico Sistema Integrato.
- L'implementazione, da parte di Italferr, della Banca dati SIGMAP – Sistema Informativo Geografico Monitoraggio Ambiente e Progetti – con una nuova sezione tematica dedicata alle bonifiche ambientali.
- La pubblicazione del portale Osservatori Ambientali, nato dall'impegno condiviso tra il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, RFI e Italferr, per promuovere un'ampia diffusione di informazioni inerenti lo stato di qualità ambientale del territorio interessato dalle attività ferroviarie.
- La realizzazione, da parte di Italferr, del Portale Cartografico per la raccolta dei dati territoriali geografici e la condivisione di mappe tematiche il cui accesso agli utenti interni è garantito attraverso il portale web GIS. Tali dati cartografici, opportunamente riorganizzati, sono resi disponibili al pubblico attraverso siti web divulgativi realizzati da Italferr.

Energia

Nel corso dell'anno sono proseguite, nelle società operative del Gruppo, le attività di monitoraggio e le diagnosi energetiche mirate a garantire maggiore efficienza. A seguito di un processo di individuazione puntuale dei punti di prelievo e di separazione delle utenze, è stato possibile attuare interventi mirati alla razionalizzazione dei consumi elettrici (e idrici).

Le iniziative principali sono state:

- L'adeguamento, da parte di RFI, della documentazione relativa all'impiantistica delle stazioni con l'introduzione, nelle specifiche tecniche, di un sistema di illuminazione a led in stazioni, marciapiedi e sottopassi.
- Il proseguimento, da parte di RFI, della sperimentazione della Piattaforma Energetica Polifunzionale presso lo stabilimento ferroviario di Catanzaro Lido, per l'applicazione di soluzioni tecnologiche per la produzione di energie rinnovabili. La piattaforma è costituita da un impianto alimentato a biomassa, un impianto minieolico e un impianto fotovoltaico.
- Il completamento, da parte di Centostazioni, delle indagini energetiche finalizzate al rilascio degli attestati di Certificazione Energetica dei fabbricati viaggiatori delle stazioni di Ancona, Brescia, Campobasso, Ferrara, Novara e Trieste.
- L'adeguamento dell'impianto di illuminazione delle torri faro, da parte di FS Logistica, presso il Terminal Padova Interporto.

Relativamente alle fonti energetiche rinnovabili, le società del Gruppo sono impegnate nel promuoverne l'uso, dandone evidenza nei bandi di gara per la fornitura di energia elettrica (Grandi Stazioni ha richiesto il 20% della fornitura da fonti rinnovabili certificate).

Emissioni atmosferiche

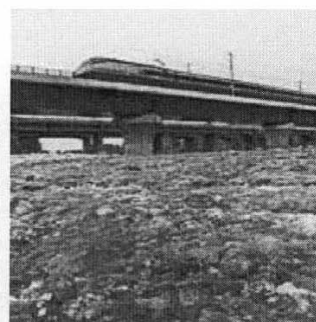
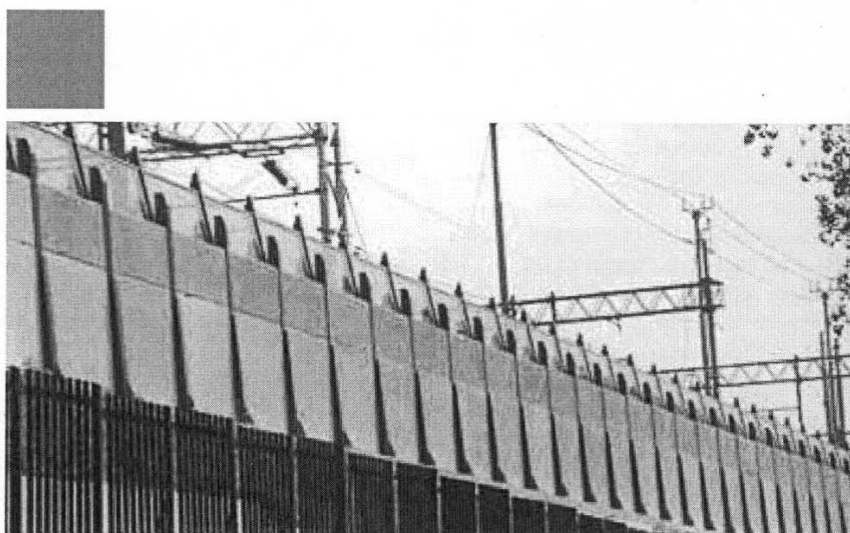
Il Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane, oltre alle attività di efficientamento energetico sopra riportate, ha condotto diverse attività finalizzate a ridurre le emissioni di gas serra quali: studi tecnici per il contenimento delle dispersioni energetiche; analisi indirizzate alla mappatura dei fabbricati al fine di ottimizzare i consumi reali; monitoraggi giornalieri delle emissioni delle centrali di produzione termica e frigorifera. Grandi Stazioni ha avviato inoltre, nell'ambito dei lavori di riqualificazione delle principali stazioni, la fase esecutiva del progetto di realizzazione delle nuove centrali termiche a maggior rendimento, che progressivamente andranno a sostituire quelle a gasolio.

Busitalia-Sita Nord ha acquistato 15 nuovi autobus con motore a scarico controllato, in sostituzione di altrettanti mezzi più datati.

Impatto acustico

Per contenere l'inquinamento acustico della circolazione ferroviaria, nel 2011 sono stati effettuati diversi interventi:

- Trenitalia ha realizzato analisi e misurazioni di clima acustico su diverse realtà territoriali (officine, rimesse, scali) e in prossimità delle aree di stazionamento dei locomotori ETR 500.
- Italferr ha sviluppato studi acustici e di vibrazione in fase di progettazione preliminare, definitiva ed esecutiva per diverse tratte (linea Fortezza-Verona, tratta San Lorenzo-Andora, tratta Rho-Gallarate) e nodi ferroviari (Nodo di Torino, Nodo di Genova).
- RFI ha effettuato la mappatura acustica degli assi ferroviari principali con più di 30.000 transiti all'anno negli agglomerati urbani mediamente abitati, secondo gli adempimenti previsti dal D. Lgs. n. 194/2005.
- Relativamente agli interventi di contenimento e abbattimento del rumore per le linee esistenti, è proseguita l'attività prevista dal Piano di Risanamento di RFI approvato, dalla Conferenza Unificata Stato-Regioni, a luglio 2004.



Siti contaminati

Prosegue, da parte di Italferr, l'attività di bonifica e recupero del territorio. Nell'ambito del potenziamento infrastrutturale del Nodo di Genova, per Parco Tabacchi sono iniziati i lavori di bonifica (1° fascia) con il contestuale monitoraggio in corso d'opera; per Genova Brignole è terminato il monitoraggio in corso d'opera di prima fase delle attività di bonifica ed è iniziato il monitoraggio *post operam* in attesa del riavvio delle attività di bonifica; per Genova Piazza d'Armi è stato approvato il progetto di bonifica ed è iniziata la fase *ante operam* di monitoraggio ambientale; per Genova Terralba sono state richieste delle integrazioni all'analisi di rischio e sono in corso le attività di monitoraggio delle acque sotterranee.

Sono stati intrapresi gli interventi di bonifica, secondo il progetto approvato dagli enti, nell'area del Viadotto Fiumarella (Catanzaro Lido).

Per il collegamento ferroviario del complesso del Porto di Taranto con la rete nazionale, sono stati redatti, e successivamente approvati in Conferenza dei Servizi dal Ministero dell'Ambiente e dall'ARPA Puglia, i piani di caratterizzazione di tre aree ricadenti nel sito contaminato di interesse nazionale del Porto di Taranto.

Nell'ambito dei lavori della nuova stazione AV di Bologna, si sono concluse le attività di bonifica della matrice suolo ed è in corso la progettazione delle attività di bonifica della matrice acque sotterranee. Analoga attività di bonifica e recupero del territorio è proseguita da parte di Trenitalia su 19 siti, di cui 3 di interesse nazionale.

Archeologia

Italferr effettua studi e indagini archeologiche preventive in fase di progettazione, al fine di individuare e risolvere le criticità che la nuova rete ferroviaria potrebbe generare. L'esito di tali attività consente alle Soprintendenze Archeologiche territorialmente competenti di formulare il proprio parere sui progetti esaminati, dettando le prescrizioni per la fase realizzativa delle grandi opere ferroviarie.

Italferr, nel corso del 2011, ha effettuato diversi studi e indagini archeologiche, contestualmente alla progettazione di alcune tratte e interventi ferroviari quali: la Linea Palermo-Catania, il Nodo di Novara e la tratta Ciampino-Capannelle. Italferr svolge anche attività di supporto costante alla direzione lavori degli appaltatori, effettuando verifiche periodiche di avanzamento delle attività, individuando soluzioni per la gestione degli scavi e curando i rapporti con la Soprintendenza.

Sicurezza

Esercizio della Rete

Il monitoraggio dell'incidentalità ferroviaria verificatasi sull'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale (IFN) gestita da RFI è effettuato attraverso l'alimentazione della Banca Dati Sicurezza (BDS) secondo i criteri internazionali vigenti (DM 138T del 31/10/2000). In particolare, aderendo il Gruppo FS Italiane all'Organizzazione dell'UIC (Union Internationale des Chemins des Fer) e quale membro attivo, a livello di *benchmarking* e di analisi interne vengono adottati sia i criteri forniti dalla Fiche A91 UIC sia quelli della Direttiva 2004/49 CE e s.m.i. (Eurostat) recepita a livello legislativo italiano con il D. Lgs. 162/2007. Premesso che esiste omogeneità tra i criteri adottati per la definizione di «incidente», in estrema sintesi le statistiche:

- Eurostat (Dir. 2004/49 s.m.i.) fanno riferimento ai dati incidentali relativi a tutti i Gestori Infrastruttura operanti nel singolo Paese, ricomprendendo quindi per l'Italia anche tutti i Gestori Regionali;
- UIC (Fiche A91UIC) si riferiscono ai soli Gestori aderenti all'Organizzazione del singolo Paese (per l'Italia solo la rete FS).

Nei dati Eurostat, diversamente da quelli UIC, sono computati anche gli incidenti, che si sono verificati nell'ambito dei binari momentaneamente interrotti. La tipologia incidentale ai passaggi a livello, nel *benchmarking* internazionale (UIC/ERA) comprende sia le collisioni contro ostacoli presenti nell'ambito dei passaggi a livello (veicoli, ecc.) sia gli investimenti degli utenti che indebitamente attraversano la sede ferroviaria a passaggio a livello chiuso. A livello di analisi interne è possibile suddividere gli incidenti tra quelli strettamente connessi con la circolazione ferroviaria (Tipici) e quelli determinati da indebiti comportamenti delle persone (Atipici). Quindi, in attuazione degli obblighi di legge, relativamente all'incidentalità ferroviaria secondo i criteri della Direttiva 2004/49 CE e s.m.i., nella BDS - Banca Dati Sicurezza di RFI - sono state registrate nel corso del 2011:

- 6 "collisioni" di treni contro le 2 del 2010;
- 4 "deragliamenti" di treni contro i 3 del 2010;
- 82 "danni alle persone" causati da materiale rotabile in movimento contro gli 80 del 2010;
- 2 "altri" contro i 3 del 2010;
- 18 ai Passaggi a livello contro i 15 del 2010;
- 0 incendi al materiale rotabile come nel 2010.

Nel paragrafo "attività di ricerca e sviluppo" sono elencate tutte le iniziative mirate a massimizzare la sicurezza della infrastruttura ferroviaria.

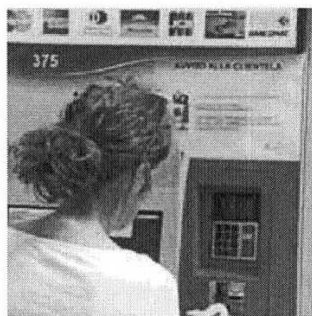
Esercizio del Trasporto

Nel 2011 la frequenza degli incidenti "tipici UIC" relativa a Trenitalia è scesa a 5 eventi a fronte dei 7 registrati nel 2010. L'impegno per la sicurezza ha interessato diversi ambiti di intervento con azioni in campo tecnologico e organizzativo inserite nel Piano annuale della Sicurezza.

Con riferimento al Sistema di Gestione della sicurezza dell'esercizio (SGSE), si segnala la prosecuzione delle attività di aggiornamento e miglioramento continuo del sistema, in coerenza con i principi nazionali e internazionali pertinenti. In questa ottica, tenuto conto dei ritorni di esperienza, sono state modificate e integrate alcune procedure del SGSE per renderle più adeguate ai cambiamenti organizzativi intervenuti nel tempo.

Il 30 novembre 2011 è stato aggiornato il Certificato di Sicurezza di parte A e di parte B, conseguito nel marzo 2011, per effettuare traffico merci e passeggeri sull'infrastruttura ferroviaria nazionale (IFN). Inoltre, in dicembre è stata aggiornata la parte B del Certificato di Sicurezza sull'infrastruttura ferroviaria francese (conseguito nel 2010) per la sezione in territorio francese della linea Cune - Breil - Ventimiglia, ai fini dell'effettuazione di servizi di trasporto passeggeri.

È proseguita infine l'attività di elaborazione delle Disposizioni relative alla sicurezza di esercizio (Disposizioni Esercizio Impresa Ferroviaria - DEIF) e delle Prescrizioni (Prescrizioni Esercizio Impresa Ferroviaria - PEIF) per la gestione di fattispecie particolari di sicurezza.



Clienti

Il 2011 è stato caratterizzato da un rafforzamento dell'offerta complessiva del segmento "Mercato", aumentata del +4%, e dall'introduzione, come si dirà nel proseguo, della diversificazione nei livelli di servizio. Le principali novità introdotte nel corso del 2011 sono state:

AV Frecciarossa

- rimodulazione del sistema di treni no-stop Milano-Roma per una migliore/più omogenea copertura delle fasce orarie, con nuovi arrivi entro le ore 9.00 a Milano e a Roma, e treni ad ogni ora tra le 6.00 e le 19.00;
- potenziamento dell'offerta Torino-Roma (+ 5 collegamenti rispetto all'anno precedente da inizio anno) con l'introduzione di nuovi collegamenti diretti per Napoli (+2 sin da inizio anno, +4 ulteriori da giugno 2011);
- miglioramento del presidio territoriale, con il potenziamento delle stazioni "Porta" dell'Alta Velocità (Torino Porta Susa, Milano Porta Garibaldi, Milano Rogoredo, Roma Tiburtina);
- introduzione di un pacchetto d'offerta incrementale nelle giornate a "bollino rosso", giorni di picco della domanda di traffico, con circa 3.000 posti aggiuntivi che hanno l'obiettivo di soddisfare domanda in eccesso.

Il modello di servizio risultante è stato articolato su tre tipologie di treni:

TRENI NO-STOP Milano Centrale - Roma Termini: Sistema cadenzato orario (dalle 6.00 alle 19.00) che collega le due metropoli con frequenza a 60' e prevede estensioni del servizio "spot" su Napoli Centrale e/o Torino Porta Nuova / Porta Susa. Il numero di collegamenti giornalieri è pari a 28 + 6 periodici.

TRENI STANDARD Milano Centrale - Roma Termini: Sistema che costituisce l'ossatura base dell'offerta Frecciarossa collegano con collegamenti a frequenza oraria (tra le 6.00 e le 20.00) su Milano Centrale, Bologna Centrale, Firenze Santa Maria Novella e Roma Termini; prevede estensioni del servizio sistematiche da/verso Napoli Centrale e "spot" su Salerno e Torino Porta Nuova/Porta Susa. Una coppia di treni ferma anche a Piacenza, Parma, Reggio Emilia e Modena, estendendo anche a tali importanti bacini le velocizzazioni della linea AV. Il numero di collegamenti giornalieri è pari a 32 + 6 di inizio/fine giornata.

TRENI Torino Porta Nuova - Milano Porta Genova - Roma Tiburtina. Tipologia di servizio che collega Torino a Roma nelle fasce orarie a più alta domanda di mobilità. Include fermate intermedie a Torino Porta Susa, Milano Garibaldi, Milano Rogoredo, Bologna Centrale e Firenze Santa Maria Novella. I treni proseguono su Roma Termini o su Napoli Centrale. Il numero di collegamenti giornalieri è pari a 12.

Sul versante dell'innovazione di prodotto/servizio, il 2011 ha segnato una importante svolta, realizzata mediante il superamento delle tradizionali "1° e 2° classe". Al loro posto, sono stati introdotti i nuovi livelli di servizio Frecciarossa che confermano il Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane pioniere nella sperimentazione e nell'innovazione in Europa.

Infatti, sono entrati in servizio i primi treni commerciali realizzati con convogli Frecciarossa totalmente rinnovati per offrire, alle diverse tipologie di clientela, un servizio su misura: dall'opportunità di viaggiare, comunque veloci e comodi, ma con prezzi vantaggiosi, in *Standard*, alla possibilità di concedersi un viaggio *full optional*, all'insegna dell'eleganza e della massima raffinatezza, in *Executive*, passando attraverso una scelta intermedia che si è ampliata, grazie ai livelli *Premium* e *Business*. Quest'ultimo si caratterizza ulteriormente con la possibilità di scegliere il *plus* di *relax* e riservatezza

offerto dai due salottini a 4 posti (rinnovati e dotati di due ampi *monitor*), oppure da un posto nell'Area del Silenzio, dove si può viaggiare senza il sottofondo di suonerie e conversazioni telefoniche. Il nuovo Frecciarossa, grazie al sistema *Wi-Fi* e ai 62 *monitor* di bordo per tutti i livelli di servizio, già a partire da dicembre 2010, ha reso disponibile l'accesso a *Internet* in banda larga attraverso la collaborazione con Telecom Italia che ha realizzato un'infrastruttura apposita per Trenitalia.

Offre inoltre più *comfort* con ampie poltrone ergonomiche (in pelle per tre dei quattro livelli di servizio), più spazio per i bagagli, una nuova illuminazione a led e una ricca gamma di servizi tali da rendere il viaggio un'esperienza piacevole e rilassante: pasti *gourmet* firmati da grandi chef (*Executive*), *welcome drink* (*Executive*, *Business*, *Premium*), riviste (*Executive*) e quotidiani al mattino (*Executive*, *Business*, *Premium*), intrattenimento video per tutti i livelli.

AV Frecciargento

L'offerta AV Frecciargento 2011, proseguendo nella direzione già definita nel 2010, è stata caratterizzata:

- dall'installazione a bordo (flotta ETR 600) del sistema *Wi-Fi/Internet* analogamente a quanto realizzato per il Frecciarossa;
- dal rafforzamento dei collegamenti sulla rotta Roma-Venezia, con estensioni del servizio da/verso Napoli, e sulla rotta Roma-Verona;
- dalla razionalizzazione delle fermate sulla rotta Roma-Bari in coerenza con la domanda del mercato;
- dalla revisione degli orari dei collegamenti esistenti per una migliore copertura delle fasce orarie e per ampliare il sistema di coincidenze con l'offerta locale.

In particolare, le caratteristiche per singola rotta servita dai treni AV Frecciargento sono:

Roma-Venezia: l'offerta è costituita da un sistema di treni *standard* cadenzati orari, dalle 6.00 alle 20.00, che effettuano le fermate intermedie di Firenze Santa Maria Novella, Bologna Centrale, Padova e Venezia Mestre. Di questi, 2 hanno origine/destinazione a Napoli Centrale e 2, da/per Venezia Mestre, proseguono/partono da Udine. All'offerta *standard* si aggiungono 2 treni *Fast* che fermano solo nelle stazioni di Padova e Venezia Mestre e, con avvio da giugno 2011, è stata inserita una coppia di rinforzo nella fascia a maggiore domanda. Il numero di collegamenti giornalieri Roma-Venezia è pari a 30, di cui 2 *Fast* (il corrispondente valore nel 2010 è stato 26, di cui 2 *Fast*).

Roma-Verona: da giugno 2011 l'offerta è aumentata con l'inserimento di 6 nuovi treni e inoltre sono stati rimodulati tutti gli orari Nord-Sud per permettere un arrivo sistematico a Roma al minuto 50. Da agosto 2011 l'offerta si compone di 10 treni distribuiti nelle fasce orarie ad alta domanda di mobilità; di questi, 4 hanno origine/destinazione Bolzano e 4 Brescia. Il numero di collegamenti giornalieri Roma-Verona è pari a 10 (6 nel 2010).

Roma-Puglia: il numero delle fermate servite è stato razionalizzato, soprattutto sopprimendo fermate minori a valenza più del trasporto locale, con benefici sui tempi di percorrenza. Gli orari di alcuni collegamenti sono stati modificati per rispondere alle esigenze del mercato e consentire connessioni con il trasporto locale. Il numero di collegamenti Roma-Bari è pari a 8 di cui 2 con origine/destinazione Lecce.

Roma-Reggio Calabria: l'offerta è rimasta costante, due treni con fermate intermedie a Napoli centrale, Salerno, Paola, Lamezia Terme e Villa San Giovanni. Il numero di collegamenti Roma-Reggio Calabria è pari a 2.

Frecciabianca

Il prodotto Frecciabianca viaggia su linee tradizionali e serve 3 principali direttrici: la Trasversale Padana (To-Mi-Ve/Ud/Ts), l'Adriatica (Mi-Bo-An-Ba/Le/Ta) e la Tirrenica Nord (Rm-Ge-Mi). La frequenza e la regolarità degli orari dei treni Frecciabianca ha subito qualche contraccolpo sui tassi di puntualità a

seguito delle situazioni straordinarie verificatesi nel corso del 2011; in particolare la direttrice Tirrenica Nord ha dovuto far fronte ai problemi dovuti alle modifiche di circolazione derivanti dall'incendio avvenuto a Roma Tiburtina a fine luglio e alla alluvione verificatesi nelle Cinque Terre ad Ottobre 2011. Nel segmento "**Servizio Universale contribuito**" sono stati classificati tutti i treni che rientrano nel Contratto di Servizio con lo Stato. Il Contratto per la lunga percorrenza prevedeva, all'articolo 12, al termine del 2010 una verifica della sostenibilità economica, con conseguente adeguamento dei corrispettivi ovvero dell'offerta. In conseguenza di ciò con l'orario 2012 ha preso avvio il nuovo modello di offerta presentato al committente, MIT, che prevede che tutti i treni notte provenienti dal Sud si attestino sull'*hub* di Roma mentre quelli provenienti dalla Puglia si attestano a Bologna. Da questi due *hub* i passeggeri che proseguono il loro viaggio verso le città del nord Italia potranno proseguire il loro viaggio utilizzando i treni Alta Velocità. I prezzi di tali relazioni sono rimasti invariati ancorché siano utilizzate tratte ad Alta Velocità.

Il **prodotto Intercity**, infine, è stato caratterizzato da una revisione delle composizioni che ha toccato il segmento fuori dal perimetro del contratto di servizio con lo Stato prevedendo operazioni di razionalizzazione dell'offerta.

Per quanto concerne il **Trasporto Regionale** il 2011 ha fatto registrare un incremento dei ricavi da traffico del 4,4%, pari a 31 milioni di euro, rispetto al precedente esercizio. Tale variazione è legata principalmente all'incremento delle tariffe regionali mediamente aumentate del 5,5%, a fronte di una contrazione dei volumi pari allo 0,8% legata alla riduzione dei servizi offerti (-3,4%) così come richiesto dalle Regioni committenti.

I dati di *customer satisfaction* fanno registrare miglioramenti, in particolare il gradimento della clientela del viaggio nel complesso è passato dal 68,7% del 2010 al 71,6% nel 2011, per quanto riguarda la qualità percepita sulle pulizie a bordo dei treni regionali si evidenzia un miglioramento rispetto al 2010 pari all'11,3%, passando dal 40,9% del 2010 al 46,2% del 2011.

Nel 2011 è stata inoltre ultimata 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. Sono stati infatti firmati i contratti delle Regioni Calabria e Piemonte, mentre gli altri erano già stati sottoscritti nel biennio precedente. Per le Regioni a Statuto Speciale Sicilia, Sardegna, Valle d'Aosta e "servizi indivisi" dell'area Nord-Est l'attività di negoziazione del relativo contratto con lo Stato è invece ancora in essere.

La formalizzazione dei Contratti di Servizio con iniziale durata di 6 anni, rinnovabili per ulteriori 6 anni, aveva permesso una pianificazione delle risorse di medio lungo periodo che poteva consentire, tra l'altro, di avviare un piano di rinnovo del materiale rotabile funzionale al miglioramento del servizio del trasporto locale.

Sul **settore del Trasporto Regionale** è opportuno ricordare la situazione che si è venuta a creare nel corso dell'anno, in conseguenza dell'approvazione delle varie manovre di finanza pubblica. Per il 2011 solo nella seconda parte dell'anno lo Stato ha provveduto a dare corso allo stanziamento nel Bilancio dello Stato delle varie fonti di finanziamento che si erano ipotizzate nel corso dei mesi precedenti provvedendo quindi alla necessaria copertura dei fondi verso le Regioni e dei fondi previsti dall'art. 25 del d.l.185/2008.

Il recente Decreto Legislativo n.1 del 24 gennaio 2012 "Disposizioni urgenti per la concorrenza, lo sviluppo e la competitività" all'art. 25 ha inserito l'obbligo, per le Regioni, di mettere a gara il servizio di trasporto regionale. Questo decreto trova attuazione alla scadenza dei contratti in essere con Trenitalia. La scadenza dei contratti in argomento è prevista nella maggior parte dei casi nel 2014. Si segnala al riguardo che il 30 giugno 2012 scade il contratto di servizio con l'Emilia Romagna, per il quale in coerenza con il Decreto succitato, relativo alle liberalizzazioni sul Trasporto Pubblico Locale, dovranno essere esperite le formalità di gara.

È del tutto evidente, come più specificamente richiamato più avanti, all'interno del paragrafo dell'evoluzione prevedibile della gestione, come il nuovo scenario legislativo possa modificare, di conseguenza, gli impegni che Trenitalia aveva assunto con le Regioni nella definizione dei Contratti di Servizio con particolare riguardo alle somme da destinare agli investimenti.

Per il **settore Cargo** l'indice della produzione industriale evidenzia un calo pari a circa l'1,0%, rispetto all'anno precedente. Questo contesto ha avuto impatto sul mercato del trasporto ferroviario in Italia attraverso una debole domanda di trasporti nonostante una forte offerta di servizi da parte degli operatori su ferro e su gomma, al fine di difendere le proprie quote di mercato, anche attraverso la leva del prezzo. La politica attuata ha permesso così, nonostante la crisi, di mantenere la quota dei volumi dell'anno precedente sui servizi di traffico convenzionale e combinato.

Di seguito le principali azioni messe in atto nei vari segmenti di clientela:

- **Traffico Convenzionale:**

Settore Siderurgico: Intervento diretto sui principali clienti industriali internazionali allo scopo di acquisire la gestione dei traffici. L'offerta commerciale in *export* è stata indirizzata verso servizi su cui il mercato mostrava buone *performance* ossia "produzioni speciali" destinate all'industria tedesca della meccanica e dell'*automotive* e verso "prodotti pesanti" destinati invece ai mercati nord-africani (con impiego in lavori pubblici ed infrastrutture).

Settore Automotive: l'azione commerciale è stata improntata al prolungamento degli accordi commerciali alla definizione di un'offerta globale verso il cliente offrendo anche parte dei servizi offerti in precedenza da terzi.

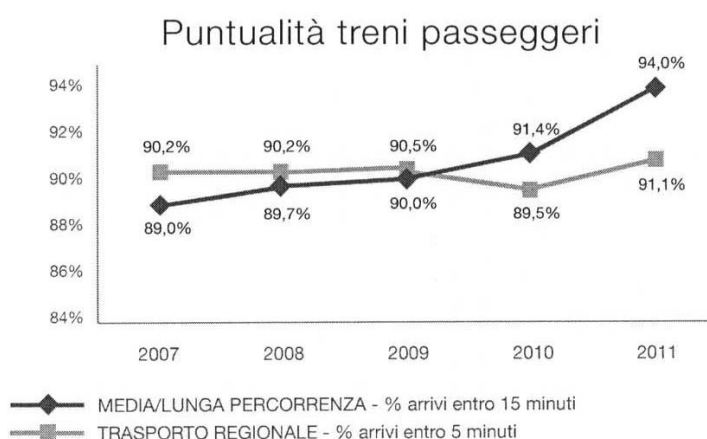
Settore Materie Prime: sono stati proposti nuovi servizi multimodali per le specifiche esigenze della clientela (in ambito Grande Distribuzione Organizzata) offrendo collegamenti giornalieri tra i principali *Terminal* e l'area Centro-Italia e riattivando con cadenza settimanale alcuni servizi diretti in Sicilia. È stato inoltre consolidato il traffico verso la Francia per i cereali, offrendo trazione anche all'estero con personale Trenitalia.

Settore Chimico: è stata riorganizzata l'offerta commerciale anche a causa delle modifiche intervenute negli approvvigionamenti da parte delle imprese del settore energia con consistente riduzione dell'impiego di carbone. È stata inoltre affinata la *partnership* per lo sviluppo dei traffici all'estero con l'impiego di società controllate operanti sull'asse Nord-Europa (TX Logistik).

- **Traffico Combinato:**

Sono stati stipulati accordi commerciali pluriennali con i maggiori clienti finalizzando l'azione commerciale ad un recupero dei traffici internazionali, anch'essi minacciati dalla scarsa produzione industriale registrata nelle aree confinanti in particolare in Spagna e Gran Bretagna. L'offerta Nazionale è stata articolata sull'individuazione del reticolo primario degli "*inland terminal*" e dei porti concentrando l'offerta di treni bilanciati allo scopo di ridurre i costi di produzione per generare un'offerta più competitiva. Sono state altresì avviate sinergie commerciali con la società controllata Serfer e con altre imprese ferroviarie operanti a livello regionale.

Per il Servizio Universale le iniziative hanno avuto l'obiettivo del mantenimento dei volumi pianificati sia a treno completo che multicliente.



Quadro macroeconomico

Nel corso del 2011 il contesto economico internazionale è apparso caratterizzato da una situazione di crescente incertezza e dalla tendenza al deterioramento delle prospettive di sviluppo.

L'attività economica è stata condizionata da eventi, alcuni dei quali già noti, – come il perdurare della crisi finanziaria e il debito sovrano di alcuni paesi europei – e altri imprevisi, come le rivolte dei paesi del Nord Africa, l'intervento armato in Libia e la fortissima scossa di terremoto in Giappone.

DATI ECONOMICI MONDIALI

	2010	2011
PIL (variazioni % su anno precedente)		
Mondo	5,2	3,7
Paesi avanzati		
USA	3	1,7
Regno Unito	1,8	0,9
Area euro	1,8	1,5
Paesi emergenti		
Cina	10,4	9,3
India	10,4	7,6
America Latina	6,6	4,4
Commercio mondiale	15,5	6,5
Petrolio (\$ per barile)		
Brent	79,9	111,6

Fonte dati: Prometeia Rapporto di Previsione gennaio 2012.

Il quadro congiunturale che si è delineato ha presentato, come avviene da diversi anni, un andamento differente tra paesi ed aree: alla decelerazione dell'attività economica delle economie avanzate si è contrapposta la crescita delle economie emergenti e in via di sviluppo, anche se lievemente rallentata nell'ultima parte dell'anno a causa delle incertezze del contesto internazionale e della riduzione della domanda interna.

A fronte di ciò le autorità monetarie dei paesi ad economia avanzata hanno adottato misure fortemente espansive, mentre nei paesi emergenti l'orientamento è stato piuttosto restrittivo, con un graduale allentamento nel corso dell'anno.

In termini di variazione percentuale, il PIL mondiale è aumentato del 3,7 per cento (5,2 per cento nel 2010) con tassi molto più sostenuti per le economie emergenti (su tutte, Cina 9,3 per cento e India 7,6 per cento) rispetto a quelle avanzate (USA 1,7 per cento, Area Euro 1,5 per cento, Regno Unito

0,9 per cento). In forte decelerazione anche gli scambi commerciali (6,5 per cento rispetto al 15,5 per cento del 2010), mentre il prezzo del petrolio Brent ha registrato un aumento di quasi il 40 per cento rispetto all'anno precedente.

Nell'area dell'euro il quadro congiunturale, dopo un inizio anno abbastanza positivo, è andato peggiorando a causa dell'estendersi delle tensioni sui mercati in conseguenza dei livelli dei debiti sovrani. La crescita economica dell'area ha avuto una dinamica modesta (1,5 per cento di variazione percentuale annua del PIL) con andamenti differenti tra i diversi paesi: da un lato Germania, potenza economica dominante dell'Europa, cresciuta ad un ritmo doppio (3,0 per cento) e Francia, posizionata in prossimità del dato medio (1,6 per cento) e, all'altro estremo, Portogallo (-1,7 per cento) e Grecia (-6,8 per cento) il cui ingente debito pubblico ha reso necessario una serie di interventi finalizzati ad evitare il default.

In termini di inflazione, nel 2011 si è registrato un sensibile aumento dei tassi rispetto a quanto si era verificato l'anno precedente: il dato complessivo nell'area dell'euro è stato pari al 2,7 per cento, sintesi di valori leggermente inferiori per alcuni paesi, quali Francia e Germania (2,4 per cento), e più elevati per altri, tra cui Italia (2,8 per cento) e Spagna (3,1 per cento).

La domanda interna è cresciuta sensibilmente meno dell'anno precedente in termini medi dell'intera area (0,6 per cento nel 2011 contro 1,0 per cento nel 2010). Anche in questo caso si distinguono paesi con crescita più alta, tra cui Francia (1,8 per cento) e Germania (2,4 per cento), rispetto ad altri che hanno fatto registrare crescite negative, come Italia (-1,1 per cento) e Spagna (-1,7 per cento).

DATI ECONOMICI AREA EURO

	2010	2011
PIL (variazioni % su anno precedente)		
Area Euro	1,8	1,5
Germania	3,6	3,0
Francia	1,4	1,6
Italia	1,4	0,3
Spagna	-0,1	0,7
Inflazione (variazioni % su anno precedente)		
Area Euro	1,6	2,7
Germania	1,2	2,4
Francia	1,7	2,4
Italia	1,6	2,8
Spagna	2,0	3,1
Domanda interna (variazioni % su anno precedente)		
Area Euro	1,0	0,6
Germania	2,3	2,4
Francia	1,3	1,8
Italia	1,6	-1,1
Spagna	-0,9	-1,7

Fonte dati: Prometeia Rapporto di Previsione gennaio 2012.

Per quanto riguarda l'Italia, le principali cause di una crescita economica significativamente più lenta rispetto alla media dell'area euro sono da individuarsi nel rallentamento delle attività economiche globali e, dalla seconda metà dell'anno, nelle forti tensioni sul mercato innescate dalla situazione del debito sovrano.

Dopo una flebile crescita nel 1° trimestre (0,1 per cento) e nel 2° trimestre (0,3 per cento), il profilo congiunturale del ciclo economico, misurato in termini di crescita del PIL, ha mostrato una flessione nel 3° trimestre (-0,2 per cento) entrando in recessione nel 4° trimestre (-0,6 per cento secondo gli ultimi dati di contabilità nazionale). Su base annua, il PIL è cresciuto complessivamente solo dello 0,3 per cento.

L'inflazione a fine anno è risultata in Italia del 2,8 per cento, alimentata dal rialzo dei prodotti petroliferi. La debole progressione dei salari e le incerte prospettive del mercato del lavoro hanno invece frenato i consumi. Anche gli investimenti si sono contratti, a causa delle incertezze della situazione economica e delle persistenti difficoltà del mercato del credito. Come già richiamato, in media d'anno la domanda interna è diminuita del 1,1 per cento.

DATI ECONOMICI ITALIA

	I trim.	II trim.	III trim.	IV trim.
PIL (variazioni %)	0,1	0,3	-0,2	-0,6
Domanda interna	-0,8	-0,3	-0,9	-0,9
Spesa delle famiglie	0,0	0,1	-0,2	-0,5
Spesa delle AP e ISP	0,4	0,0	-0,6	-0,3
Investimenti fissi lordi	-0,5	0,1	-0,8	-1,3
Costruzioni	-0,4	-1,1	-1,2	-1,5
Altri beni di investimento	-0,6	1,3	-0,5	-1,0
Importazioni di beni e servizi	-2,6	-1,2	-1,1	-1,4
Esportazioni di beni e servizi	0,4	1,0	1,6	-0,4

Fonte dati: Prometeia Rapporto di Previsione gennaio 2012.

Andamento dei mercati di riferimento e del traffico ferroviario nazionale

Dall'analisi delle dinamiche del settore dei trasporti, terrestre, marittimo ed aereo di passeggeri e merci, emerge un quadro in generale incerto con forti segnali di rallentamento sul finire dell'anno.

Nel 2011 il trasporto merci sconta un andamento sostanzialmente nullo (+0,1 per cento rispetto al 2010) della produzione industriale e un incremento degli scambi commerciali (*export* +6,2 per cento; *import* +0,7 per cento rispetto al 2010), inferiore percentualmente rispetto all'anno precedente. Nel trasporto aereo, che ha risentito della fase di recessione nel secondo semestre dell'anno, la crescita delle tonnellate movimentate è limitata al 3,5 per cento rispetto al 2010. Lo scalo di Milano Malpensa si è confermato come primo aeroporto cargo in Italia per volume di merci movimentate (circa il 48 per cento del totale) con una variazione del 4,2 per cento rispetto al 2010. Anche il trasporto autostradale mostra segnali preoccupanti, soprattutto nell'ultimo scorcio dell'anno. I flussi, misurati in veicoli km pesanti, hanno presentato una crescita di appena lo 0,3 per cento nel periodo da gennaio a novembre 2011. In leggera crescita anche il trasporto marittimo di *container* nei principali porti italiani: Genova (+4,7 per cento), La Spezia (+5,3 per cento) e Taranto (+9,6 per cento) (dati corrispondenti, rispettivamente, ai primi 9, 8 e 11 mesi del 2011).

Anche il trasporto passeggeri è stato caratterizzato da andamenti disomogenei e da dinamiche altalenanti nei vari comparti.

Nel 2011 si è avuta una crescita complessiva del 6,4 per cento del traffico aereo con una evoluzione maggiore per la componente nazionale (+7,1 per cento) rispetto a quella internazionale (+6,3 per cento). In valore i passeggeri transitati negli scali italiani ammontano a oltre 148 milioni (+ 9 milioni rispetto al 2010). I due maggiori *hub* italiani, Roma Fiumicino e Milano Malpensa, hanno conosciuto nell'anno aumenti contenuti rispetto alla media (rispettivamente +3,6 per cento e +1,8 per cento) mentre si segnalano crescite di rilievo per gli scali di Milano Malpensa (+9,2 per cento), Bergamo (+9,7 per cento) e, soprattutto, Venezia (+ 24,9 per cento) sul quale è però confluito il traffico dell'aeroporto di Treviso chiuso, nella seconda metà dell'anno, per lavori di ampliamento. Diversamente il trasporto su strada, misurato in veicoli km leggeri sulla rete autostradale, ha registrato un calo dell'1,5 per cento nel periodo da gennaio a novembre 2011. Nel trasporto marittimo in forte espansione il mercato delle crociere, che ha conosciuto una variazione di circa il +17 per cento rispetto all'anno precedente.

Nel trasporto ferroviario il processo di liberalizzazione, più avanzato rispetto alla normativa europea, ha consentito l'affermarsi di un numero sempre crescente di imprese ferroviarie. Nel corso del 2011 l'Agenzia Nazionale per la Sicurezza Ferroviaria (ANSF) ha rilasciato 2 nuovi certificati e 12 rinnovi/aggiornamenti. Complessivamente gli operatori terzi hanno realizzato, sulla rete ferroviaria gestita da Rete Ferroviaria Italiana, circa 41,2 milioni di treni-km.

Focus sul traffico passeggeri e merci del Gruppo

Pur nel perdurante scenario di contrazione del sistema economico e di diminuzione dei livelli complessivi di mobilità nel nostro Paese, il Gruppo FS Italiane ha confermato anche nel 2011 la capacità di sviluppo della competitività del treno garantendo, attraverso l'incremento qualitativo dell'offerta di trasporto su ferro, una valida alternativa di spostamento rispetto agli altri modi di trasporto.

Il volume totale di traffico viaggiatori su ferro, misurato in termini di viaggiatori-km, ha presentato nel 2011 una leggera flessione (-1,6 per cento) rispetto al 2010. In valore, i viaggiatori-km sono stati circa 39,4 miliardi, di cui circa 20,2 miliardi relativi al complesso dei servizi per la media e lunga percorrenza e circa 19,2 miliardi relativi al servizio regionale.

I singoli segmenti dei servizi di media e lunga percorrenza hanno conseguito risultati tra loro differenti, come di seguito descritto:

- crescita del 3,4 per cento del servizio a mercato sostenuta dal forte successo dei prodotti "Freccia" con circa 25 milioni di passeggeri trasportati ed un crescente livello di soddisfazione complessiva del viaggio, a fine anno pari al 96,1 per cento (94 per cento nel 2010);
- flessione significativa (-13,3 per cento) del servizio universale contribuito, dimensionato, in qualità e quantità, in attuazione a quanto richiesto dalla committenza pubblica.

La produzione complessiva dei servizi della media e lunga percorrenza, espressa in treni-km, è risultata in leggera flessione (-1,9 per cento rispetto al 2010) con scostamenti di segno opposto per il servizio a mercato (+2,1 per cento) e per il servizio universale contribuito (-8,1 per cento). In termini assoluti, la produzione dei servizi di media e lunga percorrenza è stata di circa 76,6 milioni di treni-km, ripartiti come di seguito descritto:

- 48,7 milioni di treni-km per quanto riguarda i servizi a mercato, quota pari al 63,6 per cento del totale e costituita principalmente dall'offerta dei servizi Frecciarossa e Frecciargento.
- 27,9 milioni di treni-km per quanto riguarda il servizio universale contribuito.

Nel segmento del trasporto regionale, a fronte di un calo dei volumi della domanda (espressa in viaggiatori-km a perimetro costante rispetto al 2010) dello 0,8 per cento rispetto all'anno precedente, la produzione è stata di 157,7 milioni di treni-km, con una flessione del 3,4 per cento rispetto al 2010, dipendente dalla committenza espressa dalle Regioni.

Da segnalare inoltre l'ingresso del gruppo Netinera che, con una produzione di treni chilometri pari a 27,9 milioni, si posiziona al terzo posto nel mercato tedesco (con il 4,4% della quota complessiva).

La seguente tabella riepiloga gli andamenti elencati per i *business* di riferimento.

		2011	2010	Variazione %
Dati traffico media e lunga percorrenza				
Viaggiatori km - mercato (*)	milioni	14.093	13.626	3,4
Viaggiatori km - universale contribuito	milioni	6.077	7.012	(13,3)
Totale	milioni	20.170	20.638	(2,3)
Treni km - mercato	migliaia	48.721	47.725	2,1
Treni km - universale contribuito	migliaia	27.913	30.372	(8,1)
Totale	migliaia	76.634	78.097	(1,9)
Dati traffico trasporto regionale (**)				
Viaggiatori - km	milioni	19.198	19.358	(0,8)
Treni - km	migliaia	157.746	163.300	(3,4)
Totale traffico passeggeri				
Totale viaggiatori - km	milioni	39.368	39.996	(1,6)
Totale treni - km	migliaia	234.380	241.397	(2,9)

(*) La voce comprende il Servizio a Mercato Profittevole e i Servizi a Mercato a margini negativi

(**) Il dato 2010, per uniformità di confronto, non tiene conto di Trenord Srl; il dato 2011 non comprende il gruppo Netinera

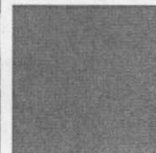
Nel corso del 2011 sono proseguite le azioni intraprese dal Gruppo per migliorare la qualità del servizio offerto in termini di *comfort*, puntualità, informazione e pulizia a bordo treno. Il livello di soddisfazione complessiva del viaggio è risultato a fine anno pari al 93,6 per cento per il servizio a mercato, dell'80,9 per cento per il servizio universale contribuito e del 71,6 per cento per il servizio regionale. La puntualità dei servizi di media e lunga percorrenza è migliorata rispetto all'anno precedente, con il 94 per cento dei treni giunti a destinazione nella fascia 0-15 minuti. Anche per quanto riguarda il trasporto regionale, la percentuale dei treni arrivati a destinazione nella fascia 0-5 minuti è migliorata di 1,6 punti percentuali, passando dal 89,5% del 2010 al 91,1% del 2011.

Nel settore del traffico merci, a fronte di un contesto economico debole e della perdurante crisi industriale, il Gruppo FS Italiane ha realizzato nel corso del 2011 un volume complessivo di 21,7 miliardi di tonnellate-km, con una crescita (+5,7 per cento rispetto all'anno precedente) che conferma la validità delle scelte strategico-industriali di razionalizzazione del *business*, finalizzate a raggiungere la necessaria competitività sul mercato liberalizzato.

Ciò ha permesso di mantenere, in ambito nazionale, la quota dei volumi dell'anno precedente sui servizi di traffico convenzionale e combinato e di incrementare, in ambito internazionale, le attività della società controllata TX Logistik AG (+17 per cento rispetto al 2010) così come i volumi realizzati all'estero tramite *outsourcing* (+39 per cento circa rispetto al 2010).

		2011	2010	Variazione %
Dati traffico merci - solo Trazione				
Tonnellate - km	milioni	21.700	20.527	5,7
Treni - km	migliaia	44.600	43.200	3,2

Conseguentemente, anche la produzione si è incrementata del 3,2 per cento, attestandosi al livello di 44,6 milioni di treni-km. In aumento rispetto all'anno precedente anche il carico medio, che per il 2011 ha raggiunto le 487 tonnellate circa per treno.



I risultati del traffico delle principali Imprese Ferroviarie europee

A fronte dello stato di debolezza dell'economia, la domanda di trasporto ferroviario in Europa mostra timidi segnali di ripresa nei volumi di trasporto passeggeri e, in misura maggiore, nei volumi di trasporto merci.

Complessivamente i risultati delineano un *trend* costante nel recupero del traffico merci (+5,1 per cento rispetto al 2010 misurato in tonnellate-km), superiore alla variazione della produzione industriale (+3,5 per cento, fonte Eurostat) e un leggero recupero nel traffico passeggeri (+0,5 per cento sul 2010 in viaggiatori-km).

Nell'ambito del trasporto ferroviario merci il settore beneficia da un lato della robusta razionalizzazione delle imprese ferroviarie avviata negli anni della crisi economica e dall'altro degli effetti positivi delle recenti norme comunitarie (Regolamento 913 del novembre 2010) sulla creazione di una rete ferroviaria europea per un trasporto merci su rotaia più competitivo. In termini di volumi di traffico realizzati, la tedesca DB AG si conferma *leader* in Europa con un incremento del 5,6 per cento rispetto al 2010 (nel periodo da gennaio a novembre 2011). Tra i paesi dell'Europa orientale continua il proprio *trend* positivo la polacca PKP con un incremento dell'8,3 per cento dei volumi.

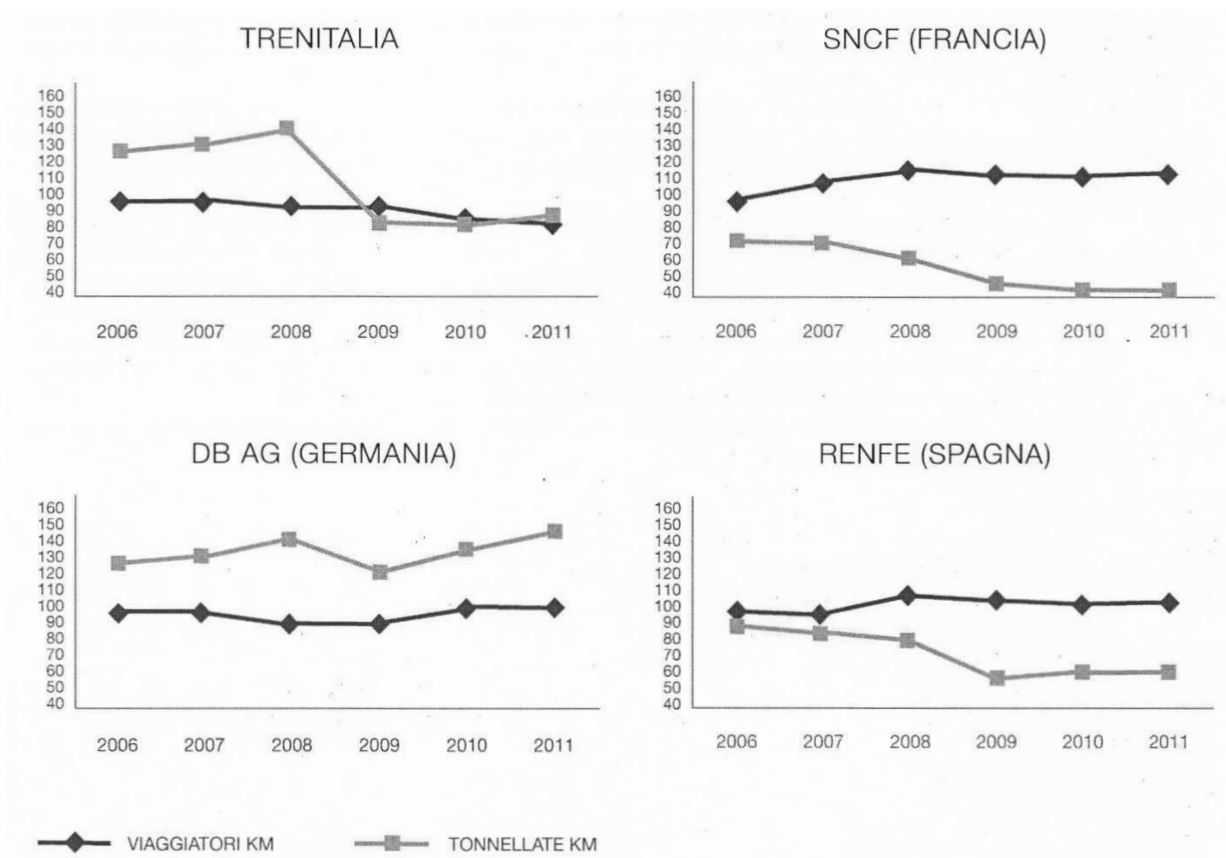
La figura seguente evidenzia, per fasce percentuali, i livelli di evoluzione del traffico ferroviario merci in Europa nel 2011.



Tra le principali imprese ferroviarie europee di riferimento la spagnola RENFE, nel settore viaggiatori, è quella che ha registrato la crescita più sostenuta (+1,8 per cento); segue la francese SNCF (+1,5 per cento) e la tedesca DB AG (+0,8 per cento nel periodo da gennaio a novembre 2011).

Evoluzione del traffico viaggiatori e merci nelle principali imprese ferroviarie europee

N. I. 2001 = 100



Andamento economico e situazione patrimoniale-finanziaria del Gruppo

PRINCIPALI DATI OPERATIVI

	2011	2010	Delta	%
Lunghezza della rete ferroviaria (km)	16.726	16.704	22	0,1%
Treni-km viaggiatori m/l percorrenza (migliaia)	76.634	78.097	(1.463)	(1,9%)
Treni-km viaggiatori trasporto regionale (migliaia) (3)	157.746	163.300	(5.554)	(3,4%)
Viaggiatori km su ferro (milioni) (1)	39.368	39.996	(628)	(1,6%)
Viaggiatori km su gomma (milioni)	1.194	1.700	(506)	(29,8%)
Tonnellate km (milioni) (2)	21.700	20.527	1.173	5,7%
Unità di traffico/Treni-KM (unità) (3)	223	219	4	1,8%
Unità di traffico/KM di linea (milioni) (3)	3,65	3,62	0,03	0,8%
Dipendenti (3)	73.616	80.153	(6.537)	(8,2%)

(1) Per omogeneità di confronto il traffico 2010 non tiene conto del traffico sviluppato da Trenord Srl

(2) Dato riferito al trasporto ferroviario - solo trazione

(3) 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

	2011	2010	Variazioni	Variazioni %
Ricavi operativi	8.265	7.985	280	3,5%
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	7.488	7.272	216	3,0%
Ricavi da servizi di trasporto	6.185	6.141	44	0,7%
Ricavi da Servizi di Infrastruttura	1.115	1.038	77	7,4%
Altri ricavi da servizi	188	93	95	102,2%
Altri proventi	777	713	64	9,0%
Costi operativi	(6.461)	(6.312)	(149)	(2,4%)
Costo del personale	(4.097)	(4.322)	225	5,2%
Altri costi netti	(2.364)	(1.990)	(374)	(18,8%)
Margine operativo lordo (EBITDA)	1.804	1.673	131	7,8%
Ammortamenti	(1.002)	(983)	(19)	(1,9%)
Svalutazioni, perdite di valore e accantonamenti per rischi e oneri	(138)	(183)	45	24,6%
Risultato operativo (EBIT)	664	507	157	31,0%
Proventi e oneri finanziari	(247)	(262)	15	5,7%
Risultato prima delle imposte	417	245	172	70,2%
Imposte sul reddito	(132)	(116)	(16)	(13,8%)
Risultato di esercizio delle attività continuative	285	129	156	120,9%
Risultato di esercizio delle attività destinate alla vendita al netto degli effetti fiscali	0	0	0	0%
Risultato netto di esercizio	285	129	156	120,9%
Risultato netto di gruppo	272	118	154	130,5%
Risultato netto di terzi	13	11	2	18,2%

valori in milioni di euro

Anche il 2011 del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane presenta risultati economici in forte crescita, confermando e migliorando, per il quarto anno consecutivo, l'andamento positivo registrato a partire dall'esercizio 2008. Il 2011 registra infatti un significativo miglioramento del risultato netto, pari a 285 milioni di euro (di cui 272 milioni di euro realizzati da Gruppo e 13 milioni di euro dai terzi), più che raddoppiato rispetto all'esercizio precedente (+156 milioni di euro rispetto al 2010, pari ad un incremento di oltre il 120%). Tale andamento di ulteriore crescita, che assume ancor più significato in un periodo di crisi economica congiunturale che vede il nostro Paese ancora in posizione di forti difficoltà, pone le proprie basi sull'incremento dei ricavi operativi, che si attestano a circa 8,3 miliardi di euro (8 miliardi a fine 2010), sostenuto dai maggiori volumi prodotti soprattutto nel segmento viaggiatori a mercato (+4%). Infatti, nel corso del 2011, il Gruppo, proseguendo il percorso intrapreso con l'obiettivo di rafforzare il proprio equilibrio economico, ha fatto registrare un miglioramento delle performances a livello di **EBITDA**, superiore agli 1,8 miliardi di euro, grazie ai maggiori ricavi da servizi di infrastruttura (+77 milioni di euro di cui 68 milioni di euro per pedaggio) e alla crescita dei ricavi da traffico passeggeri e degli altri ricavi, che nel complesso registrano un incremento quasi doppio rispetto a quanto registrato nei costi operativi. In forte crescita anche l'**EBIT**, pari a 664 milioni di euro, con un incremento di 157 milioni di euro (+31%).

Ricompresi tra i **ricavi operativi**, che superano la soglia degli 8 miliardi di euro, i **ricavi delle vendite e delle prestazioni** si attestano a 7.488 milioni di euro, di cui 6.185 milioni di euro relativi a ricavi da servizi di trasporto e la rimanente parte a ricavi da servizi di infrastruttura (1.115 milioni di euro) e ad altri ricavi (188 milioni di euro).

In dettaglio, i **ricavi da servizi di trasporto** registrano un incremento di 44 milioni di euro (+0,7%), derivante dalla crescita dei **ricavi da mercato** (+197 milioni di euro), compensata dalla riduzione dei **ricavi da contratto di servizio pubblico** con le Regioni e con lo Stato (-153 milioni di euro).

L'aumento dei **ricavi da mercato** è stato a sua volta generato da:

- maggiori **ricavi da traffico viaggiatori** sulla media e lunga percorrenza (+49 milioni di euro) principalmente riconducibili alla fascia dei "Servizi a Mercato" (+81 milioni di euro) che ha beneficiato del potenziamento dell'offerta AV nella tratta Torino-Milano-Napoli-Salerno, mentre le componenti del "Servizio Universale contribuito" evidenziano una riduzione dei ricavi (-32 milioni di euro) quale conseguenza della razionalizzazione dell'offerta posta in essere dal committente;
- un decremento di circa 115 milioni di euro nel **traffico viaggiatori regionale** nazionale, legato principalmente al decremento di circa 147 milioni di euro derivante sia dal conferimento del ramo d'azienda nella JV Trenord (-86 milioni di euro), che dalla flessione dei ricavi imputabile al gruppo Sogin/Sita (-61 milioni di euro), a seguito dell'operazione di fusione/scissione che ha portato alla creazione di Busitalia-Sita Nord Srl ed alla conseguente rinuncia al mercato del centro-sud Italia in contropartita al mantenimento in esclusiva del mercato passeggeri in nord Italia, in parte compensato dall'incremento dei ricavi (+32 milioni di euro) derivante dalla crescita delle tariffe (circa + 5,5%) nonostante la contrazione dei volumi di traffico sia in termini di viaggiatori kilometro che di treni kilometro;
- l'incremento nei ricavi da **traffico regionale estero**, a seguito dell'ingresso del gruppo tedesco Netinera nell'area di consolidamento che ha apportato ricavi per 145 milioni di euro;
- l'aumento (+119 milioni di euro) nei **ricavi del traffico merci**, derivante dall'effetto combinato dell'incremento dei ricavi registrato in prevalenza da Trenitalia (+57 milioni di euro), e dalle sue controllate soprattutto nel *business* internazionale (+31 milioni di euro) - ai quali si devono aggiungere altri 35 milioni di ricavi registrati da Netinera sempre nel trasporto merci internazionale - e dalla lieve riduzione dei ricavi di FS Logistica (-4 milioni di euro).

I **ricavi da contratto di servizio pubblico** si riducono di 153 milioni di euro per effetto di:

- minori ricavi da Contratti di Servizio con lo Stato, ridotti di 8,4 milioni di euro in particolare nell'ambito del Servizio Universale della Media Lunga Percorrenza;
- minori ricavi dalle Regioni per 144 milioni di euro, conseguenti in prevalenza agli effetti derivanti, da un lato dalla riduzione, legata al citato conferimento del ramo d'azienda nella JV Trenord (-200 milioni di euro), dalla riduzione dei ricavi registrata dal gruppo Sogin/Sita (-37 milioni di euro), e dalla riduzione da parte di Trenitalia SpA, dei corrispettivi nell'ambito dei servizi acquistati dalle Regioni (-38 milioni di euro) come conseguenza dei vincoli di finanza pubblica, compensati in parte dagli incrementi registrati per l'ingresso del Gruppo Netinera (+130 milioni di euro) nell'area di consolidamento.

I **ricavi da servizi di infrastruttura** aumentano di 77 milioni di euro a seguito, prevalentemente, del pedaggio pagato da Trenord (+67 milioni di euro), nonché, in misura minore, per gli incrementi registrati nel traffico AV/AC e nella vendita di trazione elettrica (+ 6 milioni di euro).

Spicca infine il forte incremento degli **altri ricavi da servizi** (+95 milioni di euro), legato in maggior parte all'aumento dei noli di materiale rotabile (+52,2 milioni di euro), alle manutenzioni sul materiale stesso (+20,6 milioni di euro), all'aumento dei servizi di manovra effettuati (+4 milioni di euro) nonché ai maggiori introiti per servizi di ingegneria (+10,6 milioni di euro), riferiti in particolare al mercato *no-captive* estero (+7 milioni di euro).

Gli **altri proventi** registrano un incremento del 9%, attestandosi a 777 milioni di euro; la crescita di 64 milioni di euro rispetto al 2010, è riconducibile alle plusvalenze registrate nella cessione di immobili (+25 milioni di euro) rilevate in particolare da Grandi Stazioni (+15 milioni di euro) e da Trenitalia (+9,4

milioni di euro), all'aumento dei canoni di locazione (+17,5 milioni di euro) e in misura minore alla vendita di spazi pubblicitari che aumenta di 4,4 milioni di euro.

I **costi operativi**, al netto della rettifica dovuta alle capitalizzazioni, evidenziano un aumento di 149 milioni di euro derivante dai seguenti fattori:

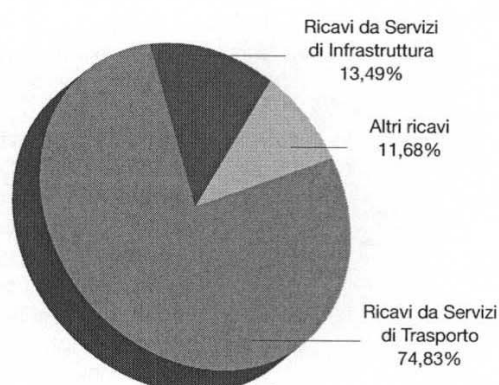
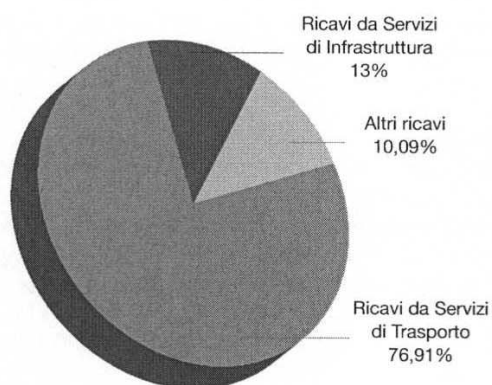
- riduzione del **costo lavoro** per 225 milioni di euro, effetto della riduzione di organico, in diminuzione di 6.149 unità, derivante dal continuo e graduale processo di miglioramento dell'efficienza di tutti i vari processi di *business*, pur in presenza di un incremento delle retribuzioni unitarie legato agli incrementi automatici previsti dai contratti stessi ed alla corresponsione di incentivi all'esodo;
- incremento degli **altri costi netti** per 374 milioni di euro, dovuti ai maggiori costi per servizi (+182 milioni di euro) – principalmente per l'aumento dei costi per pedaggio del gruppo Netinera (99 milioni di euro) e per l'aumento dei costi di manutenzione e riparazione dei beni immobili e mobili pari a 63 milioni di euro – relativi alla linea ferroviaria e al materiale rotabile – a maggiori oneri per godimento beni di terzi (+ 61 milioni di euro) e a minori capitalizzazioni (89 milioni di euro).

Il **risultato operativo** si attesta a 664 milioni di euro (con un miglioramento di 157 milioni di euro rispetto al 2010) anche grazie a minori **svalutazioni, perdite di valore e accantonamenti per rischi ed oneri** (-45 milioni di euro), e pur in presenza di maggiori **ammortamenti netti** (+19 milioni di euro).

Il **risultato netto**, in forte crescita anche quest'anno, sconta infine il **saldo della gestione finanziaria** negativo per 247 milioni di euro, in leggero miglioramento rispetto all'esercizio precedente di 15 milioni di euro a seguito, essenzialmente, delle dinamiche dei tassi medi d'interesse.

Anno 2010 = 7.985 milioni di euro

Anno 2011 = 8.265 milioni di euro



STATO PATRIMONIALE CONSOLIDATO RICLASSIFICATO

	31.12.2011	31.12.2010	Variazioni
Capitale circolante netto gestionale	361	1.180	(819)
Altre attività nette	1.538	(89)	1.627
Capitale circolante	1.899	1.091	808
Capitale immobilizzato netto	46.966	49.412	(2.446)
Altri fondi	(3.691)	(4.037)	346
Attività nette possedute per la vendita	4	17	(13)
Capitale investito netto	45.178	46.483	(1.305)
Posizione finanziaria netta a breve	(1.435)	227	(1.662)
Posizione finanziaria netta a Medio/Lungo	9.767	9.747	20
Posizione Finanziaria netta	8.332	9.974	(1.642)
Mezzi Propri	36.846	36.509	337
Totale Coperture	45.178	46.483	(1.305)

valori in milioni di euro

Il **Capitale investito netto**, pari a 45.178 milioni di euro, si è decrementato nel corso dell'esercizio 2011 di 1.305 milioni di euro per effetto, prevalentemente, della diminuzione del **Capitale immobilizzato netto** (-2.446 milioni di euro) compensati dall'utilizzo degli **Altri fondi** (+346 milioni di euro) e dall'incremento del **Capitale circolante** (+808 milioni di euro).

Il **Capitale circolante netto gestionale**, che si attesta a 361 milioni di euro, fa registrare un decremento di 819 milioni di euro attribuibile essenzialmente a:

- minori crediti relativi al Contratto di Servizio del MEF (670 milioni di euro) dovuti all'incasso da parte di Trenitalia dei corrispettivi 2010-2011 avvenuto a fine esercizio;
- maggiori debiti commerciali (300 milioni di euro) parzialmente compensati da maggiori crediti commerciali correnti (115 milioni di euro).

Le **Altre attività nette** registrano invece un incremento, pari a 1.627 milioni di euro, che deriva principalmente dall'effetto combinato di:

- maggiori crediti iscritti verso il MEF per contributi in conto impianti destinati agli investimenti infrastrutturali (2.712 milioni di euro);
- decremento dei crediti IVA (507 milioni di euro) principalmente a seguito del rimborso da parte dell'Erario;
- maggiori acconti per contributi in conto impianti ricevuti da RFI per 375 milioni di euro;
- incremento degli altri debiti non correnti per 107 milioni di euro.

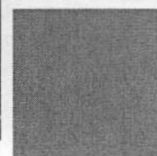
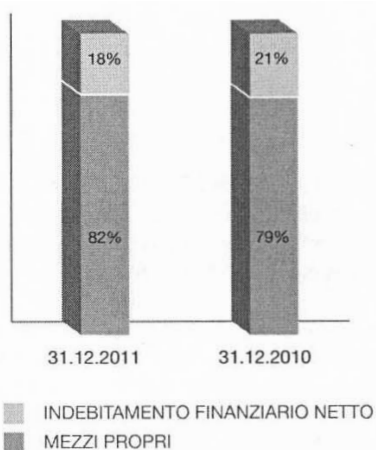
Il **Capitale immobilizzato netto** presenta un decremento di 2.446 milioni di euro, attribuibile principalmente all'aumento degli investimenti del periodo, pari a 3.808 milioni di euro, dall'incremento degli anticipi per investimenti per 153 milioni di euro e dall'incremento delle partecipazioni per 60 milioni di euro, interamente compensati dai contributi in conto impianti per 5.681 milioni di euro, dagli ammortamenti e dalle svalutazioni dell'esercizio 1.035 milioni di euro.

La **Posizione finanziaria netta** si attesta ad un valore negativo di 8.332 milioni di euro, con un decremento di 1.642 milioni di euro rispetto al 31 dicembre 2010. Tale variazione è essenzialmente dovuta al miglioramento della posizione finanziaria a breve, correlata a:

- aumento del saldo del conto corrente di tesoreria (1.311 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;
- maggiori depositi bancari e postali nel 2011 (134 milioni di euro);
- decremento dei finanziamenti verso banche (124 milioni di euro).

I **Mezzi propri** passano da 36.509 milioni di euro a 36.846 milioni di euro, principalmente per effetto dell'utile di esercizio (285 milioni di euro); l'ulteriore variazione è attribuibile all'incremento del Patrimonio netto dei terzi, essenzialmente legato agli effetti della P.P.A. del gruppo Netinera.

Copertura del Capitale investito netto



PROSPETTO DI RACCORDO AL 31.12.2011 E AL 31.12.2010
 TRA IL BILANCIO DI ESERCIZIO DELLE FERROVIE DELLO STATO
 ITALIANE SPA ED IL BILANCIO CONSOLIDATO RELATIVAMENTE
 AL RISULTATO DI ESERCIZIO E AL PATRIMONIO NETTO

	31.12.2011		31.12.2010	
	Patrimonio netto	Risultato di esercizio	Patrimonio netto	Risultato di esercizio
Bilancio Ferrovie dello Stato Italiane SpA	36.103	41	36.062	21
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	521	281	171	177
- elisione svalutazione partecipazioni	57	111	178	42
- storno dividendi	(4)	(122)	(5)	(40)
Totale	574	269	344	178
Altre rettifiche di consolidamento:				
- valutazione a patrimonio netto delle partecipazioni in imprese controllate non consolidate e collegate	41	1	32	3
- storno utili infragruppo	(334)	(20)	(314)	(31)
- ammortamento differenza di consolidamento	(11)	0	(52)	0
- storno imposte da consolidato fiscale	223	(9)	232	(52)
- altre	9	(10)	30	0
Totale	(72)	(38)	(72)	(80)
Riserve da valutazione	(418)		(317)	
Riserva per differenze di traduzione	19		17	
Patrimonio netto di gruppo	36.207	273	36.034	119
Patrimonio netto di competenza dei terzi (escluso utile/perdita)	203		120	
Utile di competenza dei terzi	13	13	11	11
Patrimonio netto dei terzi	216	13	131	11
Totale patrimonio netto consolidato	36.423	285	36.165	130

valori in milioni di euro

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 a fine 2011, 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 sia al bilancio consolidato che 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 sulla media e lunga distanza 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. L'Alta Velocità e i relativi servizi accessori hanno permesso al settore ferroviario di avviare la competizione con le altre modalità di trasporto (aereo e 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 FS Italiane, attraverso Trenitalia, 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, la diversificazione dei livelli di servizio in luogo delle classi, i nuovi servizi dei Frecciarossa (*WiFi*, servizi multimediali, ecc) e la nuova piattaforma vendita via *Web* e sui canali tradizionali. Il settore "mercato", a partire dal 2012, sarà anche interessato dalla modifica 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 quote attualmente detenute. I rischi operativi derivanti dall'ingresso del nuovo operatore sul settore dell'Alta Velocità sono stati valutati nel Piano Industriale di Trenitalia e, pertanto, riflessi nel budget 2012.

Nel settore del Trasporto Regionale la formalizzazione dei Contratti di Servizio con iniziale durata di 6 anni, rinnovabili per ulteriori 6 anni, aveva permesso una pianificazione delle risorse di medio lungo periodo che poteva consentire, tra l'altro, di avviare un piano di rinnovo del materiale rotabile funzionale al miglioramento del servizio del trasporto regionale. Per il 2012 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 2012. Gli accordi sottoscritti tra le Regioni ed il Governo stabiliscono che per l'anno 2012 il concorso finanziario dello Stato per il Trasporto Pubblico Locale ferroviario sia pari a 1.600 milioni di euro di cui due terzi coperti dai fondi previsti dall'art 21, comma 3 del D.L. 98/2011 e per un terzo da fondi da destinare con successivi provvedimenti normativi che tengano conto anche degli effetti del "Patto per l'Efficientamento e la Razionalizzazione del Trasporto Pubblico Locale Italiano".

Il Decreto Legislativo n.1 del 24 gennaio 2012 "Disposizioni urgenti per la concorrenza, lo sviluppo e la competitività" all'art. 25 ha inserito l'obbligo, per le Regioni, di mettere a gara il servizio di trasporto regionale. Questo decreto trova attuazione alla scadenza dei contratti in essere con Trenitalia, prevista, nella maggior parte dei casi, nel 2014. E' del tutto evidente come il nuovo scenario legislativo possa modificare, di conseguenza, gli impegni che la società aveva assunto con le Regioni nella definizione dei contratti di servizio con particolare riguardo alle somme da destinare agli investimenti. 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 di Trenitalia, 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. Su tale specifico rischio sono state comunque messe in atto, nella stipula dei Contratti di Servizio, idonee protezioni a salvaguardia degli investimenti.

In tale ambito, considerando il prolungato periodo di congiuntura economica negativa e, conseguentemente, la sempre maggior ristrettezza di risorse finanziarie in generale – e pubbliche in particolare – costante è il monitoraggio, da parte del *management* del Gruppo dell'andamento degli incassi, con specifica attenzione a quelli rientranti nel settore della pubblica amministrazione (Stato e Regioni *in primis*). I rischi di mercato sono particolarmente evidenti nel settore del Trasporto merci e della logistica. Tale settore è infatti particolarmente influenzato dall'andamento negativo dell'economia in generale che si trasforma in riduzione della produzione industriale e di conseguenza della domanda di trasporto a cui si contrappone però l'aumento dell'offerta sia su gomma che su ferro, con l'effetto che vengono offerti servizi anche sottocosto.

La politica attuata all'interno del Gruppo è, pertanto, quella del contenimento dei prezzi per i clienti unita alla razionalizzazione dell'offerta e dei costi e puntare sulle relazioni con maggiore impatto operativo anche se con margini limitati.

Inoltre, alla luce della rinnovata attenzione normativa al tema della fiscalità immobiliare e considerate le incertezze interpretative proprie della materia, è costante il monitoraggio per individuare i possibili effetti anche sulla valorizzazione e sul costo complessivo dei beni interessati dal processo di *asset allocation*. Ci si riferisce in particolare alla imposizione ICI (ora IMU) che interessa le aree potenzialmente sviluppabili ovvero quelle per le quali è già stato ottenuto uno strumento edificatorio. Le realtà societarie del Gruppo, interessate dalla questione, stanno svolgendo le opportune verifiche ed attività ricognitive al fine di pervenire alla conseguente quantificazione degli effetti di tale fattispecie.

Infine, considerando quanto la dimensione delle risorse umane sia fattore centrale per la gestione del Gruppo, le recenti evoluzioni normative in materia di riforma previdenziale e pensionistica – tuttora in fase di definizione nel confronto fra Governo, Istituzioni, Aziende e Forze Sociali – rappresentano un elemento di rischio elevato per le ripercussioni che da esse potranno derivare in termini di impatto sulle politiche programmate per favorire la riorganizzazione ed il risanamento del Gruppo attraverso, ad esempio, l'attivazione delle prestazioni straordinarie del cd. Fondo Bilaterale, di cui si è accennato in precedenza. In attesa di una chiara definizione del nuovo scenario e, quindi, degli impatti che ne conseguiranno, una prima valutazione di tale rischio (maggior tempo di permanenza delle risorse nel citato Fondo) è stata riflessa nei *budget* 2012 delle principali società partecipate e del Gruppo.

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 o del materiale rotabile sottoposto a manutenzione presso Officine private. Sono tuttora soggette a monitoraggio le diverse problematiche rilevate su commesse importanti che hanno generato contenzioso ma soprattutto difficoltà operative e in alcuni 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 da parte del Gruppo del rotabile. In altri casi si è provveduto alla risoluzione dei contratti per inadempienza degli stessi fornitori attivando l'escussione delle polizze fideiussorie poste a garanzia dei contratti. È del tutto evidente che la generale crisi del mercato del credito si è riflessa pesantemente anche sulle aziende della subfornitura ferroviaria creando, in alcuni casi, forti tensioni sui costruttori il cui livello dimensionale, talvolta, è anche di piccole/medie dimensioni.

Un ulteriore rischio potrebbe derivare dalla gestione degli appalti dei servizi di pulizia che possono avere impatti sulla qualità del servizio.

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 Italiane si connota per la sua sostanziale adeguatezza nel supportare le rispettive *governance*.

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 Italiane SpA

CONTO ECONOMICO RICLASSIFICATO

	2011	2010	Variazioni	Variazioni%
Ricavi operativi	146	153	(7)	(4,6)%
- Ricavi dalle vendite e prestazioni	140	148	(8)	(5,4)%
- Altri ricavi	6	5	1	20%
Costi operativi	(152)	(157)	5	3,2%
Margine operativo lordo (EBITDA)	(6)	(4)	(2)	(50)%
Ammortamenti	(19)	(20)	1	5%
Svalutazioni e perdite di valore	(2)	(2)	0	0
Accantonamenti per rischi e oneri	(3)	(5)	2	40%
Risultato operativo (EBIT)	(30)	(31)	1	3,2%
Proventi ed oneri finanziari	13	(29)	42	144,9%
Risultato prima delle imposte	(17)	(60)	43	71,7%
Imposte sul reddito	58	81	(23)	(28,4)%
Risultato netto d'esercizio	41	21	20	95,2%

valori in milioni di euro

Il **risultato netto** dell'esercizio 2011 si attesta a un valore positivo di 41 milioni di euro, quasi raddoppiato rispetto all'esercizio precedente che chiudeva con un utile di 21 milioni di euro.

Sul risultato netto del 2011 ha inciso, in particolare, il forte miglioramento (da -29 a +13 milioni di euro) della gestione finanziaria.

A livello di **EBITDA** si evidenzia un decremento di 2 milioni di euro, con un margine che passa da un valore negativo di 4 milioni di euro ad un valore negativo di 6 milioni di euro per effetto della diminuzione dei ricavi operativi di 7 milioni di euro, cui si contrappone un decremento di costi operativi di soli 5 milioni di euro.

I **ricavi operativi** si attestano a 146 milioni di euro (153 milioni di euro nel 2010) 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 152 milioni di euro (157 milioni di euro nel 2010) 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 30 milioni di euro rispetto al valore anch'esso negativo di 31 milioni di euro del 2010. Sulla variazione di tale risultato hanno inciso anche i minori ammortamenti (1 milione di euro) e i minori accantonamenti per rischi ed oneri (2 milioni di euro).

Il **saldo dei proventi e oneri finanziari** migliora, come accennato, di 42 milioni di euro, principalmente per l'effetto combinato:

- dell'incremento dei dividendi distribuiti dalle controllate Rete Ferroviaria Italiana SpA, Ferservizi SpA, Grandi Stazioni SpA, Centostazioni SpA, Fercredit SpA e Italferr SpA (per complessivi 95 milioni di euro);
- del decremento netto degli interessi attivi per i finanziamenti concessi a medio e lungo termine alle controllate (6 milioni di euro);
- dell'incremento dei proventi diversi da controllate (5 milioni di euro) per gli interessi attivi maturati sulle somme corrisposte a FS2Move GmbH (ora, dopo fusione diretta, Netinera Deutschland GmbH) per l'acquisto del Gruppo Netinera;
- dell'incremento degli oneri per interessi sui prestiti obbligazionari sottoscritti dalla società Eurofima (16 milioni di euro), compensati da minori interessi sui finanziamenti a medio e lungo termine concessi da banche e da altri finanziatori (19 milioni di euro);
- dell'effetto netto positivo degli utili e perdite su cambi (24 milioni di euro) per l'adeguamento dei debiti per decimi da versare alla partecipata Eurofima;
- dell'accantonamento, avvenuto nel 2010, delle perdite stimate per le operazioni straordinarie relative alle partecipazioni Sogin/Sita (31 milioni di euro);
- della svalutazione della partecipazione in FS Logistica SpA (102 milioni di euro).

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 (63 milioni di euro nel 2011 e 81 milioni di euro nel 2010).

STATO PATRIMONIALE RICLASSIFICATO

	31.12.2011	31.12.2010	Variazioni
Capitale circolante netto gestionale	399	419	(20)
Altre attività nette	(301)	(220)	(81)
Capitale circolante	98	199	(101)
Immobilizzazioni tecniche	609	502	107
Partecipazioni delle immobilizzazioni finanziarie	35.733	35.926	(193)
Capitale immobilizzato netto	36.342	36.428	(86)
TFR	(17)	(18)	1
Altri fondi	(470)	(522)	52
TFR e Altri fondi	(487)	(540)	53
Attività nette detenute per la vendita	63	0	63
Capitale investito netto	36.016	36.087	(71)
Coperture			
Posizione finanziaria netta a breve	(456)	(352)	(104)
Posizione finanziaria netta a medio/lungo	369	377	(8)
Posizione finanziaria netta	(87)	25	(112)
Mezzi propri	36.103	36.062	41
Coperture	6.016	36.087	(71)

valori in milioni di euro

Il **Capitale investito netto**, pari a 36.016 milioni di euro, si è decrementato nel corso dell'esercizio 2011 di 71 milioni di euro per effetto, prevalentemente, della diminuzione del **Capitale immobilizzato netto** (-86 milioni di euro) e del decremento del **Capitale circolante** (-101 milioni di euro), compensato dall'incremento del **TFR e Altri Fondi** (+53 milioni di euro), nonché delle **Attività detenute per la vendita** (+63 milioni di euro).

Il **Capitale circolante** passa da un valore di 199 milioni di euro al 31 dicembre 2010 ad un valore di 98 milioni di euro al 31 dicembre 2011, con una riduzione di 101 milioni di euro, derivante dall'effetto combinato:

- del decremento del Capitale circolante netto gestionale (20 milioni di euro), dovuto alla riduzione delle rimanenze degli immobili e terreni di *trading* (38 milioni di euro) e all'incremento dei crediti e debiti di natura commerciale (18 milioni di euro);
- dell'incremento del saldo negativo delle Altre attività nette (81 milioni di euro), derivante principalmente dall'effetto della variazione negativa del saldo della gestione IVA (71 milioni di euro);

Il **Capitale immobilizzato netto** si attesta a 36.342 milioni di euro contro 36.428 milioni di euro al 31 dicembre 2010; la riduzione (86 milioni di euro) è dovuta essenzialmente:

- all'incremento delle immobilizzazioni materiali e immateriali nette (107 milioni di euro);
- al decremento della voce partecipazioni (193 milioni di euro) a seguito della svalutazione di FS Logistica SpA (102 milioni di euro), dell'incremento della partecipazione nella società FS2Move GmbH (89 milioni di euro), comprensivo dello *Shareholder Loan* per l'acquisto del Gruppo Netinera, dal decremento della partecipazione in RFI a seguito della scissione a favore della Società (149 milioni di euro) e all'operazione straordinaria Sogin/Sita (31 milioni di euro) che ha comportato, per pari importo, l'utilizzo dell'apposito Fondo rischi accantonato nel 2010.

Il decremento del **TFR e Altri fondi** (53 milioni di euro) riflette la riduzione registrata nell'anno del Fondo rischi e oneri diversi (5 milioni di euro), il decremento netto dei fondi per passività relative alle imposte differite (16 milioni di euro) attribuibile quasi esclusivamente alla riduzione del Fondo imposte da consolidato fiscale, il decremento del Fondo rischi su partecipazioni per l'operazione straordinaria riguardante le società Sogin/Sita avvenuta nel 2011 (31 milioni di euro) e il decremento del fondo TFR e altri benefici ai dipendenti (1 milione di euro).

L'incremento delle **Attività nette detenute per la vendita** (63 milioni di euro), è attribuibile alla riclassifica dalle Immobilizzazioni tecniche e dalle Rimanenze di *trading* dei valori netti contabili delle officine ferroviarie - terreni e fabbricati - rientranti nel piano di conferimento alla controllata Trenitalia SpA.

Passando all'analisi delle coperture si evidenzia una **Posizione finanziaria netta** che passa da un valore positivo di 25 milioni di euro al 31 dicembre 2010 a meno 87 milioni di euro al 31 dicembre 2011, con un decremento dell'indebitamento nell'anno di 112 milioni di euro, per la maggior parte dovuto alla Posizione finanziaria netta a breve, che passa da un saldo di liquidità di -352 milioni di euro al 31 dicembre 2010 a -456 milioni di euro al 31 dicembre 2011, con un miglioramento pari a 104 milioni di euro.

La Posizione finanziaria netta a medio-lungo termine passa da 377 milioni di euro al 31 dicembre 2010 a 369 milioni di euro al 31 dicembre 2011, con un leggero miglioramento dell'indebitamento pari a 8 milioni di euro.

I **Mezzi propri**, infine, evidenziano un incremento di 41 milioni di euro dovuto all'iscrizione dell'utile di esercizio.

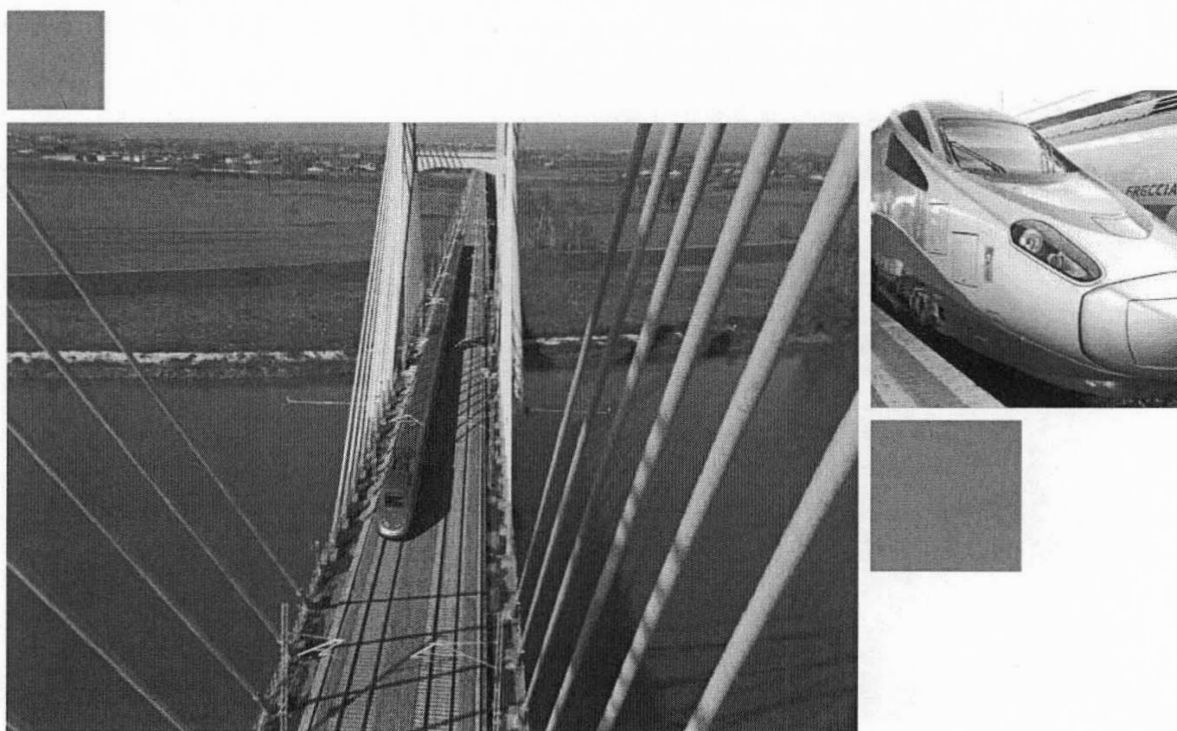
Rapporti con parti correlate

Le interrelazioni tra Ferrovie dello Stato Italiane, 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 Italiane, 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 stesse 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.

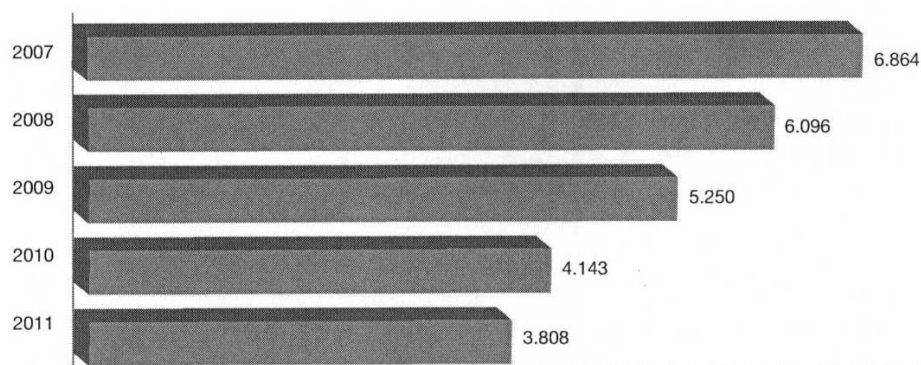


Investimenti

L'anno 2011 rappresenta – con il varo del nuovo Piano Industriale 2011-2015 che prevede investimenti pari a circa 27 miliardi di euro, di cui 6 miliardi destinati all'acquisto di nuovi treni – il primo anno in cui il Gruppo FS Italiane ha inteso porre le basi di questo imponente programma quinquennale di investimenti destinati ad accrescere sensibilmente la dotazione infrastrutturale del Paese e a fornire servizi sempre più qualificati e diversificati grazie all'offerta di nuovi treni più confortevoli e tecnologicamente evoluti, e di stazioni moderne sempre più integrate con il tessuto metropolitano. La spesa per investimenti complessivi realizzati dal Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane nel corso del 2011 (3.808 milioni di euro) prosegue nel *trend* "mirato" degli ultimi due anni, mostrando una flessione (-8%) rispetto al volume di contabilizzazioni realizzato nell'anno precedente.

Investimenti del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane

VALORI IN MILIONI DI EURO



In particolare, con riferimento agli investimenti tecnici, sono stati contabilizzati 2.927 milioni di euro per interventi legati all'infrastruttura, (di cui 2.493 milioni di euro per la Rete Convenzionale e 434 milioni di euro per la Rete Alta Velocità/Alta Capacità sulla To-Mi-Na); 385 milioni di euro per interventi connessi al trasporto e 89 milioni di euro per altri investimenti.

La composizione degli investimenti risulta così articolata:

RFI ha destinato sulla Rete Convenzionale:

- il 53% 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 47% della spesa alla realizzazione di opere relative ai grandi progetti di sviluppo infrastrutturale (ammodernamento e potenziamento di corridoi, aree metropolitane e bacini regionali).

Nella tabella seguente vengono evidenziati i volumi delle attivazioni 2011 distinti per tipologia di opera e sono riportati, per confronto, anche gli analoghi dati riferiti ai due anni precedenti.

		2009	2010	2011
Rete AV/AC				
Nuove linee	km	143	0	0
Rete convenzionale				
Nuove infrastrutture	km	63	36	17
Nuove linee	km	24	36	17
Raddoppi	km	35	-	-
Varianti	km	4	-	-
Ammodernamento linee		284	40	74
Elettrificazioni	km	-	-	-
Blocchi	km	284	40	74
Tecnologie di sicurezza	km	613	102	443
SCMT	km	29	-	351
SSC	km	10	-	-
SCC/CTC	km	432	102	86
ERTMS	km	142	-	6
Apparati di stazione	n.	32	18	16
ACEI		16	14	10
ACC		16	4	6
Soppressione passaggi a livello	n.	73	52	70
Automazione passaggi a livello	n.	10	2	3

Sempre RFI, per la Rete Alta Velocità, ha registrato un volume di investimenti di 434 milioni di euro e a fine 2011 l'intero progetto Rete AV/AC Torino-Milano-Napoli ha raggiunto un avanzamento contabile complessivo dell' 89%.

Il Gestore della Rete realizza inoltre interventi di potenziamento, riqualifica e ristrutturazione del patrimonio immobiliare inerente le stazioni di cui è proprietario (circa 2.300 stazioni, cui è associata una superficie complessiva di oltre 11 milioni di metri quadrati), parte delle quali sono gestite – comunque nelle sole parti commerciali – da soggetti diversi (Grandi Stazioni SpA, Centostazioni SpA).

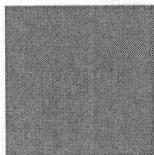
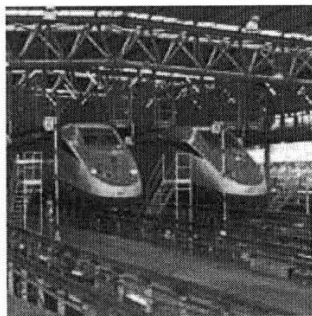
Le nuove stazioni per l'Alta Velocità presentano il seguente stato di avanzamento lavori:

- Torino Porta Susa: i lavori relativi all'interramento e al quadruplicamento dei binari della stazione (Passante) hanno raggiunto un avanzamento dell'85% circa, mentre per il solo Fabbricato Viaggiatori (per il quale nel settembre 2011 è avvenuta l'apertura della porzione comprendente la fermata metropolitana) l'avanzamento è del 60% circa. Il completamento è atteso nel luglio 2012, con contestuale trasferimento di tutti i servizi ferroviari, mentre nel dicembre 2012 è prevista l'ultimazione dei binari del quadruplicamento Porta Susa-Stura;
- Reggio Emilia: i lavori, avviati nel maggio 2010, presentano un avanzamento pari al 30%. L'attivazione della fermata è prevista con l'orario invernale del 2012. È in corso di definizione la Convenzione con il Comune di Reggio Emilia per specificare le modalità esecutive di realizzazione dell'annesso parcheggio, di cui è già stata completata la progettazione definitiva;
- Bologna Centrale: l'avanzamento dei lavori ha raggiunto il 70% del totale. Si prevede l'attivazione della stazione AV per fasi, secondo le seguenti tempistiche: giugno 2012 per il passante AV senza servizio viaggiatori, dicembre 2012 per l'attivazione della stazione AV, luglio 2013 per il completamento di tutte le opere;

- Firenze Belfiore: sono terminati i lavori ferroviari e sono in fase conclusiva le opere di completamento del lotto 1 (Scavalco); sono invece in corso le opere relative al lotto 2, avviate nel marzo 2010. L'attivazione della stazione AV all'esercizio ferroviario è prevista ad agosto 2015, laddove il completamento della parte commerciale è previsto entro dicembre 2016;
- Roma Tiburtina: nel novembre 2011 è stata inaugurata la nuova Stazione Tiburtina, con l'apertura al pubblico del servizio viaggiatori. Attualmente sono in corso alcuni lavori di completamento della viabilità sul lato Pietralata, nonché alcune attività relative agli impianti di informazione al pubblico a messaggio variabile e a messaggio fisso. Proseguono, inoltre, i lavori per la Nuova Circonvallazione Interna e le infrastrutture connesse;
- Napoli Afragola: la realizzazione del nuovo fabbricato di stazione, già appaltata a maggio 2006 con contratto poi risolto per inadempimento della Società appaltatrice, è stata riaffidata il 17 giugno 2009 con consegna, in data 29 luglio 2009, delle prestazioni all'A.T.I. appaltatrice. Quest'ultima ha redatto il Progetto Esecutivo e le attività di cantiere sono state avviate il 20 aprile 2010. L'attivazione della prima fase funzionale, con l'apertura al pubblico del servizio viaggiatori, è prevista nel secondo semestre 2012, mentre il completamento delle opere relative ai servizi commerciali dovrebbe avvenire entro il primo semestre 2013;
- Fabbricato Viaggiatori Stazione Vesuvio Est: in considerazione della sospensione da parte della Regione Campania della Delibera di stanziamento delle risorse POR (Programma Operativo Regionale) relative alla fase di progettazione definitiva e realizzazione del fabbricato di stazione, nonché del definanziamento dell'intervento nell'ambito del PON (Programma Operativo Nazionale) 2007-2013, si è proceduto a una sostanziale revisione delle attività. Stante l'attuale situazione, si prevede l'avvio della progettazione definitiva a gennaio 2016, con previsione di apertura al pubblico della stazione nel primo trimestre del 2021.

Per i lavori sulle stazioni gestite da Grandi Stazioni l'attuale avanzamento dell'investimento è pari a circa il 78% dell'importo complessivo di competenza di RFI.

Per quanto riguarda invece il *network* di Centostazioni, l'attuale avanzamento degli investimenti è di circa il 60% dell'importo complessivo di Contratto di competenza RFI.



Inoltre, con riferimento allo sviluppo del programma relativo alle 101 piccole/medie stazioni del sud Italia che rientrano nel *network* Pegasus (Programma Evoluto per la Gestione di Aree di Stazioni Ubiccate nel Sud Italia), gli interventi avviati e conclusi nel 2011 riguardano in particolare gli appalti realizzati per le stazioni di Agrigento Centrale (2,8 milioni di euro), Mazara del Vallo (1,6 milioni di euro), Palermo Notarbartolo (2,6 milioni di euro), Trapani 1^a fase (1,8 milioni di euro), Paola (4,2 milioni di euro), Bagheria (1,7 milioni di euro) e Castellammare del Golfo (1,2 milioni di euro). Nel corso del 2011 non sono stati consegnati lavori ulteriori, ma si è dato nuovo impulso alle progettazioni con alcune rivisitazioni degli interventi pianificati. Si evidenzia che gli investimenti complessivi per il *network* Pegasus ammontano a circa 50 milioni di euro, di cui 1,9 milioni finanziati con contributi pubblici.

Sulle altre stazioni gestite esclusivamente da RFI, nel 2011 sono stati investiti circa 98 milioni di euro per interventi finalizzati alla sicurezza, alle informazioni al pubblico, all'adeguamento agli Obblighi di Legge delle aree con maggiore impatto sul pubblico (atrii, marciapiedi, pensiline, sottopassi, scale, rampe di accesso) e di quelle di interscambio e di accesso ai Fabbricati Viaggiatori.

Trenitalia ha contabilizzato investimenti per circa 385 milioni di euro (al netto degli anticipi per acquisto di materiale rotabile per 125 milioni di euro), destinati all'ampliamento dell'offerta e al miglioramento della qualità dei servizi, 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", interventi di *restyling* che prevedono, secondo il nuovo modello commerciale, il superamento del concetto di classe e l'introduzione, come precedentemente detto, di quattro livelli di servizio. Inoltre, per quanto riguarda i servizi a mercato, e in particolare per sviluppare l'offerta AV e meglio rispondere alle esigenze della clientela, è in corso l'acquisto dei nuovi elettrotreni serie "1000". Continuano, infine, le attività relative all'implementazione dei servizi di informazione e internet a bordo attraverso la diffusione all'interno di ciascuna carrozza di un segnale di connessione di rete via etere tramite l'installazione di *hot spot Wi-Fi*;
- per il prodotto "Frecciargento", il completamento degli interventi di politensionamento e *restyling* della flotta ETR 480 e l'implementazione dei servizi di informazione e internet a bordo;
- per i prodotti "Frecciabianca", "Eurostar" e "Base", la continuazione delle iniziative volte alla riqualificazione delle carrozze e delle loco che circolano su linee convenzionali e collegano centri di medie e grandi dimensioni, al di fuori della rete Alta Velocità;
- nell'ambito del Trasporto Regionale lo sviluppo/potenziamento dei servizi all'interno delle aree metropolitane, attuato anche attraverso la realizzazione di una offerta basata su tre differenti segmenti di materiale rotabile: "metropolitano" nei nodi ferroviari principali, "media distanza" fra città capoluogo, "diffuso" per servizi a carattere locale. Sono stati avviati nell'anno progetti di acquisto di 90 convogli elettrici e 40 convogli diesel; è stato, inoltre, esercitato il diritto di opzione per l'acquisto di ulteriori 50 locomotive E464 - in sostituzione di loco appartenenti a tipologie E656, E632/633 - che si sommano alle 250 locomotive E464 già commissionate e per le quali è in fase di completamento la consegna della prima *tranche* (150 loco). È in corso la commessa relativa all'ampliamento della flotta dei convogli a due piani con l'acquisto di 350 carrozze. Proseguono le attività di ristrutturazione di 243 carrozze piano ribassato, con l'obiettivo di migliorare gli allestimenti interni e installare nuovi sistemi di climatizzazione. Continuano, infine, le attività di trasformazione di 30 carrozze UIC-X in Semipilota IR per garantire la piena reversibilità dei convogli adibiti al trasporto regionale e il *face-lift* di circa 1.300 carrozze Media Distanza, finalizzato all'incremento del comfort e ad adeguamenti normativi di sicurezza;
- nel trasporto merci, il proseguimento delle attività relative al processo di adeguamento della flotta carri alle normative tecniche degli "organi di aggancio" dei rotabili che devono rispettare i requisiti di interoperabilità;
- l'attrezzaggio di locomotive con il Sistema Tecnologico di Bordo che integra tutte le tecnologie di bordo treno (SCMT, SSC, GSM-R). Nel 2011 sono state completate tutte le installazioni relative alle apparecchiature SCMT (Sistema Controllo Marcia Treno), mentre proseguono le attività di adeguamento STB (Sistema Tecnologico di Bordo) per il completamento dell'attrezzaggio dei rotabili con

le apparecchiature CAB RADIO e DIS (Scatola Nera). Sono in fase di completamento le installazioni relative alle apparecchiature del sistema SSC (Sistema di Supporto alla Condotta);

- i progetti di informatica, con la prosecuzione degli interventi finalizzati al miglioramento dell'efficienza dei processi produttivi e alla razionalizzazione ed efficientamento dei canali di vendita;
- la manutenzione e l'adeguamento tecnologico degli impianti di manutenzione rotabili e merci, con interventi di potenziamento, riorganizzazione e razionalizzazione del reticolo manutentivo;
- la ricerca e sviluppo e la sicurezza.

Per quanto riguarda i nuovi rotabili, sono entrate in esercizio 70 locomotive, di cui 7 per il trasporto a media-lunga percorrenza nazionale/internazionale e 63 per il regionale. Sono stati, inoltre, riconsegnati all'esercizio, dopo interventi di ristrutturazione: 52 locomotive, 1.614 fra carrozze e carri e 17 treni. Il dettaglio di quanto descritto è presentato nella tabella seguente.

Nuovo materiale	n. mezzi	Materiale ristrutturato	n. mezzi
Locomotive	70	Locomotive	52
Nazionale/Internazionale	7	Nazionale/Internazionale	44
Regionale	63	Regionale	8
Carrozze/carri	0	Carrozze/Carri	1.614
Treni	0	Nazionale/Internazionale	156
		Regionale	161
		Cargo	1.297
		Treni	17
		Nazionale/Internazionale	4
		Regionale	13

Le altre società del Gruppo (Grandi Stazioni, Centostazioni, Busitalia-Sita Nord, Italferr, Ferservizi, FS Logistica, FS Sistemi Urbani, Ferrovie dello Stato Italiane e gruppo Netinera) hanno realizzato complessivamente investimenti per circa 89 milioni di euro, prevalentemente destinati alla valorizzazione/riqualificazione delle stazioni e del patrimonio immobiliare, al trasporto locale su gomma e su ferro, alla dotazione di strumenti informatici a supporto dei processi aziendali.

Finanziamento degli investimenti

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" dell'aggiornamento 2009 del Contratto di Programma 2007-2011, sottoscritto il 23 dicembre 2010 fra il Gestore dell'infrastruttura ed il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Nel corso del 2011 RFI si è attivata per giungere a un ulteriore aggiornamento dell'Atto Contrattuale, al fine di ricercare adeguata copertura ai fabbisogni urgenti connessi alla manutenzione straordinaria e agli obblighi di legge, anche in assenza di nuovi stanziamenti pubblici. E' stato predisposto un nuovo schema di aggiornamento 2010-2011 del Contratto, sul quale il CIPE ha espresso parere favorevole, con prescrizioni, nella seduta del 20 gennaio 2012. Nel suddetto schema è stato ratificato il definanziamento delle risorse già contrattualizzate, per un importo pari a 922 milioni di euro, così come stabilito dal D.L. 78/2010, convertito con la L. 122 del 30 luglio 2010, così come sono state contrattualizzate risorse aggiuntive pari a 5.857 milioni di euro, rivenienti da fondi istituiti nello stato di previsione del Ministero dello Sviluppo Economico e del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, da fonti comunitarie e da Enti terzi, secondo il seguente dettaglio:

- 240 milioni di euro recati dall'art. 33 comma 3 della Legge 183/2011 - Legge di stabilità 2012 che assegna al "Fondo per lo sviluppo e la coesione" una dotazione finanziaria di 2.800 milioni di euro da destinare prioritariamente alla prosecuzione di interventi infrastrutturali indifferibili;
- 2.619 milioni di euro derivanti dal "Fondo infrastrutture ferroviarie e stradali" di nuova istituzione ai sensi del Decreto Legge 98/2011 (convertito con Legge 111/2011);
- 1.230 milioni di euro assegnati dal CIPE, con la Delibera n° 62/2011, per il Piano Nazionale per il Sud, di cui 1.030 milioni di euro per infrastrutture strategiche nazionali e 200 milioni di euro per infrastrutture interregionali e regionali;
- 36 milioni derivanti da risorse comunitarie TEN-T relative al ciclo di programmazione 2007 - 2013;
- 517 milioni derivanti da convenzioni con Enti terzi e autofinanziamento;
- 1.215 milioni di euro derivanti dalla riduzione del tasso di cofinanziamento nazionale.

Infine, nell'ambito del Programma delle infrastrutture strategiche previsto dalla Legge Obiettivo (L. 443/2001), si segnala che:

- nella seduta del 3 agosto 2011 il CIPE ha approvato il progetto definitivo del "1° lotto funzionale del collegamento ferroviario tra la direttrice Orte-Falconara e la linea adriatica (Nodo di Falconara) ed il progetto preliminare del "Nuovo collegamento ferroviario Torino-Lione, sezione internazionale, parte comune italo-francese, tratta in territorio italiano";
- ai sensi dell'art. 32 comma 2 del Decreto Legge 6 luglio 2011 n° 98 "Disposizioni urgenti per la stabilizzazione finanziaria" - convertito con la Legge 111/2011 - è stato operato un definanziamento di risorse iscritte nel Contratto sul capitolo MIT 7060, pari a 16 milioni di euro, relative al finanziamento per il nodo AV/AC di Verona compreso nel Programma delle infrastrutture strategiche;
- l'approvazione da parte del CIPE dello schema di aggiornamento 2010-2011 del Contratto di Programma, e quindi delle variazioni alle coperture finanziarie e delle rivisitazioni progettuali conseguenti ai definanziamenti intervenuti per legge, comporta anche la modifica di quanto previsto nelle delibere e nella documentazione istruttoria relative ad alcuni interventi ricompresi nel Programma Infrastrutture Strategiche per i quali è già stata approvata, ovvero è in corso di esame, la progettazione definitiva (Nodo di Genova: potenziamento infrastrutturale Genova Voltri-Genova Brignole, delibera CIPE n. 85 del 29 marzo 2006; 1° lotto funzionale del collegamento ferroviario tra la direttrice Orte-Falconara e la linea adriatica - Nodo di Falconara, seduta CIPE del 3 agosto 2011; Completamento del raddoppio della linea ferroviaria Parma-La Spezia, tratta Parma-Vico-fertile, in istruttoria).

Per quanto riguarda Trenitalia prosegue il piano degli investimenti finalizzato a sostenere la crescita dei volumi di traffico AV e a rinnovare la flotta dedicata al servizio nei nodi metropolitani con l'obiettivo

di rendere il parco mezzi sempre più adeguato alle specifiche esigenze – in particolare quelle del trasporto di media e breve distanza – migliorando il *comfort*, incrementando l'efficienza operativa e innalzando l'affidabilità tecnica. In corso d'anno sono stati autorizzati investimenti per circa 1.370 milioni di euro, di cui oltre il 75% per l'acquisto di nuovi treni – specie complessi elettrici e complessi a trazione diesel – e circa l'8% per il *revamping* del materiale rotabile, sia AV (riqualificazione estetica e funzionale degli allestimenti interni, secondo il modello di offerta basato su quattro nuovi livelli di servizio), sia dedicato al trasporto regionale.

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

Nel corso dell'esercizio 2011 si sono svolti numerosi incontri con i Ministeri competenti per la definizione dello schema di Contratto di Programma, Parte Servizi non ancora sottoscritto, pur essendo state risolte le problematiche relative alle coperture finanziarie che sino ad oggi ne avevano impedito di fatto ogni possibilità di perfezionamento.

In merito alle risorse finanziarie in data 21 dicembre 2010 è stato emanato il decreto di ripartizione per capitoli (anni 2011, 2012 e 2013) di quanto stanziato dalla Legge di Bilancio del 13 dicembre 2010 (Legge N. 221 - Bilancio di previsione dello Stato). Il provvedimento assegna risorse a valere sul capitolo MEF 1541 rispettivamente di 975 milioni di euro per l'anno 2011, 1.211 milioni per ciascuno degli anni 2012 e 2013. Ulteriori 292 milioni di euro sono stati disposti dalla 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 Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti".

In data 1 dicembre 2011 è stato emanato il decreto di ripartizione per capitoli (anni 2012, 2013 e 2014) di quanto stanziato da Legge di Bilancio del 12 novembre 2011 (Legge n. 184 - Bilancio di previsione dello Stato). Il provvedimento assegna risorse sul capitolo MEF 1541 rispettivamente di 1.211 milioni di euro per ciascuno degli anni 2012 e 2013 e 975 milioni di euro per l'anno 2014.

In termini di cassa, nel corso dell'anno risultano erogati, a valere sul capitolo 1.541, i 975 milioni di euro di competenza dell'anno 2011 a cui si aggiungono 200 milioni di euro di crediti residui. Di contro non sono stati erogati i 292 milioni di euro disposti dalla delibera CIPE n.64/2010 nonostante RFI abbia fornito, con nota del 7 marzo 2011, al Ministero Vigilante elementi necessari per il perfezionamento dell'iter previsto dalla suddetta delibera.

Attività di ricerca e sviluppo

Il volume di spesa del Gruppo per investimenti in ricerca e sviluppo nel 2011 è stato pari a 8 milioni di euro, quasi interamente a carico di RFI.

Le principali aree di investimento hanno riguardato per circa l'80% attività relative alle tecnologie per la sicurezza della circolazione e per il 20% alla diagnostica per il controllo dell'efficienza della rete e del materiale rotabile. 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.

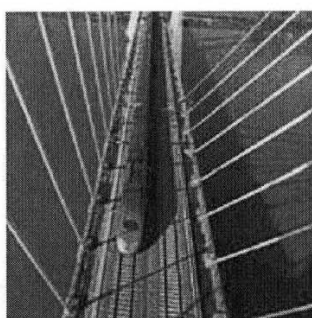
Per quanto riguarda RFI, si registra un decremento rispetto all'esercizio 2010 delle attività inerenti la Diagnostica innovativa, dovuto al sostanziale completamento dell'attrezzaggio del treno Y2 che si è concluso nel 2011.

Proseguono invece le iniziative legate alle tecnologie per la sicurezza così come gli studi e le sperimentazioni sui nuovi componenti e sistemi. In particolare, si segnalano le seguenti principali attività svolte nel corso del 2011:

- **Infrastruttura:** è stato concluso – con la collaborazione dell'Università di Genova e del Politecnico di Milano – lo studio per le nuove linee AV/AC allo scopo di valutare l'influenza dei venti trasversali sulla marcia dei treni ETR500 con velocità fino a 300 km/h. Conseguentemente, è stata definita la tipologia standard di barriera antivento e si sta procedendo con la relativa progettazione esecutiva.
- **Difesa della sede:** è in corso lo studio con il CNR-IMAA (Istituto di Metodologie per l'Analisi Ambientale), relativo alla realizzazione di un innovativo sistema di monitoraggio basato su tecniche elettromagnetiche per il controllo di versanti in frana.
- **Sperimentazione dei sistemi tipo rail-dampers:** sono state avviate le fasi propedeutiche per la sperimentazione di un sistema di abbattimento del rumore ferroviario alla sorgente costituito dai *rail-dampers*.
- **Armamento:** è stato avviato, con la realizzazione del sito pilota presso il Compartimento di Napoli, lo studio biennale sull'influenza dei parametri essenziali del *ballast* (consolidamento, sezione tipo, ecc.), che influenzano la resistenza laterale del binario e la sua stabilità agli effetti della coazione termica (lunga rotaia saldata). È stata avviata la sperimentazione su prototipi di un sensore per la rilevazione di avarie meccaniche dei giunti isolanti incollati.
- **Sviluppo del sito pilota per l'Alta Velocità:** nell'area di prova adiacente la linea AV/AC (al km 91 della Roma-Napoli), sono state condotte diverse tipologie di prove e misure (rilevamento delle emissioni dei treni AV quali rumore, vibrazioni, campi elettromagnetici) ed è stato sperimentato il sistema di misura per la spinta dei pantografi in corsa.
- **Sviluppo postazione fissa per la misura della qualità dell'interazione catenaria - pantografo:** è stata verificata la funzionalità del sistema prototipale, unico nel suo genere, installato presso il sito pilota (citato al punto precedente), che ha permesso di effettuare i rilievi relativi al sollevamento del filo di contatto e alla qualità dell'interazione catenaria - pantografo al passaggio di treni transitanti a qualsiasi velocità.
- **Provvedimenti atti a contrastare la formazione di ghiaccio sulla linea di contatto:** è proseguita la ricerca tendente a verificare come contrastare il formarsi di ghiaccio (o sciogliere il ghiaccio formatosi) intorno ai conduttori di contatto, attraverso specifiche configurazioni dell'impianto elettrico che consentano il riscaldamento della linea di contatto e quindi lo scioglimento del ghiaccio.
- **Sperimentazioni a bordo del treno Y1:** sono in fase di ultimazione le attività di sperimentazione di sistemi e componenti installati a bordo del treno.

Azioni proprie della Capogruppo

Al 31 dicembre 2011, Ferrovie dello Stato Italiane SpA non possiede azioni proprie, né direttamente, né per tramite di società fiduciaria o per interposta persona, così come, nel corso dell'esercizio 2011, 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 e ai procedimenti giudiziari di maggior rilievo avviati nel tempo da alcune Procure nei confronti di ex rappresentanti di società del Gruppo si conferma che, a tutt'oggi, non sono emersi elementi che possano far ritenere che le società stesse o il Gruppo siano esposti a passività o a perdite né, comunque, elementi tali che possano apprezzabilmente interessare la loro posizione patrimoniale, economica e finanziaria e, pertanto, non sono stati effettuati accantonamenti in bilancio. Ricorrendone le circostanze, le suddette società 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 del periodo.

- con riguardo al procedimento penale n. 6679/2009 R.G.N.R., pendente avanti il GUP presso il 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, si segnala che, in conseguenza della ammissione della costituzione di parte civile della Regione Puglia e del Comune di Molfetta per un asserito danno ambientale, all'udienza del 22 luglio 2011 si è costituita – in quanto citata come responsabile civile – anche FS Logistica SpA. Nella stessa data il GUP ha ammesso il giudizio abbreviato richiesto da ENI SpA e dai dipendenti della medesima. A seguito dell'ammissione del suddetto rito speciale, il giudice ha dovuto deliberare la separazione dei procedimenti: 1) quello ordinario nell'ambito del quale FS Logistica è costituita come responsabile civile, risulta, alla data del 7 maggio 2012, ancora in fase di udienza preliminare; 2) quello abbreviato a carico di ENI SpA e dei suoi dipendenti, che si è definito il 5 dicembre scorso con l'assoluzione in favore di tutti gli imputati.

- In relazione al procedimento penale n. 6305/09 R.G.N.R. – pendente in fase di indagini preliminari innanzi alla Procura della Repubblica presso il Tribunale di Lucca – per l'incidente ferroviario avvenuto in Viareggio il 29 giugno 2009 – che causò un devastante incendio con ingenti conseguenze in termini di vite umane e ingenti danni a beni sia di terzi che di Società del Gruppo FS Italiane – si rappresenta che con le udienze del 2, 3 e 4 novembre 2011 si è concluso l'incidente probatorio relativo alla perizia sui quesiti formulati dal GIP alla precedente udienza del 7 marzo 2011.

Le conclusioni cui sono pervenuti i periti confermano che lo svio del carro (di proprietà della società "GATX", estranea al Gruppo FS Italiane) è stato innescato dalla rottura a fatica dell'assile n. 98331, montato nella parte posteriore del carrello di testa, a causa di una cricca che, per le dimensioni che doveva avere al momento dell'ultima revisione, avrebbe potuto essere rilevata con la strumentazione ultrasonora in uso all'Officina Jungenthal di Hannover, presso la quale è stata svolta l'ultima manutenzione del carro prima dell'incidente.

Per quanto attiene la causa dello squarcio della cisterna, determinante la fuoriuscita del gas poi

incendiatosi, secondo i periti nominati dal GIP, la tesi del taglio della cisterna provocato dall'impatto di questa con la piegata a zampa di lepre del deviatore, elemento integrante il binario, risulta compatibile con la geometria dello squarcio e con la dinamica complessiva del moto del carro deducibile da quanto emergente dai rilievi successivi all'incidente; i periti hanno invece espresso, in relazione ai medesimi elementi, una valutazione di non compatibilità per la tesi del taglio provocato dall'impatto della cisterna con un picchetto, posto all'esterno del binario quale strumento per la regolazione delle curve, che la stessa ha incontrato nel suo moto dopo il ribaltamento.

Concluso l'incidente probatorio, sono proseguiti gli atti di indagine, da parte degli inquirenti, che riguardano 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 Italiane.

Risultano inoltre tuttora sottoposte a indagine anche le stesse Società Gruppo FS Italiane, nonché RFI, Trenitalia e FS Logistica, unitamente a "GATX Rail Austria GmbH" della "GATX Rail Germania GmbH" e a "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. Allo stato non sono ipotizzabili passività a carico delle società del Gruppo FS Italiane, che peraltro sono coperte 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 evidenzia che all'udienza preliminare dell'8 marzo 2012 il Gup di Milano ha emesso decreto di rinvio a giudizio nei confronti dei dirigenti e dipendenti RFI, iscritti nel registro degli indagati per omicidio colposo e violazione di normativa di sicurezza del lavoro. L'udienza dibattimentale si terrà alla fine di maggio 2012.
- Per quanto riguarda il procedimento penale n. 78261/2007 R.G.N.R. della Procura della Repubblica di Roma, aperto inizialmente contro ignoti, ora verso gli Amministratori Delegati di RFI e Trenitalia si segnala che lo stesso trae origine dalle denunce presentate da alcuni lavoratori dopo una serie di incidenti, nei quali sono rimasti coinvolti viaggiatori e/o dipendenti, avvenuti per il presunto malfunzionamento dei sistemi di apertura, chiusura e controllo delle porte. La Procura della Repubblica, rilevando che gli elementi acquisiti portavano a ritenere infondata la notizia di reato e che comunque non apparivano idonei a sostenere l'accusa in giudizio, aveva presentato, nel febbraio 2010, richiesta di archiviazione del procedimento. Il Giudice per le indagini preliminari, a seguito dell'opposizione alla richiesta di archiviazione proposta dai denunciati, ha invece disposto la prosecuzione delle indagini preliminari. Le attività d'indagine, volte ad accertare l'eventuale violazione delle norme in materia di tutela della salute e della sicurezza nei luoghi di lavoro, stanno attualmente approfondendo alcuni aspetti della tematica in questione quali, ad esempio, l'assetto delle responsabilità aziendali, i flussi informativi riguardanti le anomalie d'esercizio e la circolazione di alcune tipologie di rotabili.
- Il procedimento penale n. 11126/11 RGNR pendente avanti la Procura della Repubblica di Roma nei confronti dell'Amministratore Delegato di Trenitalia e dell'Amministratore Delegato di Ferrovie dello Stato Italiane per presunta "turbata libertà d'incanto" (art. 353 c.p.) trae origine da una denuncia presentata da un fornitore a seguito dell'iniziativa adottata da Trenitalia (risoluzione dei contratti e degli accordi quadro, nonché esclusione dalle offerte di gara) dopo l'accertamento di gravi inadempimenti da parte dello stesso fornitore nella gestione della pulizia dei convogli ferroviari.

In relazione agli altri procedimenti penali in essere, non risultano variazioni di rilievo da segnalare rispetto a quanto riportato nel Bilancio 2010.

In sede civile, i principali aggiornamenti riguardano:

- 1) giudizio introdotto con atto di citazione notificato in data 4 giugno 2011 con cui *ex partner* (gruppo Vinella) di Ferrovie dello Stato Italiane SpA (di seguito FS Italiane) hanno chiesto al Tribunale di dichiarare l'asserita "nullità/annullabilità" dell'Accordo Transattivo stipulato in data 16 dicembre 2010, pur in presenza della valenza tombale dello stesso accordo sottoscritto.
- 2) giudizio di "accertamento negativo" da FS Italiane in data 19 gennaio 2011 volto a stabilire l'inesistenza dell'asserito credito risarcitorio che gli stessi ex soci della *joint venture* hanno sostenuto di vantare verso FS Italiane.

Per quanto riguarda la causa *sub 1*, con riferimento alla domanda relativa alla nullità/annullabilità dell'Accordo Transattivo, allo stato appare probabile il rigetto della domanda medesima, con esito pertanto favorevole per FS Italiane; è quindi ragionevolmente prevedibile che da tale causa non scaturiranno potenziali passività. In relazione alla richiesta di risarcimento del danno avanzata dal gruppo Vinella, è altamente probabile che la stessa non troverà accoglimento considerato che ne appare assai discutibile l'ammissibilità e il fondamento.

Per quanto riguarda la causa *sub 2*, allo stato si può ragionevolmente ritenere che le abnormi richieste avversarie saranno respinte in quanto prive di sostanziali supporti probatori.

Arbitrati

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

Si evidenzia infine che, per effetto della fusione per incorporazione di TAV in RFI avvenuta nel 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

Rispetto a quanto già indicato nel bilancio 2010, si segnala che in data 8 giugno 2011 si è tenuta l'udienza di discussione all'esito della quale il Collegio Arbitrale (CA) ha trattenuto la causa in decisione relativamente alle questioni relative alla prima fase della CTU, avente ad oggetto le riserve relative al prezzo delle varianti ed altre riserve minori.

Inoltre a seguito della conclusione della seconda fase della CTU, concernente i tempi di esecuzione dei lavori (ritardi/anomalo andamento), nel mese di aprile 2012 le parti hanno depositato le rispettive comparse conclusionali e le relative repliche.

Il termine per l'emissione del Lodo definitivo è attualmente fissato al 31 dicembre 2013.

Con riferimento al Lodo parziale emesso in data 17-23 marzo 2009, impugnato da Cepav Uno con Atto di citazione in data 09 aprile 2010, è fissata udienza al 9 ottobre 2013, per la precisazione delle conclusioni.

Tratta Bologna-Firenze

Rispetto a quanto già indicato nel bilancio 2010, si evidenzia che in data 31 marzo 2011 il CTU ha depositato il supplemento alla Consulenza Tecnica d'Ufficio fornendo gli approfondimenti richiesti dal CA e le repliche alle osservazioni formulate dalle Parti. In data 23 maggio 2011 si è tenuta l'udienza per la trattazione orale della controversia al cui esito il CA ha assunto la controversia in decisione.

Il Lodo, in data 31 gennaio 2012, a fronte di un *petitum* pari a quasi 524 milioni di euro ha riconosciuto a favore del *General Contractor* FIAT l'importo di circa 20 milioni di euro (pari al 3,8% del *petitum*) – oltre rivalutazione monetaria e interessi pari a circa 5 milioni di euro – quasi interamente capitalizzabili sul valore delle opere, senza effetto sul valore vita intera del progetto AC/AV della Torino-Milano Na-

poli che rimane confermato in 32 miliardi di euro. Per la parte relativa agli oneri non capitalizzabili (0,6 milioni di euro) si segnala che la Società RFI ha stanziato in bilancio apposito fondo. Al lodo è stata data esecuzione con il pagamento in favore di FIAT di quanto dovuto in forza del Lodo stesso.

Tratta AV/AC Torino-Milano

Subtratta Novara-Milano: 1° Arbitrato RFI-FIAT

Rispetto a quanto già indicato nel bilancio 2010, si evidenzia che in data 18 luglio 2011 si è ricostituito il nuovo CA che ha individuato i termini per lo svolgimento della integrale rinnovazione della CTU chiesta dalla difesa di RFI.

Peraltro, in data 11 gennaio 2012, è pervenuta comunicazione delle dimissioni del Presidente del CA in considerazione dell'intervenuta assunzione di incarico istituzionale, e contestuale comunicazione della sospensione dei termini relativi al procedimento arbitrale.

In data 23.2.2012 anche l'arbitro di parte RFI – anch'egli a seguito dell'assunzione di incarico istituzionale – ha rassegnato le proprie dimissioni.

Con Atto notificato in data 13.4.2012 RFI ha nominato il nuovo arbitro di parte.

Allo stato si è in attesa della nomina del nuovo Presidente del Collegio ad opera dei due arbitri di parte. Il termine per l'emissione del lodo è fissato al 30.12.2012.

Subtratta Novara-Milano: 2° Arbitrato RFI-FIAT

Come già indicato nel bilancio 2010, in data 30 dicembre 2010 il Collegio Arbitrale ha emesso il Lodo con cui ha accolto in parte la domanda di FIAT, con condanna per RFI al pagamento dell'importo di 5.834.664,52 euro, oltre interessi legali dalla data della domanda di arbitrato, fino al soddisfo.

La richiesta di FIAT trova causa nelle presunte maggiori onerosità derivanti dall'imposizione dell'allora TAV SpA della variante relativa alle modifiche delle Barriere Antirumore della sub tratta AV/AC Novara-Milano.

Con Atto di citazione inviato alla controparte in data 28 giugno 2011, RFI ha impugnato presso la Corte di Appello di Roma il suddetto Lodo.

Con nota in data 07 giugno 2011 FIAT, per il tramite del proprio difensore, ha richiesto a RFI il pagamento della predetta somma.

Il Lodo è stato depositato presso la Camera arbitrale dell'Autorità di Vigilanza sui Contratti Pubblici (AVCP) in data 13 gennaio 2011 e con decreto in data 6 settembre 2011 il Tribunale di Roma ha dichiarato il Lodo esecutivo. FIAT, con Atto di precetto in data 20 ottobre 2011 ha notificato a RFI il Lodo in forma esecutiva, intimandola di pagare entro 10 giorni dalla medesima notifica il complessivo importo di 7.378.497,50 euro, con espresso avvertimento, in difetto di pagamento entro il predetto termine, di procedere ad esecuzione forzata anche presso terzi ai sensi di legge.

In data 29 novembre 2011 RFI e FIAT hanno stipulato un Verbale di Accordo Transattivo con cui RFI ha riconosciuto a FIAT la somma omnicomprensiva di 5.850.000 euro interamente riferita a riconoscimenti di maggior valore delle opere realizzate dal *General Contractor* e pertanto interamente capitalizzabili senza effetto sul valore vita intera del progetto AC/AV della Torino-Milano Napoli, che rimane confermato in 32 miliardi di euro.

Tratta Roma-Napoli

Rispetto a quanto riportato nel Bilancio 2010 si segnala che con ordinanza del 21 giugno 2011 il CA ha disposto CTU su talune delle riserve oggetto dell'arbitrato.

Nei mesi di gennaio-marzo 2012 i consulenti tecnici d'ufficio incaricati dal Collegio arbitrale hanno depositato le rispettive relazioni e in data 26 marzo 2012 i difensori di RFI e Iricav Uno hanno depositato le rispettive osservazioni sulle predette relazioni. Nel mese di aprile le parti hanno depositato le relative comparse conclusionali e, previo deposito delle relative repliche, in data 18 maggio 2012 si terrà udienza di discussione. Il termine per l'emissione del lodo definitivo è fissato al 18 giugno 2012.

Con Atto di citazione notificato a RFI in data 1 luglio 2011 il Consorzio Iricav Uno ha impugnato presso la Corte di Appello di Roma il Lodo parziale in data 19 maggio 2011. Nella stessa data anche RFI ha impugnato a sua volta dinanzi alla Corte D'Appello di Roma citato Lodo parziale del 19 maggio 2011. I due giudizi sono stati riuniti nell'udienza del 13 gennaio 2012. La prossima udienza per la precisazione delle conclusioni è stata fissata per l'1 dicembre 2013.

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

Tratta Milano-Verona

La definizione del contenzioso in essere tra RFI e Cepav Due/ENI trova soluzione nell'Atto Transattivo sottoscritto tra le Parti con scambio di note del 07 marzo 2011, del 15 marzo 2011 e del 12 aprile 2011, rispettivamente di RFI, di Cepav Due e di ENI. L'Atto Transattivo è divenuto efficace in data 30 giugno 2011. Inoltre, in data 16 novembre 2011 il Collegio Arbitrale ha dichiarato estinto il secondo procedimento arbitrale instaurato da Cepav Due in data 7 febbraio 2007.

Tratta Verona-Padova

Rispetto a quanto riportato nel Bilancio 2010, si segnala che in data 31 maggio 2011 sono state depositate le memorie conclusionali ed in data 30 giugno 2011 le relative memorie di replica.

Con lodo emesso in data 26 marzo 2012 il Collegio Arbitrale:

- ha respinto la domanda di Iricav Due per compensi e spese di progettazione concernenti la Sub-tratta Verona-Padova accogliendo la tesi di RFI secondo cui tali compensi e spese erano già stati liquidati con il precedente Lodo inter partes del 17.7.2003;
- in parziale accoglimento della domanda subordinata di Iricav Due di adempimento della Convenzione, ha riconosciuto il diritto del Consorzio al risarcimento del danno liquidato – in via equitativa ex art. 1226 cod. civ. ed in misura del solo 0,79% del petitum – nell'importo di 9 milioni di euro comprensivo di interessi e rivalutazione monetaria dalla data di notifica della domanda di arbitrato fino alla data di sottoscrizione del Lodo e per l'effetto ha condannato RFI al relativo pagamento; tale condanna è stata assunta dal Collegio arbitrale all'unanimità, quanto all'importo di 2 milioni di euro e a maggioranza, quanto all'importo di 7 milioni di euro; il complessivo importo di 9 milioni di euro trova copertura in specifico fondo della società;
- ha dichiarato la persistente efficacia della Convenzione RFI-Iricav Due/Fintecna del 15 ottobre 1991, limitatamente alla progettazione esecutiva ed alla realizzazione della Tratta AV/AC Verona-Padova e relative infrastrutture ed interconnessioni, così respingendo la domanda principale di Iricav Due di risoluzione per inadempimento della Convenzione.

Terzo Valico dei Giovi/Milano-Genova

Rispetto a quanto riportato nel Bilancio 2010, si segnala che in data 31 maggio 2011 è stata depositata la relazione del CTU e la relazione integrativa in risposta alle suddette osservazioni depositate dai Consulenti Tecnici di Parte.

In data 11 novembre 2011 è stato sottoscritto, da parte di RFI e del Consorzio COCIV, l'Atto Integrativo alla Convenzione, per la realizzazione, per lotti costruttivi, della tratta AV/AC Terzo Valico dei Giovi autorizzando l'avvio dei lavori del 1° lotto costruttivo. A seguito dell'entrata in efficacia – in data 2 aprile 2012 – del predetto Atto Integrativo è divenuta efficace la rinuncia del consorzio Cociv a qualunque pretesa risarcitoria, anche futura, connessa all'eventuale mancato o ritardato finanziamento dell'intera opera e, pertanto, l'unica pretesa del Consorzio rimasta da decidere nel Procedimento Arbitrale è relativa alle attività progettuali pregresse espletate dal Consorzio nel periodo dal 1 gennaio 1999 al 31 dicembre 2000 e, successivamente, dal 14 ottobre 2002 fino al 31 gennaio 2007. Il termine per l'emissione del lodo già fissato al 18 dicembre 2012, è in corso di proroga al 7 luglio 2013.

Per gli arbitrati di cui sopra, a valle degli specifici approfondimenti effettuati per ognuno di essi – ad esclusione degli appositi stanziamenti, per limitati importi, sopra evidenziati (10 milioni di euro circa) – non appaiono ricorrere le tre condizioni che i principi contabili internazionali assumono necessarie per procedere ad accantonamenti di bilancio (IAS 37). In particolare: alla data di chiusura di bilancio non esistono delle obbligazioni attuali nei confronti dei *General Contractor* (di seguito GC) in relazione ai suddetti arbitrati; in termini valutativi si ritiene non probabile che vengano accolte le domande dei GC; infine, gli eventuali importi che dovessero essere riconosciuti a favore dei CG non possono essere oggetto di attendibili stime in ragione del fatto che le richieste avanzate a più riprese hanno subito oscillazioni di importo molto significativo che non consentono una valutazione quantitativa delle ragioni portate in arbitrato considerando che i collegi arbitrali non si sono ancora espressi su numerose eccezioni giuridiche formulate da RFI nei diversi arbitrati che, laddove accolte, sono idonee ad escludere e/o ridurre un eventuale riconoscimento ai GC.

Le considerazioni appena esposte sono supportate anche da pareri di legali incaricati di curare gli interessi del Gruppo nell'ambito di contenziosi arbitrali di cui sopra.

Altri procedimenti

Procedimento dell'Autorità per la Vigilanza sui Contratti Pubblici

Con Deliberazione n. 80 del 14 settembre 2011 l'Autorità per la Vigilanza sui Contratti Pubblici (AVCP) ha disposto, relativamente "agli interventi del c.d. asse orizzontale" che la Direzione Vigilanza Lavori, Servizi e Forniture accerti la consistenza di eventuali ribassi" risultanti dalla messa in gara, da parte dei GC, del 60% delle opere civili e di armamento e "ne verifichi la destinazione nel rispetto dell'interesse pubblico alla economicità ed efficacia nella realizzazione delle opere". Con lettera del 10 novembre 2011 RFI ha comunicato all'AVCP, "in un'ottica di trasparenza e collaborazione" con l'Autorità, le motivazioni in base alle quali la predetta disposizione non avrebbe potuto trovare applicazione nei contratti RFI-GC relativi all'asse orizzontale. In particolare è stato rappresentato: (i) che nei contratti RFI-GC il Prezzo Forfettario previsto remunera il GC non solo di tutte le prestazioni a suo carico, ma anche dei rischi da esso assunti relativamente alle circostanze che possono incidere sui costi e sui tempi di realizzazione dell'opera secondo quanto previsto nei documenti contrattuali – incluso il rischio relativo alla "gestione degli appalti con imprese terze" – e ciò a differenza dei rapporti contrattuali tra il GC e le imprese terze appaltatrici, rapporti che si riferiscono a singole "parti" dell'intera opera ferroviaria e che "che non comprendono le prestazioni ed i rischi tipici del GC"; (ii) che in ragione delle predette caratteristiche, il rapporto contrattuale RFI-GC si configura come un rapporto "chiavi in mano" sostanzialmente incompatibile, a differenza di altre tipologie contrattuali, "con un'eventuale clausola finalizzata al recupero da parte della Committenza, degli eventuali ribassi di gara"; (iii) che, nonostante nel corso dei negoziati RFI avesse più volte richiesto di introdurre il meccanismo di recupero di eventuali ribassi di gara, i GC si erano dimostrati non disponibili persino a negoziare una simile pattuizione ritenendola incompatibile con l'assetto e con l'equilibrio del contratto, data la sua natura "chiavi in mano". In conclusione delle esposte considerazioni, RFI ha chiesto all'AVCP una specifica audizione al fine di poter ulteriormente illustrare la propria posizione sul tema. In merito alle criticità riscontrate nei precedenti esercizi sulle altre tratte e Nodi, non si segnalano sviluppi significativi intervenuti nel corso del 2011 rispetto a quanto già ampiamente descritto nel bilancio dell'esercizio precedente a cui si rimanda.

Lo stesso dicasi per la richiesta di chiarimenti trasmessa dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti in relazione alle presunte anomalie concernenti lavori oggetto di subappalti affidati dal Consorzio Cavtomi alle Società Consorziati Agognate e Biandrate e da queste assegnate alla consorziata Cogefer.

Procedimento Antitrust: A436-Arenaways SpA/RFI, FS Italiane Ostacoli all'accesso nel mercato dei servizi di trasporto ferroviario di passeggeri

L'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato ("Autorità") ha avviato, in data 15 dicembre 2010, un procedimento nei confronti di Ferrovie dello Stato Italiane SpA ("FS Italiane") e Rete Ferroviaria Italiana SpA ("RFI"), per presunta infrazione dell'art. 102 TFUE, effettuando un'ispezione sia presso gli uffici delle società interessate, che nella sede di Trenitalia SpA ("Trenitalia").

La condotta contestata ad FS Italiane, per il tramite di RFI, consisterebbe nell'aver adottato comportamenti ingiustificatamente dilatori nell'ambito della procedura di assegnazione delle tracce al nuovo entrante Arenaways SpA ("Arenaways"), al fine di ostacolare, se non escludere, con pregiudizio per il consumatore finale, l'accesso all'infrastruttura ferroviaria nazionale e, conseguentemente, l'ingresso nel mercato italiano del trasporto passeggeri di un nuovo operatore, favorendo così Trenitalia. Il procedimento, in data 23 settembre 2011, è stato esteso soggettivamente nei confronti di Trenitalia, contestando l'adozione delle seguenti condotte in quanto idonee ad integrare un abuso di posizione dominante: (i) rappresentazione non corretta all'Ufficio di Regolazione dei Servizi Ferroviari ("URSF") dell'impatto dei nuovi servizi di Arenaways sul contratto di servizio pubblico stipulato da Trenitalia con la Regione Piemonte; (ii) impropria dilatazione della tempistica del procedimento condotto dall'organismo di regolazione; (iii) aumento artificioso dell'offerta.

Nel corso del procedimento, l'Autorità ha formulato richieste di informazioni ed ascoltato in audizione non solo le parti del procedimento, ma anche i soggetti titolari di uno specifico interesse a parteciparvi (tra i quali rientrano, oltre all'impresa denunciante Arenaways, anche l'URSF, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - Direzione Generale per il Trasporto Ferroviario, la Regione Lombardia e la Regione Piemonte).

A seguito di una graduale definizione delle contestazioni, RFI e Trenitalia hanno valutato di sottoporre all'Autorità l'impegno ad adottare una serie di condotte al fine di giungere alla chiusura del procedimento senza accertamento dell'infrazione: l'Autorità ha tuttavia ritenuto di rigettare gli impegni proposti.

In data 17 aprile 2012, è stata notificata alle parti la comunicazione delle risultanze istruttorie, in cui sono contenuti gli esiti dell'attività ispettiva svolta dagli uffici dell'Autorità e sono formulate con dettaglio le contestazioni imputate alle singole imprese coinvolte.

Il termine di chiusura dell'istruttoria, inizialmente prorogato all'8 marzo 2012, è stato ulteriormente posticipato, in virtù dell'avanzamento della fase istruttoria, al 26 luglio 2012.

FS Italiane ed RFI hanno inoltre presentato ricorso al TAR Lazio per l'annullamento, previa sospensione degli effetti, della delibera dell'Autorità di avvio del procedimento istruttorio, nonché del provvedimento di autorizzazione dell'ispezione nei suoi confronti.

Il TAR, con due autonome sentenze, ha rigettato i ricorsi proposti da FS Italiane ed RFI.

Sconto ex D.M. 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", in data 6 ottobre 2011 si è tenuta l'udienza per la discussione del merito dei ricorsi.

In data 13 aprile u.s. sono state depositate le sentenze n. 3393/2012, n. 3394/2012, n. 3392/2012, n. 3390/2012 con cui il TAR Lazio ha accolto i ricorsi proposti dalle IF e per l'effetto ha annullato il D.M. 92/T dell'11/7/2007 e il Provvedimento dell'U.R.S.F. n. 300/URSF/Segr. del 15 ottobre 2007.

Il TAR tra l'altro ha rilevato:

- la carenza di potere di intervento del Ministero nella vicenda a fini solutori, ritenendo invece l'URSF investita ex lege del potere di risolvere la controversia in sede amministrativa;
- la carenza di potere del Ministero in quanto – sulla base delle disposizioni normative – ogni modi-

ficazione della vigente disciplina normativa del canone di accesso (D. Lgs. 188/2003, art.17) avrebbe richiesto il rispetto della procedura ivi prevista;

- dal confronto tra il D.M. 44/T ed il successivo 92/T, emergerebbe la natura non meramente ricognitiva, bensì innovativa, del secondo, in quanto attribuirebbe al D.M. 44/T un significato non in linea con l'intera ratio dell'atto interpretato. Il TAR ha anche espresso una valutazione tecnica, affermando che il riferimento alle condizioni per ammettere la guida dei convogli ad agente unico, contenuto nel D.M. 44/T, è da intendersi nel senso che "solo l'installazione del sistema nel suo complesso (SST e SSB), che consente il dialogo tra mezzi e ferrovia, può far superare tale arretratezza [tecnologica della rete] e condurre al superamento dell'applicazione in via compensativa dello Sconto K2".

Si stanno valutando, di concerto con il legale incaricato, le iniziative più opportune da intraprendere.

Procedimento Antitrust SP 7127-Blufferries

Si tratta di un'istruttoria avviata dall'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato nei confronti di RFI per la violazione dell'art. 8 (2) della legge 287/90, per non aver operato mediante società separata, nello svolgimento dei servizi di trasporto marittimo di persone, automezzi e merci nello Stretto di Messina e per non aver adempiuto, pertanto, agli obblighi di comunicazione preventiva della costituzione di detta società.

Il procedimento si è concluso con l'accertamento della violazione degli obblighi di separazione societaria e di mancata comunicazione preventiva, con l'applicazione ad RFI di due autonome sanzioni pecuniarie per un importo complessivo di 25.000 euro. Non ritenendosi di dover procedere ad impugnazione dell'atto di accertamento, si è provveduto al pagamento della sanzione in data 9 marzo 2012. Sono in corso gli adempimenti necessari per rendere operativa la società Blufferries Srl, costituita a novembre 2010, e destinata all'offerta dei servizi a mercato di trasporto marittimo di persone, automezzi e merci nello Stretto di Messina.

Ricorso al Presidente della Repubblica avverso la Direttiva del Presidente del Consiglio dei Ministri del 7 luglio 2009 per la ridefinizione del perimetro degli impianti e scali merci, nonché degli impianti di manutenzione

Rispetto a quanto riportato nel bilancio consolidato al 31 dicembre 2010, si segnala che il 14 giugno 2011 il Presidente della Repubblica, a conclusione del procedimento, ha adottato il Decreto di decisione del ricorso straordinario dichiarando l'inammissibilità di quest'ultimo, in conformità al parere già reso dal Consiglio di Stato.

INTERVENTI/TRASFERIMENTI PER IL GRUPPO DI RISORSE PUBBLICHE
DI COMPETENZA DEL 2011

	RFI	Trenitalia	Sita	FS Logistica	Cemat	Busitalia	Totale
Contributi in conto esercizio							
Contratto di Programma	975						975
Altri dallo Stato		5		1			6
Da Enti pubblici territoriali			4			3	8
Contributi diversi da altri							0
Contributi in c/investimento							
Da Stato	3.080(*)						3.080
Da Enti pubblici territoriali	0	0					0
Contributi Unione Europea	75						75
Totale	4.130	5	4	1	0	3	4.145

valori in milioni di euro

*Non includono i contributi attualizzati pari a 3.287 milioni di euro (contributi complessivi pari a 4.000 milioni di euro per gli esercizi dal 2012 al 2021), di cui al decreto 47339 del 1 giugno 2011

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 FS Sistemi Urbani e FS Formazione (quest'ultima messa in liquidazione nel corso dell'esercizio), informati a logiche attuali.

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 Italiane 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 Italiane, 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 Italiane 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, all'interno del Gruppo, oltre 250 procedure amministrativo-contabili.

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 Italiane SpA ha ritenuto opportuno promuovere la nomina dei Dirigenti Preposti anche nelle principali società controllate. Risultano, pertanto, istituiti i Dirigenti Preposti nelle seguenti realtà societarie: RFI SpA, Trenitalia SpA, Grandi Stazioni SpA., Centostazioni SpA., FS Logistica SpA e Busitalia-Sita Nord Srl.

I Dirigenti Preposti citati, a firma congiunta con gli Amministratori Delegati di ciascuna 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 Italiane SpA 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, le quali non abbiano un proprio Dirigente Preposto, che le situazioni contabili annuali siano accompagnate da un'Attestazione interna (con contenuto simile alle precedenti attestazioni citate), firmata dal Responsabile Amministrativo delle entità indicate ed inviata al proprio Amministratore Delegato, al Dirigente Preposto della Capogruppo e al Dirigente Preposto della propria controllante, ove presente.

In relazione all'esercizio 2011 si segnala l'attuazione del progetto "*Segregation Of Duties - SOD*" su alcuni processi di Ferrovie dello Stato Italiane e l'avvio del medesimo progetto nelle principali società del Gruppo, per 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 da quanto sin qui esposto, l'attività svolta fino ad oggi, a partire dalla data di nomina del Dirigente Preposto di Ferrovie dello Stato Italiane 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 Italiane

Servizi di trasporto

All'interno di questo macro settore il Gruppo FS Italiane 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.

Trenitalia SpA

	2011	2010	Delta	%
Principali indicatori				
Ricavi operativi	5.708,0	5.707,8	0,2	0,0%
Margine operativo lordo (EBITDA)	1.410,5	1.270,4	140,1	11,0%
Risultato operativo (EBIT)	496,2	341,9	154,3	45,1%
Risultato d'esercizio	156,4	73,1	83,3	114,0%
Investimenti	861,3	822,0	39,3	4,8%
Posizione finanziaria netta	5.854,0	6.337,0	(483,0)	(7,6%)
Mezzi propri	1.819,0	1.657,2	161,8	9,8%
Consistenza finale di personale	36.700	39.668	(2.968)	(7,5%)
Principali indici				
ROE	9,4%	4,7%		
ROI	6,3%	4,3%		
ROS (EBIT MARGIN)	8,7%	6,0%		
MOL/RICAVI OPERATIVI (EBITDA MARGIN)	24,7%	22,3%		
DEBT/EQUITY	3,22	3,82		

valori in milioni di euro

Trenitalia SpA in continuità con gli ultimi anni, ha visto anche nel 2011 un significativo incremento dei principali margini operativi (EBITDA +11%; EBIT +45,1%); registra inoltre un significativo incremento del Risultato Netto, più che raddoppiato rispetto all'esercizio precedente (+83,3 milioni di euro, pari a al +114%).

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* 2011 prodotte dalle *business unit* societarie.

Attraverso il **Settore Operativo del Trasporto Passeggeri a Media e Lunga Percorrenza** Trenitalia SpA fornisce servizi per la mobilità di viaggiatori in ambito nazionale ed internazionale. Il 2011 è stato caratterizzato da una crescita complessiva dei ricavi da Traffico nel Segmento Mercato del 6,8% e una riduzione del 8,3% nel servizio Universale. Infatti è da segnalare nel Segmento Mercato l'incremento dei ricavi grazie al potenziamento dell'offerta sul sistema AV, mentre si registra una lieve riduzione nei servizi a basso rendimento per la razionalizzazione di alcuni treni *Intercity* per i quali il carico medio è particolarmente sfavorevole.

Il segmento Universale invece, sconta il progressivo spostamento della quota modale sulle tratte a lunga percorrenza verso sistemi di trasporto alternativi, comunque in linea con quanto già avvenuto in Europa.

Il **Settore Operativo trasporto Passeggeri "Regionale"** si occupa del servizio di mobilità viaggiatori in ambito locale. Nel 2011 il trasporto regionale ha fatto registrare un incremento dei ricavi da traffico del 4,4%, pari a 31 milioni di euro, rispetto al precedente esercizio. Tale variazione è legata principalmente all'incremento delle tariffe regionali mediamente aumentate del 5,5%, a fronte di una contrazione dei volumi pari allo 0,8% legata alla riduzione dei servizi offerti (-3,4%) così come richiesto dalle Regioni committenti.

Nel 2011 è stata ultimata l'attività di rinnovo dei contratti di servizio con le Regioni: sono stati infatti firmati i contratti di servizio delle Regioni Calabria e Piemonte, mentre gli altri erano già stati sottoscritti nel biennio precedente.

Il **Settore Operativo Trenitalia "Cargo"** fornisce servizi per la mobilità merci nazionale ed internazionale. Nel corso del 2011 la Divisione "Cargo" ha proseguito il percorso di razionalizzazione e di riorganizzazione avviato negli anni precedenti, finalizzato a migliorare l'efficienza delle strutture produttive, il reticolo di offerta su servizi più profittevoli e ad acquisire competitività. I settori di *business*, che seguono le aree merceologiche di riferimento sono rappresentati da: *Business Convenzionale* e *Business Combinato*.

Le spedizioni a treno Completo – *Business Convenzionale* – hanno fatto registrare nel 2011 analoghi volumi rispetto al 2010 in termini di treni-km, in linea con il processo di mantenimento dei traffici e di concentrazione nei servizi in export sulle principali direttrici internazionali del Nord Europa e Paesi dell'Est. Il fatturato ha registrato un buon incremento (+6,3%) rispetto all'anno precedente.

Anche i dati di traffico ferroviario del *Business Combinato Nazionale/Internazionale* si attestano complessivamente sugli stessi livelli dell'anno precedente, sia in termini di volumi che di ricavi, risentendo della sospensione di alcuni traffici da parte dei principali operatori intermodali su Spagna e Gran Bretagna; tuttavia la crescita del traffico internazionale di treni-km prodotti è riuscita a controbilanciare le perdite di traffici nazionali in cui gli stessi operatori sono divenuti imprese ferroviarie.

All'interno del **Settore Operativo Trasporto Passeggeri "Regionale"** – nello specifico sul trasporto su gomma – opera, come altra entità societaria di rilievo a fianco della Divisione di Trenitalia di cui si è appena descritto l'andamento:

Busitalia-Sita Nord Srl

	2011
Principali indicatori	
Ricavi operativi	68,5
Margine operativo lordo (EBITDA)	4,5
Risultato operativo (EBIT)	1,7
Risultato d'esercizio	0,4
Investimenti	5,0
Posizione finanziaria netta	4,6
Mezzi propri	25,7
Consistenza finale di personale	939
Principali indici	
ROE	3,2%
ROS (EBIT MARGIN)	2,5%
MOL/RICAVI OPERATIVI (EBITDA MARGIN)	6,6%
DEBT/EQUITY	0,18

valori in milioni di euro

La società svolge la propria attività in varie aree di *business*, quali il trasporto pubblico locale, urbano ed extraurbano, autolinee a lunga percorrenza (nazionali ed internazionali), turismo e noleggi.

Busitalia, nasce nel maggio 2011 dall'atto di fusione inversa della controllante Sogin Srl (detenuta al 100% da FS Italiane SpA) nella controllata Sita SpA (detenuta per il 100% della Sogin Srl) e del contestuale atto di scissione parziale non proporzionale di Sita SpA.

L'esercizio 2011 si è caratterizzato per una situazione in profonda evoluzione sia dal punto di vista del mercato in cui opera l'impresa sia dal punto di vista della realtà societaria, interessata da un processo di ristrutturazione, che ha impegnato quasi l'intera prima metà dell'anno. Nonostante ciò, la società si è in breve tempo attrezzata per far fronte alle nuove esigenze poste da scenari resi ancora più complessi dal pieno dispiegarsi degli effetti della crisi internazionale e dei relativi impatti sulla finanza locale. A testimonianza di tale capacità è il positivo risultato economico raggiunto dalla società – apprezzabile in rapporto al contesto dato - conseguito nel periodo dalla decorrenza degli effetti della scissione 20 maggio 2011 al 31 dicembre 2011.

La società ha registrato un utile netto di 336 mila euro e ricavi per 68.491 mila euro derivanti principalmente da mercato, da contratti di servizio con le Regioni, Province e Comuni oltre che ricavi derivanti da Contratti di Servizi aggiuntivi con gli stessi concedenti e riferiti alle sole Direzioni regionali del Veneto e della Toscana. La società nel corso dell'esercizio 2011 ha effettuato, inoltre, investimenti per 4.987 mila euro per le Linee di Trasporto Pubblico Locale e per le Linee riguardanti i servizi a mercato ed investimenti di struttura.

Sempre all'interno dei **Servizi di trasporto** passeggeri regionale del Gruppo, opera Netinera Deutschland GmbH, attraverso un gruppo di circa 50 società attive in Germania.

Gruppo Netinera Deutschland

	2011 (*)
Principali indicatori	
Ricavi operativi	389,8
Margine operativo lordo (EBITDA)	38,6
Risultato operativo (EBIT)	12,8
Risultato d'esercizio	(8,6)
Posizione finanziaria netta	223,6
Mezzi propri	43,2
Consistenza finale di personale	2.292
Principali indici	
ROE	(33,2%)
ROI	9,6%
ROS (EBIT MARGIN)	3,3%
MOL/RICAVI OPERATIVI (EBITDA MARGIN)	9,9%
DEBT/EQUITY	5,29

* Dati riferiti al periodo 26 febbraio-31 dicembre 2011

valori in milioni di euro

Il 25 febbraio 2011, il gruppo Arriva Deutschland, è stato acquistato dalla società "veicolo" FS2Move GmbH, detenuta al 51% da Ferrovie dello Stato Italiane SpA e al 49% dal Fondo di investimento Cube Infrastructure SCA; successivamente, alla fine di agosto scorso, la stessa FS2Move GmbH ha incorporato Netinera Deutschland GmbH (nuovo nome, assunto a marzo 2011 dalla capogruppo di Berlino), assumendone nel contempo la denominazione.

L'attuale gruppo Netinera svolge principalmente attività di trasporto ferro-gomma sul mercato del trasporto locale e metropolitano tedesco, attraverso circa 50 società partecipate. Nel gruppo sono effettuate anche attività su tratte internazionali verso la Repubblica Ceca, la Polonia e i Paesi Bassi. Oltre ai servizi di trasporto passeggeri e merci, il gruppo opera servizi di manutenzione e *revamping* dei veicoli.

Nel corso del 2011, primo esercizio di dieci mesi (marzo-dicembre 2011) che ha visto – in analogia e in logica di integrazione con il modello amministrativo contabile del Gruppo FS Italiane – l'applicazione dei principi contabili internazionali IAS/IFRS, il gruppo Netinera ha registrato ricavi per circa 389 milioni di euro, a fronte di costi per 352 milioni di euro, registrando un EBITDA di 38 milioni di euro e riuscendo, dopo ammortamenti per 25 milioni di euro e oneri finanziari per 20 milioni di euro (sostanzialmente verso i soci) a contenere le perdite al di sotto dei 9 milioni di euro, comunque in linea con le previsioni e le ipotesi poste a base del piano industriale utilizzato per definire il prezzo di acquisizione del gruppo. Tali perdite sono peraltro da considerare un sostanziale pareggio a livello di margine di contribuzione al risultato consolidato del Gruppo FS Italiane in quanto le stesse assorbono circa 8,1 milioni di euro di oneri finanziari, dei complessivi 20 circa a conto economico 2011, riconosciuti a Ferrovie dello Stato Italiane SpA a fronte dei finanziamenti da questa erogati alla capogruppo tedesca.

Con riferimento infine al processo di allocazione del prezzo (172,4 milioni di euro) pagato dai soci FS Italiane e Cube al momento dell'acquisto, attuato in base a quanto previsto dal principio contabile internazionale IFRS 3 (*Business Combinations*) attraverso la valutazione a *fair value* delle attività e passività acquisite, si rinvia alla nota 6 "Aggregazioni aziendali" delle note esplicative al bilancio consolidato. Venendo per completezza di informazione al bilancio di esercizio 2011 della capogruppo Netinera Deutschland GmbH, redatto – a differenza del relativo consolidato di gruppo – secondo il codice civile ed i principi contabili tedeschi, sulla base dei dati contabili trasmessi ancora in via non ufficiale

dal *management* della società in questi ultimi giorni, la perdita di esercizio risulterebbe ben superiore a quella consolidata. Tale perdita – se confermata nel documento ufficiale finale – è caratterizzata essenzialmente da una componente molto specifica legata espressamente alle norme civilistiche tedesche che vede l'assorbimento da parte della capogruppo nel proprio bilancio dei risultati civilistici delle controllate con cui sono stati sottoscritti contratti pluriennali in tal senso (c.d. "*profit/loss transfer agreements*"). Nella fattispecie, risulta che gran parte degli utili 2011 generati da partecipate della società non sono stati trasferiti in quanto queste ultime non sono fra quelle che hanno sottoscritto tali accordi, o perché in presenza di perdite pregresse, evidentemente, invece, tali utili sono pienamente riflessi nel risultato consolidato del gruppo Netinera, precedentemente commentato.

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

	2011	2010	Delta	%
Principali indicatori				
Ricavi operativi	136,4	149,7	(13,3)	(8,9%)
Margine operativo lordo (EBITDA)	(7,9)	(9,7)	1,8	18,6%
Risultato operativo (EBIT)	(12,0)	(14,4)	2,4	16,7%
Risultato d'esercizio	(18,5)	(19,4)	0,9	4,6%
Investimenti	2,0	1,9	0,1	5,3%
Posizione finanziaria netta	87,2	63,5	23,7	37,3%
Mezzi propri	124,5	139,8	(15,3)	(10,9%)
Consistenza finale di personale	189	163	26	16,0%
Principali indici				
ROE	(13,1%)	(12,2%)		
ROI	(5,8%)	(4,6%)		
ROS (EBIT MARGIN)	(8,8%)	(9,6%)		
MOL/RICAVI OPERATIVI (EBITDA MARGIN)	(5,8%)	(6,5%)		
DEBT/EQUITY	0,70	0,45		

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, ambiente e territorio (BU ICA - Industria, Chimica e Ambiente), quello dei grandi clienti istituzionali (BU Omniaexpress), il trasporto combinato strada/rotaia dei container (BU Italcontainer) e il siderurgico (BU Siderurgia). La Società si occupa anche di progettazione e realizzazione di infrastrutture logistiche su asset di proprietà, attraverso la struttura organizzativa Gestione e Sviluppo Asset, al fine di valorizzare il patrimonio aziendale attraverso investimenti mirati alla riqualificazione delle aree.

Nel corso del 2011 si è realizzata la fusione per incorporazione della controllata diretta Italcontainer SpA, avvenuta in data 1 ottobre 2011, ma con efficacia dal 1° gennaio 2011. FS Logistica SpA nel ridefinire le proprie strategie ha ritenuto più opportuno, rispetto all'intervento di ricapitalizzazione della sua controllata, attuare il processo di integrazione da realizzarsi attraverso la fusione e la successiva creazione di una *Business Unit* per il mantenimento del marchio Italcontainer, in forza della sua valenza acquisita negli anni sui mercati nazionali ed internazionali.

Il Risultato netto 2011 registra un piccolo miglioramento rispetto lo scorso anno principalmente ascrivibile alla diminuzione dei ricavi operativi e a una riduzione più che proporzionale dei costi ad essi correlati. Il mantenimento di una *performance*, pur mitigata, così penalizzante è principalmente ascrivibile ai risultati fortemente negativi rilevati nel settore del trasporto combinato dove opera la BU Ital-container e alla diminuzione dei volumi trasportati nel comparto chimico a seguito della cessione dei contratti attivi con Trenitalia SpA - Divisione Cargo conclusa nell'esercizio.

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

	2011	2010	Delta	%
Principali indicatori				
Ricavi operativi	2.541,4	2.581,4	(40,0)	(1,5%)
Margine operativo lordo (EBITDA)	239,8	290,5	(50,7)	(17,5%)
Risultato operativo (EBIT)	112,8	135,1	(22,3)	(16,5%)
Risultato d'esercizio	98,1	91,6	6,5	7,1%
Investimenti	3.023,0	3.028,6	(5,6)	(0,2%)
Posizione finanziaria netta	2.054,5	3.199,2	(1.144,7)	(35,8%)
Mezzi propri	33.358,3	33.520,7	(162,4)	(0,5%)
Consistenza finale di personale	28.120	30.209	(2.089)	(6,9%)
Principali indici				
ROE	0,3%	0,3%		
ROI	0,3%	0,7%		
ROS (EBIT MARGIN)	4,4%	5,2%		
MOL/RICAVI OPERATIVI (EBITDA MARGIN)	9,4%	11,3%		
DEBT/EQUITY	0,06	0,10		

valori in milioni di euro

RFI SpA è la società cui è affidata l'attività di progettazione, costruzione, messa in esercizio, gestione e manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria nazionale. I suoi ricavi sono costituiti principalmente da pedaggi corrisposti dalle società di trasporto utilizzatrici dell'infrastruttura e dai contributi dello Stato per la copertura dei costi di manutenzione ordinaria dell'infrastruttura medesima. Nel corso del 2011 la società ha registrato maggiori ricavi da pedaggio derivanti da maggiori volumi di traffico sostenuti sulla rete AV/AC a fronte di una contrazione dei ricavi derivanti dalla gestione immobiliare e degli altri proventi. La *performance* perseguita dalla società nel corso del 2011 risulta inoltre influenzata dalle operazioni straordinarie di scissione parziale verso FS Logistica, verso la Capogruppo e verso FS Sistemi Urbani, riconducibili principalmente alle 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.

Gruppo Grandi Stazioni

	2011	2010	Delta	%
Principali indicatori				
Ricavi operativi	216,4	193,5	22,9	11,8%
Margine operativo lordo (EBITDA)	68,6	46,7	21,9	46,9%
Risultato operativo (EBIT)	53,9	35,2	18,7	53,1%
Risultato d'esercizio	31,6	19,7	11,9	60,4%
Investimenti	34,8	20,5	14,3	69,8%
Posizione finanziaria netta	168,2	177,9	(9,7)	(5,5%)
Mezzi propri	160,1	143,8	16,3	11,3%
Consistenza finale di personale	274	279	(5)	(1,8%)
Principali indici				
ROE	23,2%	15,1%		
ROI	16,6%	11,3%		
ROS (EBIT MARGIN)	24,9%	18,2%		
MOL/RICAVI OPERATIVI (EBITDA MARGIN)	31,7%	24,1%		
DEBT/EQUITY	1,05	1,24		

valori in milioni di euro

Il gruppo Grandi Stazioni, oltre alla capogruppo, opera attraverso due controllate: la Grandi Stazioni Ceska Republika Sro (51%), con sede a Praga, e la Grandi Stazioni Ingegneria Srl (100%).

Si riportano di seguito i valori relativi al bilancio consolidato del gruppo, che riflettono in sostanza i valori del bilancio individuale della Capogruppo, Grandi Stazioni SpA, società di servizi del Gruppo FS Italiane 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, gestiti dalla controllata di Praga – 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 proseguito i suoi progetti di investimento. Sono continuati, infatti, i lavori di riqualifica delle opere interne principalmente nelle stazioni di Bari, Bologna, Firenze, Genova Brignole e Principe, Palermo e Venezia Mestre e S. Lucia e sono sostanzialmente conclusi i lavori della stazione di Verona. A Praga, in parallelo, sono stati ultimati i lavori di riqualifica delle Stazioni di Marianske Lazne e Praga centrale.

Il Risultato netto dell'esercizio 2011 evidenzia un sostanziale incremento dovuto principalmente al plusvalore derivante dalla cessione dell'immobile ex compartimentale di Roma via Marsala e dall'aumento dei ricavi per locazioni, per lavori in corso su ordinazione, per attività di *engagement* ed impianti speciali e per servizi ai clienti.

Centostazioni SpA

	2011	2010	Delta	%
Principali indicatori				
Ricavi operativi	77,6	76,7	0,9	1,2%
Margine operativo lordo (EBITDA)	18,4	19,6	(1,2)	(6,1%)
Risultato operativo (EBIT)	15,8	15,6	0,2	1,3%
Risultato d'esercizio	9,9	9,7	0,2	2,1%
Investimenti	1,5	2,1	(0,6)	(28,6%)
Posizione finanziaria netta	31,5	17,2	14,3	83,1%
Mezzi propri	27,2	37,3	(10,1)	(27,1%)
Consistenza finale di personale	128	124	4	3,2%
Principali indici				
ROE	36,3%	32,4%		
ROI	27,9%	29,6%		
ROS (EBIT MARGIN)	20,4%	20,3%		
MOL/RICAVI OPERATIVI (EBITDA MARGIN)	23,7%	25,6%		
DEBT/EQUITY	1,2	0,5		

valori in milioni di euro

Centostazioni SpA è la società del Gruppo FS Italiane che si occupa della gestione del patrimonio costituito dai complessi immobiliari del *network* delle 103 stazioni ferroviarie di medie dimensioni di proprietà di RFI SpA e della gestione di attività in qualunque forma connesse allo sfruttamento commerciale su mezzi di trasporto. L'esperienza e il *know-how* maturati nella gestione delle attività commerciali e di *property management*, in quelle di servizi di ingegneria e di *facility management* agli immobili del *network* hanno consentito di raggiungere buoni risultati operativi anche per l'esercizio 2011, migliorando la percezione complessiva dell'immagine della Società da parte dei clienti, delle istituzioni e dell'opinione pubblica in generale.

Il risultato netto 2011 evidenzia un leggero incremento dovuto alla crescita dei ricavi operativi, dei costi operativi e alla rilevante diminuzione degli accantonamenti. L'aumento dei ricavi è dovuto all'effetto combinato dei maggiori ricavi da ribaltamento oneri condominiali a seguito dell'aumento dei volumi gestiti e dai minori ricavi da locazione a causa del perdurare degli effetti della crisi economica in corso già dal 2009, mentre i costi operativi sono aumentati in seguito ai maggiori costi sostenuti per oneri condominiali solo in parte ribaltati al locatore, e per l'aumento dei materiali e dei servizi di produzione. Nel corso del 2011 la società ha distribuito dividendi per 6,7 milioni di euro.

FS Sistemi Urbani Srl

	2011	2010	Delta	%
Principali indicatori				
Ricavi operativi	22,1	16,2	5,9	36,3%
Margine operativo lordo (EBITDA)	6,5	7	(1)	(7,1%)
Risultato operativo (EBIT)	5,9	6,4	(0,5)	(7,8%)
Risultato d'esercizio	5,9	5,8	0,1	1,7%
Investimenti	0,45	0,3	0	50,0%
Posizione finanziaria netta	(5,2)	(8,8)	3,6	40,9%
Mezzi propri	543,6	527,0	16,6	3,1%
Consistenza finale di personale	32	26	6	23,1%
Principali indici				
ROE	1,1%	1,1%		
ROI	1,1%	1,2%		
ROS (EBIT MARGIN)	26,7%	39,5%		
MOL/RICAVI OPERATIVI (EBITDA MARGIN)	29,4%	43,2%		
DEBT/EQUITY	(0,01)	(0,02)		

valori in milioni di euro

FS Sistemi Urbani Srl è la società del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane che svolge attività inerenti i servizi integrati urbani e le valorizzazioni del patrimonio non funzionale all'esercizio dell'impresa ferroviaria anche attraverso la gestione integrata e lo sviluppo dei servizi immobiliari.

La società chiude con il miglior risultato, in termini di volumi di vendite e di cassa, realizzato dall'inizio dell'attività. Nel 2011 è stata infatti realizzata la vendita di complessivi 6 assets per un valore di oltre 12 milioni di euro. Tale risultato è stato conseguito nonostante la pesante influenza esercitata dalla crisi economica e finanziaria globale e dallo stato di recessione in cui versa il Paese.

Sono stati eseguiti e portati a compimento importanti progetti di trasformazione di aree ferroviarie. Meritano segnalazione gli importanti progetti di trasformazione riguardanti l'area di Torino, dove, terminata la valorizzazione dei tre compendi di Spina 1, Spina 2 e Lingotto, che ha consentito la vendita del primo mentre sono state avviate le procedure per sottoporre a variante urbanistica le altre aree. Il risultato netto 2011 di FS Sistemi Urbani Srl, evidenzia un incremento dovuto sostanzialmente alla vendita di immobili che hanno generato plusvalenze per 5,6 milioni di euro e ai proventi immobiliari, imputabili principalmente a canoni di locazione e a fee per le attività di valorizzazione sui beni delle società del Gruppo.

Italferr SpA

	2011	2010	Delta	%
Principali indicatori				
Ricavi operativi	162,3	171,6	(9,3)	(5,4%)
Margine operativo lordo (EBITDA)	14,5	19,1	(4,6)	(24,1%)
Risultato operativo (EBIT)	8,8	13,5	(4,7)	(34,8%)
Risultato d'esercizio	1,5	4,0	(2,5)	(62,5%)
Investimenti	10,6	21,2	(10,6)	(50,0%)
Posizione finanziaria netta	29,5	(22,4)	51,9	N/A
Mezzi propri	48,7	51,5	(2,8)	(5,4%)
Consistenza finale di personale	1.350	1.433	(83)	(5,8%)
Principali indici				
ROE	3,0%	7,7%		
ROI	16,4%	37,7%		
ROS (EBIT MARGIN)	5,4%	7,9%		
MOL/RICAVI OPERATIVI (EBITDA MARGIN)	8,9%	11,1%		
DEBT/EQUITY	0,61	(0,43)		

valori in milioni di euro

Italferr SpA è la società di servizi d'ingegneria del Gruppo FS Italiane che si occupa di progettazione, direzione e supervisione lavori, effettuazione delle gare d'appalto e attività di *project management* per tutti i grandi investimenti infrastrutturali del Gruppo. Italferr SpA è fortemente impegnata anche nella progettazione e nella realizzazione di opere compatibili a livello ambientale e con i bisogni e le attese espresse dalla collettività. In quest'ottica, si è dotata di un Sistema di Gestione integrato per la Qualità, l'Ambiente, la Salute e Sicurezza.

Il risultato netto evidenzia una diminuzione di circa 2,5 milioni di euro, mentre l'EBITDA risulta pari a 14,5 milioni di euro, con una flessione di circa 4,6 milioni di euro rispetto all'esercizio precedente. I due risultati confermano appieno l'andamento previsto per il 2011, caratterizzato da un riduzione dei volumi di produzione rispetto ai precedenti esercizi accompagnata da una diminuzione dei costi operativi che, seppure meno significativa della prima, ha consentito alla società di mantenere un risultato netto positivo. Sui volumi di produzione ha influito, invece, una contrazione della spesa pubblica in investimenti infrastrutturali, legata al livello dell'indebitamento dello Stato Italiano, che non ha consentito ai nuovi investimenti avviati nell'anno di compensare il sostanziale completamento di quelli sulle tratte Alta Velocità/Alta Capacità. Anche l'elevata concorrenzialità del mercato internazionale ha reso difficile la penetrazione commerciale di Italferr SpA impedendo ai nuovi ordini acquisiti sul mercato estero di compensare il calo di produzione relativa al mercato italiano e, più propriamente, *captive*.

Fercredit SpA

	2011	2010	Delta	%
Principali indicatori				
Interessi attivi e proventi assimilati	21,6	14,9	6,7	45,0%
Interessi passivi e oneri assimilati	7,1	3,5	3,6	102,9%
Margine di intermediazione	17,6	14,2	3,4	23,9%
Costo del lavoro	3,2	3,0	0,2	6,7%
Risultato operativo	13,7	10,5	3,2	30,5%
Risultato netto d'esercizio	9,0	6,9	2,1	30,4%
Consistenza finale di personale	31	33	(2)	(6,1%)
Principali indici				
ROE	11,4%	9,3%		
Quoziente di Disponibilità (*)	1,18	1,09		
DEBT/EQUITY	4,15	4,86		

valori in milioni di euro

* (Attivo corrente/Passivo corrente)

Fercredit SpA è la società di servizi finanziari del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane. La sua attività è rivolta essenzialmente allo sviluppo del *credit factoring* e del *leasing* sul mercato *captive*, e all'espansione delle operazioni di *consumer credit* per i dipendenti del Gruppo medesimo.

Nell'esercizio 2011, 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, si è unita all'interno del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane la riduzione degli investimenti e degli acquisti, dovuta anche ai minori stanziamenti governativi. Nonostante la conseguente contrazione dei volumi intermediati, la società è riuscita comunque a contrastarne i possibili negativi effetti economici e reddituali attuando una politica di contenimento dei rischi e concentrazione degli impieghi sulle relazioni più redditizie. Pertanto, i risultati conseguiti in termini di redditività nell'esercizio, alla luce dell'intero contesto in cui si è operato, risultano più che soddisfacenti. Si registra infatti un miglioramento sia del margine di intermediazione, sia del risultato operativo che del risultato netto con un andamento in controtendenza con quanto avviene nel complesso del mercato bancario e finanziario, caratterizzato nell'anno da una generale riduzione della redditività e dal significativo aumento delle sofferenze. Tali risultati economici sono dovuti, oltre che alla politica di massima attenzione da sempre perseguita sui costi di gestione, alla costante cautela adottata nelle politiche di erogazione del credito.

Nell'ambito degli **Altri servizi**, ed in particolare dei **Servizi Amministrativi, di Facilities e Immobiliare** Ferservizi SpA costituisce il "Centro Servizi Integrato" del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane in quanto gestisce le attività non direttamente connesse all'esercizio ferroviario.

Ferservizi SpA

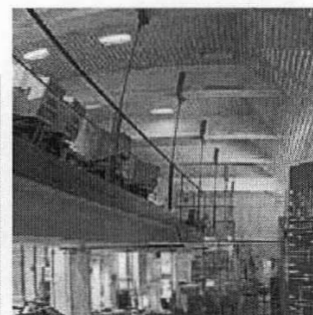
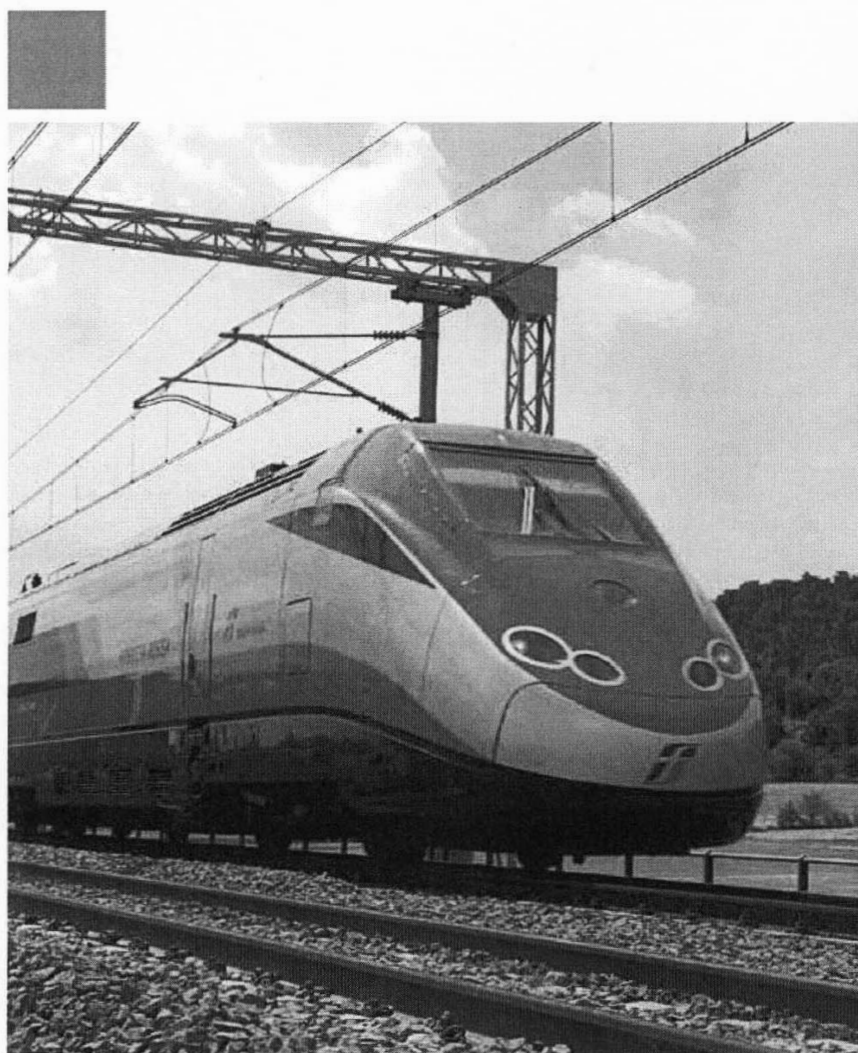
	2011	2010	Delta	%
Principali indicatori				
Ricavi operativi	202,6	214,1	(11,5)	(5,4%)
Margine operativo lordo (EBITDA)	29,3	27,7	1,6	5,8%
Risultato operativo (EBIT)	17,0	14,6	2,4	16,4%
Risultato d'esercizio	5,3	2,9	2,4	82,8%
Investimenti	2,5	3,9	(1,4)	(35,9%)
Posizione finanziaria netta	115,1	116,4	(1,3)	(1,1%)
Mezzi propri	56,3	54,8	1,5	2,7%
Consistenza finale di personale	1.797	1.973	(176)	(8,9%)
Principali indici				
ROE	10,0%	6,9%		
ROI	30,0%	27,7%		
ROS (EBIT MARGIN)	8,4%	6,8%		
MOL/RICAVI OPERATIVI (EBITDA MARGIN)	14,5%	12,9%		
DEBT/EQUITY	2,0	2,1		

valori in milioni di euro

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. Il risultato netto dell'esercizio si attesta intorno ai 5,3 milioni di euro, con un significativo incremento di 2,4 milioni di euro rispetto al dato di chiusura 2010, in crescita anche i margini intermedi (EBITDA +6%, a oltre 29 milioni di euro, e EBIT di 17 milioni di euro, pari a +16,9%).

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 2011 conferma il percorso di pieno allineamento con gli obiettivi strategici e gestionali definiti nel Piano di Impresa del **Gruppo FS Italiane** 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.

Anche il 2011 del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane presenta infatti risultati economici in crescita, con un significativo miglioramento del risultato netto, pari a 285 milioni di euro, più che raddoppiato rispetto all'esercizio precedente (+156 milioni di euro sul 2010).

Con riferimento al commento, in sintesi, delle prospettive riferite alle due realtà operative di maggior rilevanza nel Gruppo, anche per **Trenitalia (business nel settore del trasporto passeggeri e merci su ferro)** i risultati del 2011 confermano il percorso delineato nel Piano d'Impresa della società, mostrandosi pienamente in linea con il Piano al 2015.

I flussi di cassa operativi (prima degli investimenti) mostrano un saldo positivo, pur risentendo ancora – nonostante l'oggettivo, elevato sforzo attuato da parte dello Stato negli ultimi mesi del 2011 nel definire le sue posizioni di debito verso la società – del mancato incasso di alcune risorse del MEF a valere sulle prestazioni rese da Trenitalia per i Contratti di Servizio con lo "Stato cliente" (relativi a prestazioni inerenti alcuni servizi nei settori di Media e lunga percorrenza e Cargo e verso le Regioni a Statuto Speciale) sia per l'esercizio 2009, sia per l'esercizio 2010 e confermato anche nel piano industriale 2011-2015; analogamente, vanno segnalati alcuni ritardi negli incassi provenienti da alcune Regioni italiane.

Il rispetto dei pagamenti da parte dello Stato e delle Regioni avrebbe consentito a Trenitalia – e al Gruppo – di migliorare la generazione di cassa operativa, potendo così contenere ulteriormente gli oneri finanziari.

La società, da un lato sta proseguendo a concentrare la massima attenzione al rafforzamento dell'offerta dei servizi di trasporto ferroviario – in particolare del segmento dei "Servizi a Mercato" 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 la realizzazione di un impegnativo piano di ristrutturazione del settore Cargo secondo le linee guida già delineate nel corso della seconda metà del 2009; tale piano dovrà portare Trenitalia ad avere tutti i suoi settori di *business* in grado di generare risultati positivi, senza incidere negativamente sulla contribuzione di quelli a maggior valore.

I risultati raggiunti nel 2011, considerando la difficile congiuntura economica e la conseguente aleatorietà del mercato prevista per il 2012, le operazioni di ristrutturazione del settore Cargo e del servizio Universale passeggeri ed il fattore legato all'arrivo sul mercato di nuovi operatori del servizio AV, nell'ipotesi di una loro proiezione sull'esercizio in corso, potrebbero non essere confermati, pur mantenendosi sempre positivi.

È opportuno evidenziare che il mantenimento del piano di investimenti deliberato negli anni precedenti, comporta per la società rilevanti impegni finanziari. Le operazioni di ricapitalizzazione deliberate dal Consiglio di Amministrazione di Trenitalia nel settembre del 2009, ed in parte già realizzate, permetteranno un progressivo riequilibrio della struttura patrimoniale verso indicatori di maggior accettabilità. Gli investimenti sul settore a mercato non porranno alla società problemi di sostenimento

degli impegni assunti, essendo evidentemente tali settori in grado di produrre la sufficiente liquidità atta a sostenere il necessario flusso finanziario dell'investimento.

Più delicato lo scenario riferito agli impegni di investimento assunti in ossequio ai Contratti di Servizio sottoscritti con le Regioni italiane, strettamente correlati al rispetto delle condizioni contrattuali da parte delle singole Regioni, tra cui *in primis* i livelli di corrispettivi definiti. Qualora tali impegni non fossero rispettati verrebbe a crearsi un livello di squilibrio delle condizioni sulle quali tali investimenti sono stati definiti e sui quali si è valutata la sostenibilità economica.

Come già evidenziato negli anni precedenti, il venir meno degli impegni assunti dalle Regioni – seppur protetti da regolari contratti di diritto privato ed in presenza di clausole di riacquisto, da parte delle Regioni stesse, del materiale rotabile oggetto di investimento nell'ambito dei medesimi contratti – potrebbero arrecare pregiudizio anche all'equilibrio economico immediato della società; in tal senso le modifiche introdotte con il DL 98/2011 circa il non possibile rinnovo dei Contratti di Servizio per la seconda *tranche* di sei anni alla naturale scadenza della prima, potrebbe quindi comportare la revisione degli impegni di investimento che la società ha assunto all'atto della sottoscrizione dei Contratti stessi. Quanto sopra comporta necessariamente una diversa prospettiva, da parte di Trenitalia e, di conseguenza, del Gruppo FS Italiane, nel valutare gli scenari prospettici di *business* del trasporto ferroviario regionale, andando a costituire evidentemente un elemento nuovo di possibile incertezza sui volumi di produzione dei treni-km, precedentemente acquisiti in quanto contrattualizzati e, quindi, sui relativi volumi di ricavi e flussi di cassa correlati nell'arco del piano industriale di Gruppo.

Tutto ciò assume, infine, maggior rilevanza se si considera che in base ai principi contabili internazionali IAS/IFRS, adottati dal Gruppo FS Italiane a partire dall'esercizio 2010, è enfatizzata al massimo la necessità di costante verifica che i valori dell'attivo dell'impresa generino prospetticamente adeguati flussi di cassa tali da garantire che il "valore in uso" dell'asset sia maggiore rispetto al relativo "valore di carico" (c.d. *impairment test ex IAS 36*).

Anche per RFI (***business nel settore della realizzazione e gestione della rete infrastrutturale, convenzionale e ad alta velocità***) i positivi risultati dell'anno si inquadrano nelle linee di indirizzo del nuovo Piano d'Impresa 2011-2015 con il quale la società, pur rimanendo orientata a garantire efficacemente la crescita del trasporto ferroviario, ha individuato una serie di iniziative di ottimizzazione, atte a ridisegnare una struttura operativa sempre più "snella" con livelli di *performance* tra i migliori in campo europeo, sotto il profilo della efficienza produttiva, della sicurezza e della qualità ed in stabili condizioni di equilibrio economico e finanziario.

Il risultato dell'anno, che evidenzia un utile di 98 milioni di euro, è colto in una fase di crisi economica di dimensioni globali con un PIL nazionale cresciuto ad un ritmo più lento rispetto all'anno 2010 e comunque inferiore a quello dei più importanti *partner* europei.

Tali risultati sono in larga parte trainati dallo sfruttamento economico della rete AV/AC e, in una fase di elevata tensione dei mercati finanziari, potranno essere parzialmente utilizzati dalla società per completare l'investimento infrastrutturale dell'Asse Torino/Milano/Napoli, riducendo il tendenziale indebitamento atteso nel prossimo esercizio e consentendo maggiore flessibilità nella scelta del momento di accesso al mercato dei finanziamenti.

In ogni caso essenziale rimane la ricerca di nuovi equilibri nei rapporti con lo Stato, anche attraverso l'adozione di scelte che interessino in presenza di un insufficiente livello di risorse rispetto agli impegni assunti in Contratto di Programma il perimetro complessivo di rete gestita e la rilettura del portafoglio investimenti.

Sotto il profilo finanziario, nell'ambito dei rapporti contrattuali con lo Stato, il 2012 vede in arrivo l'aggiornamento 2010-2011 del Contratto di Programma 2007-2011; tale aggiornamento, una volta formalizzato con il passaggio alle Camere e la registrazione finale, fornirà un quadro di certezze alle risorse finanziarie collegate, essenziali per assicurare la sostenibilità finanziaria del piano complessivo degli investimenti di RFI.

D'altra parte è in fase di definizione il nuovo Contratto di programma 2012-2016 che tratterà l'evoluzione complessiva dell'azienda in termini di progetti di investimento.

A questi elementi di scenario vanno ad aggiungersi i nuovi obblighi che deriveranno dalla stipula dei Contratti Istituzionali di Sviluppo, relativi agli itinerari oggetti di finanziamento anche ai sensi del "Piano di Coesione", con particolare riferimento al Meridione.

Infine, per ciò che concerne il tema della manutenzione straordinaria e ordinaria, si sta svolgendo una riflessione approfondita all'interno della società per valutare le modalità di ottimizzazione dell'uso delle risorse finora messe a disposizione dallo Stato (relativamente scarse), attraverso una gestione unitaria dell'attività manutentiva, sia ordinaria che straordinaria, ipotizzando un unico atto contrattuale (Contratto di Disponibilità) di durata pluriennale, in coerenza con gli orientamenti europei (Multi Annual Contract). In sintesi, il contestuale svilupparsi della contrattualizzazione del nuovo Contratto di Programma lato investimenti (sia aggiornamento 2010-2011 che il nuovo 2012-2016) e l'approvazione del nuovo Contratto di Disponibilità della rete per la gestione della manutenzione, sia ordinaria che straordinaria, rappresentano le sfide dell'anno 2012 per assicurare maggiore certezza nella disponibilità delle risorse necessarie. Venendo alla gestione ordinaria della Società, oltre al già citato tema della formalizzazione del Contratto di Disponibilità con il MIT, centrale è lo sviluppo del traffico della rete AV AC. I dati previsionali mostrano infatti una crescita nei volumi di produzione della rete AV AC con un *trend* di avvicinamento ai volumi ipotizzati a regime per la rete stessa.

Sul tema del rapporto con le imprese ferroviarie clienti (IF), è da segnalare l'entrata in funzione dello "Sportello Unico"; infatti la Direzione Commerciale di RFI costituisce ormai l'unica interfaccia per le IF, non solo per l'acquisto delle tracce orarie e degli altri servizi accessori alla circolazione previsti dal Prospetto Informativo Rete (PIR), ma anche per l'acquisto dei servizi relativi al traghettamento ferroviario ed alla manovra.

Il settore della Navigazione di RFI dovrebbe essere interessato, nel corso del 2012, da un'operazione straordinaria di conferimento del ramo "mercato" alla controllata Blueferries, anche al fine di rispondere a precise richieste dell'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato.

Sotto il profilo della struttura complessiva dei costi operativi della società, si è già accennato ad una politica di sinergia tra manutenzione ordinaria e straordinaria collegata ad un nuovo modello manutentivo che dovrebbe consentire il contenimento dei costi pur nel perseguire il miglioramento dei tradizionali *standard* prestazionali di sicurezza in stretta connessione, come fatto in passato, alla reingegnerizzazione dei processi e alla continua introduzione di nuove tecnologie.

Complessivamente ci si attende quindi, anche per l'esercizio 2012, la prosecuzione dei risultati positivi a livello economico delineando un *trend* ormai consolidato da anni.

Sotto il profilo delle coperture finanziarie, infine, potrebbe rendersi necessario, così come è avvenuto nel corso del 2011, il reperimento di ulteriori risorse di debito necessarie al completamento (per la quota parte dell'anno corrente) dei lavori di realizzazione dell'intera rete AV AC, così come previsto nel Piano d'Impresa al 2015.

di Ferrovie dello Stato Italiane SpA

Anche la Capogruppo chiude il 2011 con un miglioramento rilevante del proprio risultato, avendo quasi raddoppiato l'utile netto rispetto all'esercizio passato (41 milioni di euro rispetto ai 21 milioni di fine 2010).

Nel presupposto della realizzazione nel 2012 dei principali obiettivi di ogni società del Gruppo, anche per l'esercizio in corso possono essere confermate le previsioni di risultato positivo della Capogruppo.

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

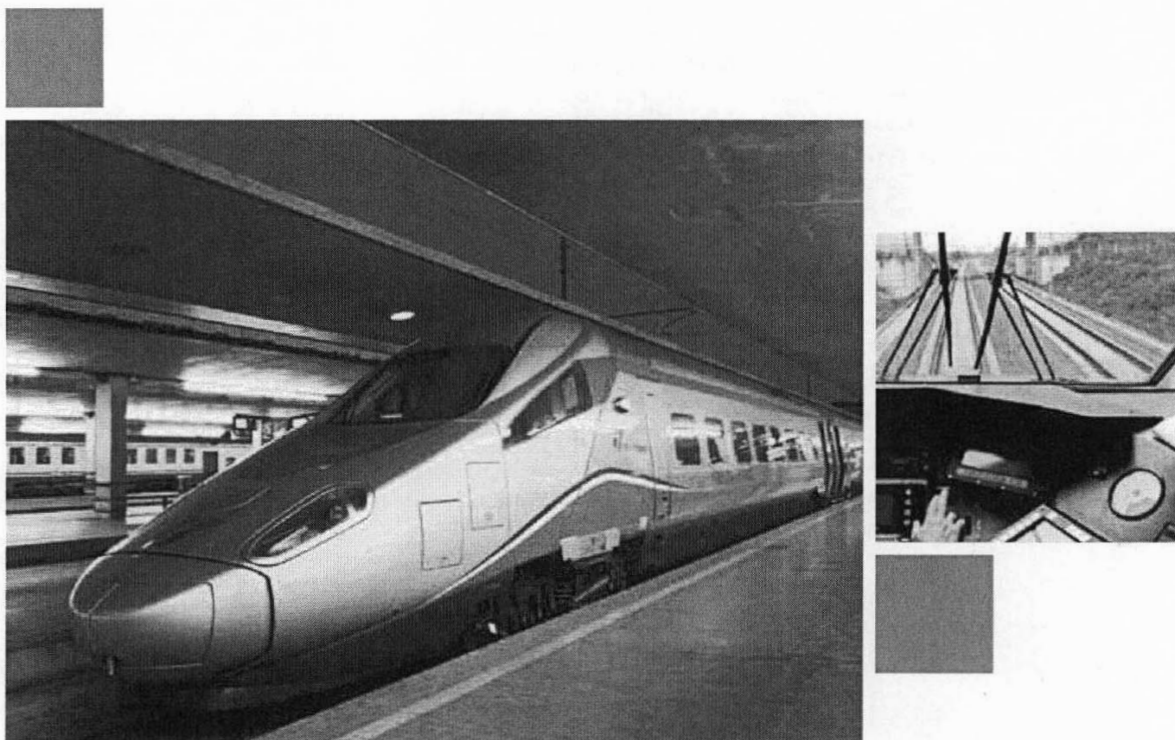
Il bilancio della società, chiuso al 31 dicembre 2011, evidenzia un utile netto di 41.305.322 euro. Tenuto conto che la Riserva legale non ha ancora raggiunto i limiti previsti dall'articolo 2430 del codice civile, si propone di destinare l'utile netto d'esercizio come segue:

- per il 5%, pari a 2.065.266 euro a Riserva legale;
- per il residuo importo, pari a 39.240.056 ad Utili a nuovo.

Roma, 24 maggio 2012

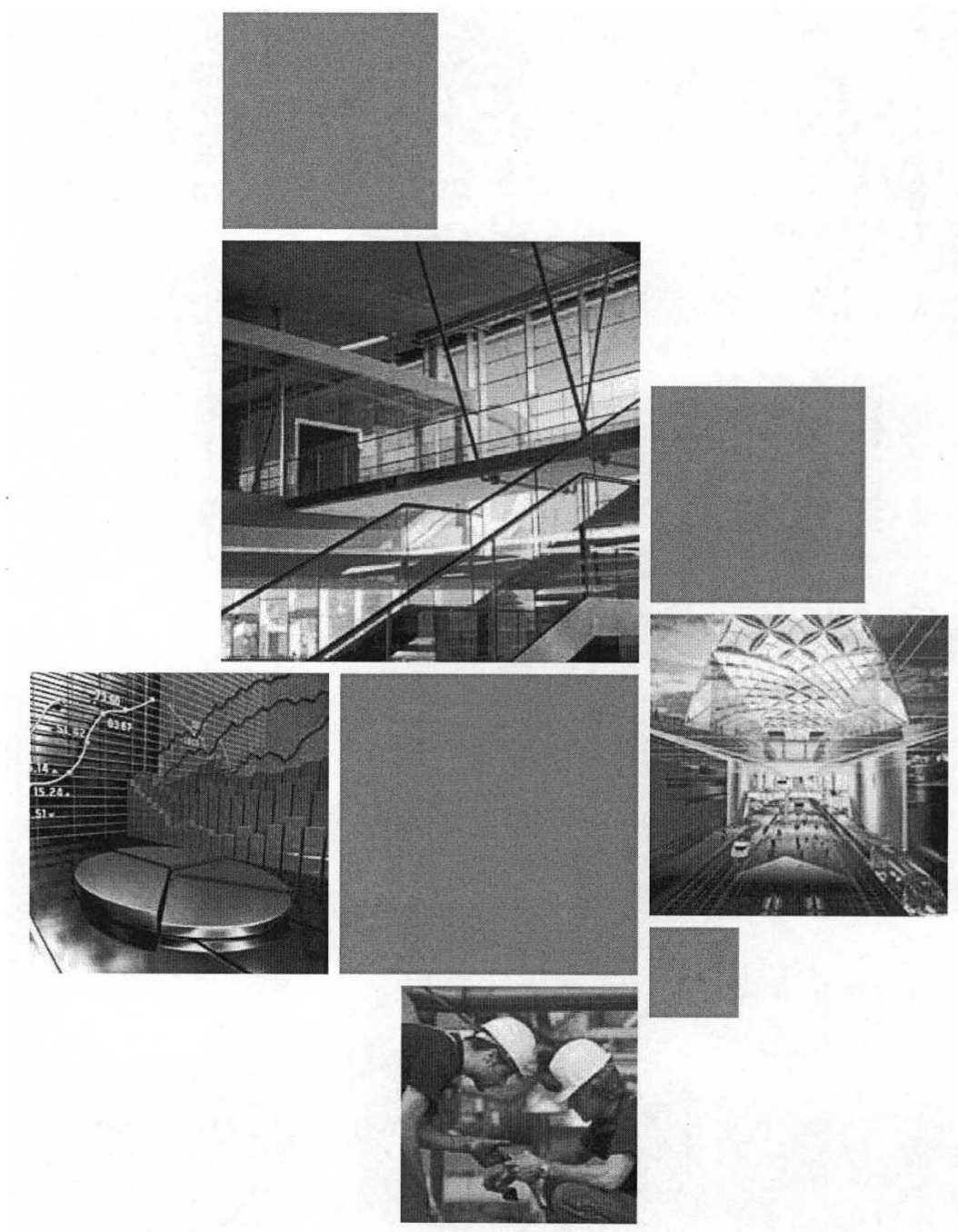
Il Consiglio di Amministrazione
Il Presidente

Il Consiglio di Amministrazione
L'Amministratore Delegato





PAGINA BIANCA



PAGINA BIANCA

Prospetti contabili consolidati

PROSPETTO DELLA SITUAZIONE PATRIMONIALE-FINANZIARIA CONSOLIDATA

	Note	31.12.2011	31.12.2010 revised (*)	01.01.2010 revised (*)
Attività				
Immobili, impianti e macchinari	(8)	44.242	47.035	46.066
Investimenti immobiliari	(9)	1.667	1.556	1.583
Attività immateriali	(10)	533	359	381
Attività per imposte anticipate	(11)	238	241	223
Partecipazioni (metodo del patrimonio netto)	(12)	334	288	281
Attività finanziarie non correnti (inclusi derivati)	(13)	1.812	1.916	2.040
Crediti commerciali non correnti	(16)	36	33	36
Altre attività non correnti	(14)	4.671	2.572	2.910
Totale attività non correnti		53.533	54.000	53.520
Contratti di costruzione	(15)	16	10	8
Rimanenze	(15)	1.693	1.668	1.714
Crediti commerciali correnti	(16)	2.285	2.805	2.808
Attività finanziarie correnti (inclusi i derivati)	(13)	178	168	174
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	(17)	2.064	613	1.135
Crediti tributari	(18)	91	87	87
Altre attività correnti	(14)	1.655	1.603	1.891
Attività possedute per la vendita e gruppi in dismissione	(7)	4	18	32
Totale attività correnti		7.986	6.972	7.849
Totale attività		61.519	60.972	61.369
Patrimonio netto	(19)	36.423	36.165	36.098
Patrimonio netto del Gruppo	(19)	36.207	36.034	35.962
Capitale sociale	(19)	38.790	38.790	38.790
Riserve	(19)	(99)	(3)	(34)
Utili (Perdite) portati a nuovo	(19)	(2.756)	(2.871)	(2.831)
Utile (Perdite) d'esercizio	(19)	272	118	37
Patrimonio Netto di Terzi	(19)	216	131	136
Utile/(Perdita) Terzi	(19)	13	11	17
Capitale e Riserve di Terzi	(19)	203	120	119

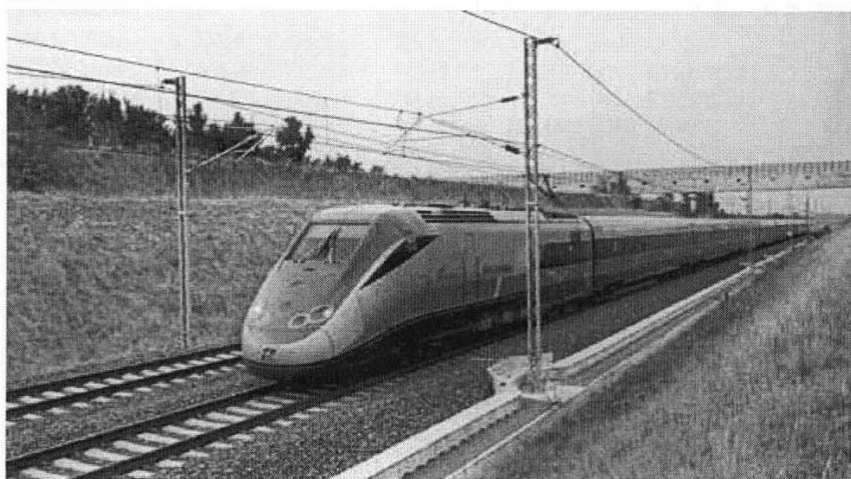
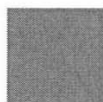
(Segue)

	Note	31.12.2011	31.12.2010 revised (*)	01.01.2010 revised (*)
Passività				
Finanziamenti a medio/lungo termine	(20)	11.390	11.489	11.928
TFR e altri benefici ai dipendenti	(21)	1.879	2.147	2.415
Fondi rischi e oneri	(22)	1.545	1.662	1.778
Passività per imposte differite	(11)	243	221	193
Passività finanziarie non correnti (inclusi i derivati)	(23)	422	341	273
Debiti commerciali non correnti	(25)	54	24	25
Altre passività non correnti	(24)	412	290	270
Totale passività non correnti		15.945	16.174	16.882
Finanziamenti a breve termine e quota corrente finanziamenti a medio/lungo termine	(20)	804	979	791
Quota a breve dei Fondi rischi e oneri	(22)	24	8	7
Debiti commerciali correnti	(25)	3.747	3.447	3.659
Debiti per imposte sul reddito	(26)	25	15	7
Passività finanziarie correnti (inclusi i derivati)	(23)	24	52	66
Altre passività correnti	(24)	4.527	4.132	3.859
Totale passività correnti		9.151	8.633	8.389
Totale passività		25.096	24.807	25.271
Totale patrimonio netto e passività		61.519	60.972	61.369

valori in milioni di euro

(*) Situazione patrimoniale-finanziaria consolidata rivista nella esposizione di alcune poste delle attività e delle passività per:

- l'applicazione del metodo del patrimonio netto nel consolidamento delle *joint venture* (per maggiori informazioni si rimanda alla nota 4.a.II e 47);
- riclassifiche finalizzate ad una migliore rappresentazione delle partite contabili;
- decremento delle riserve di FTA, pari a circa 13 milioni di euro, derivante dallo storno della componente di stato patrimoniale attivo Immobili e terreni di trading.



CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO

	Note	2011	2010 revised (*)
Ricavi e proventi			
Ricavi delle vendite e prestazioni	(27)	7.488	7.272
Altri proventi	(28)	777	713
Totali ricavi		8.265	7.985
Costi operativi			
Costo del personale	(29)	(4.097)	(4.322)
Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	(30)	(877)	(838)
Costi per servizi	(31)	(2.044)	(1.862)
Costi per godimento beni di terzi	(32)	(197)	(136)
Altri costi operativi	(33)	(100)	(98)
Costi per lavori interni capitalizzati	(34)	854	944
Ammortamenti	(35)	(1.002)	(983)
Svalutazioni e perdite (riprese) di valore	(36)	(54)	(95)
Accantonamenti per rischi e oneri	(37)	(84)	(88)
Risultato operativo		664	507
Proventi e oneri finanziari			
Proventi finanziari	(38)	96	76
Oneri finanziari	(39)	(343)	(341)
Quota di utile (perdita) delle partecipazioni contabilizzate con il metodo del patrimonio netto		0	3
Risultato prima delle imposte		417	245
Imposte sul reddito	(40)	(132)	(116)
Risultato del periodo delle attività continuative		285	129
Risultato netto d'esercizio (Gruppo e Terzi)		285	129
<i>Risultato netto di Gruppo</i>		272	118
<i>Risultato netto di Terzi</i>		13	11

valori in milioni di euro

(*) Situazione patrimoniale-finanziaria consolidata rivista nella esposizione di alcune poste delle attività e delle passività per:

- l'applicazione del metodo del patrimonio netto nel consolidamento delle *joint venture* (per maggiori informazioni si rimanda alla nota 4.a.II e 47);
- riclassifiche finalizzate ad una migliore rappresentazione delle partite contabili;
- decremento delle riserve di FTA, pari a circa 13 milioni di euro, derivante dallo storno della componente di stato patrimoniale attivo Immobili e terreni di *trading*.

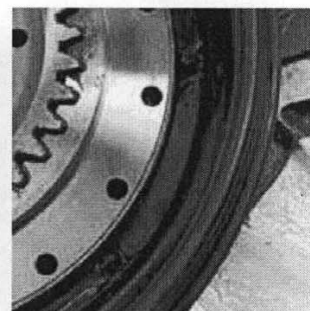
PROSPETTO DI CONTO ECONOMICO COMPLESSIVO CONSOLIDATO

	Note	2011	2010 revised (*)
Risultato netto d'esercizio (Gruppo e Terzi)		285	129
Altre componenti di Conto Economico complessivo consolidato			
Quota efficace delle variazioni di <i>fair value</i> della copertura dei flussi finanziari	(19)	(72)	(54)
Differenze di cambio	(19)	2	12
Utili (perdite) relativi a benefici attuariali	(19)	(28)	70
Altre componenti di conto economico complessivo dell'esercizio, al netto degli effetti fiscali	(19)	(99)	28
Conto economico complessivo dell'esercizio (Gruppo e Terzi)		186	157

valori in milioni di euro

(*) Situazione patrimoniale-finanziaria consolidata rivista nella esposizione di alcune poste delle attività e delle passività per:

- l'applicazione del metodo del patrimonio netto nel consolidamento delle *joint venture* (per maggiori informazioni si rimanda alla nota 4.a.II e 47);
- riclassifiche finalizzate ad una migliore rappresentazione delle partite contabili;
- decremento delle riserve di FTA, pari a circa 13 milioni di euro, derivante dallo storno della componente di stato patrimoniale attivo Immobili e terreni di *trading*.



PROSPETTO DELLE VARIAZIONI DEL PATRIMONIO NETTO CONSOLIDATO

	Riserve										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	Riserve	Utili (perdite) portati a nuovo	Utili (perdite) d'esercizio			
Saldo al 1° gennaio 2010 revised (*)	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								(74)		(74)	(8)	(82)	
Utile/(Perdite) complessivo rilevato di cui:													
Utile/(Perdita) rilevato direttamente a patrimonio netto					12	(54)	70	28			28		28
Utile (Perdite) d'esercizio									118	118	11	129	
Saldo al 31 dicembre 2010 revised (*)	38.790	14	28	255	17	(342)	25	(3)	(2.871)	118	36.034	131	36.165
Aumento di capitale													
Distribuzione dividendi												(14)	(14)
Destinazione del risultato netto dell'esercizio precedente		2					2	116	(118)	0			0
Variazione area di consolidamento						(1)	(6)	(7)	(1)	(8)	86	78	
Utile/(Perdite) complessivo rilevato di cui:													
Utile/(Perdita) rilevato direttamente a Patrimonio Netto					2	(71)	(22)	(91)			(91)		(91)
Utile (Perdite) d'esercizio									272	272	13	285	
Saldo al 31 dicembre 2011	38.790	16	28	255	19	(414)	(3)	(99)	(2.756)	272	36.207	216	36.423

valori in milioni di euro

(*) Situazione patrimoniale-finanziaria consolidata rivista nella esposizione di alcune poste delle attività e delle passività per:

- l'applicazione del metodo del patrimonio netto nel consolidamento delle *joint venture* (per maggiori informazioni si rimanda alla nota 4.a.II e 47);
- riclassifiche finalizzate ad una migliore rappresentazione delle partite contabili;
- decremento delle riserve di FTA, pari a circa 13 milioni di euro, derivante dallo storno della componente di stato patrimoniale attivo Immobili e terreni di *trading*.

RENDICONTO FINANZIARIO CONSOLIDATO

	2011	2010 revised (*)
Utile/(perdita) di esercizio	285	129
Ammortamenti	1.002	983
Accantonamenti e svalutazioni	405	382
(Plusvalenze)/Minusvalenze da alienazione	(107)	(94)
Variazione delle rimanenze	(18)	44
Variazione dei crediti commerciali	627	5
Variazione dei debiti commerciali	283	(227)
Variazione delle imposte differite attive e passive	4	(17)
Variazione dei debiti e crediti per imposte	0	7
Variazione delle altre passività	236	314
Variazione delle altre attività	1.026	670
Utilizzi fondi rischi e oneri	(331)	(388)
Pagamento benefici ai dipendenti	(360)	(290)
Flusso di cassa netto generato/(assorbito) da attività operativa	3.051	1.520
Investimenti Immobilizzazioni materiali	(3.830)	(3.799)
Investimenti immobiliari	(5)	(11)
Investimenti Immobilizzazioni immateriali	(126)	(63)
Investimenti Partecipazioni	0	(86)
<i>Investimenti al lordo dei contributi</i>	<i>(3.962)</i>	<i>(3.959)</i>
Contributi Immobilizzazioni materiali	2.393	1.808
Contributi Investimenti immobiliari	1	3
Contributi Immobilizzazioni immateriali	1	3
<i>Contributi</i>	<i>2.395</i>	<i>1.814</i>
Disinvestimenti Immobilizzazioni materiali	140	281
Disinvestimenti Immobilizzazioni immateriali	2	3
Disinvestimenti Partecipazioni	0	46
<i>Disinvestimenti</i>	<i>142</i>	<i>330</i>
Variazione delle attività finanziarie	135	131
Flusso di cassa netto assorbito da attività di investimento	(1.289)	(1.684)
Utilizzo di finanziamenti a medio/lungo termine	0	0
Rimborso di finanziamenti a medio/lungo termine	(200)	(324)
Variazione dei finanziamenti a breve	(182)	(9)
Variazione delle passività finanziarie	(1)	(1)
Dividendi	0	(7)
Variazioni patrimonio netto	71	(16)
Flusso di cassa netto generato da attività di finanziamento	(312)	(357)
Flusso di cassa complessivo generato/(assorbito) nel periodo	1.450	(521)
Disponibilità liquide a inizio periodo	614	1.135
Disponibilità liquide a fine periodo	2.064	614

valori in milioni di euro

(*) Situazione patrimoniale-finanziaria consolidata rivista nella esposizione di alcune poste delle attività e delle passività per:

- l'applicazione del metodo del patrimonio netto nel consolidamento delle *joint venture* (per maggiori informazioni si rimanda alla nota 4.a.II e 47);
- riclassifiche finalizzate ad una migliore rappresentazione delle partite contabili;
- decremento delle riserve di FTA, pari a circa 13 milioni di euro, derivante dallo storno della componente di stato patrimoniale attivo Immobili e terreni di *trading*.

Note esplicative al Bilancio consolidato

1. Premessa

Il presente bilancio consolidato relativo all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2011 (di seguito anche "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 Italiane (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 Italiane 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 Italiane" o il "Gruppo FS Italiane") forniscono servizi relativi al trasporto passeggeri, trasporto merci e logistica e gestiscono una estesa rete ferroviaria. La struttura del Gruppo FS Italiane è riportata all'Allegato 5.

Gli Amministratori in data 24 maggio 2012 hanno approvato il bilancio di esercizio al 31 dicembre 2011 e la sua messa a disposizione degli Azionisti nei termini previsti dall'art. 2429 c.c.. Il presente bilancio sarà successivamente sottoposto per l'approvazione all'Assemblea nei tempi di legge e sarà depositato entro i termini previsti dall'art. 2435 c.c.. L'Assemblea ha il potere di apportare modifiche al presente bilancio. Ai fini di quanto previsto dal paragrafo 17 dello IAS 10, la data di autorizzazione degli Amministratori alla pubblicazione del bilancio è il 24 maggio 2012, che corrisponde alla data di approvazione da parte del Consiglio di Amministrazione.

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 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 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 alla data del 24 maggio 2012, 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.

Il Bilancio Consolidato è redatto e presentato in euro, che rappresenta la valuta funzionale del Gruppo FS Italiane e cioè la moneta corrente dei paesi in cui il Gruppo FS Italiane 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 FS Italiane, 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 dalle 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 FS Italiane 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 FS Italiane gestisce i rischi finanziari, tra i quali quello di liquidità e di capitale, è contenuta nella successiva nota relativa alla *“Gestione dei rischi finanziari ed operativi”*.

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 FS Italiane 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 il controllo, direttamente o indirettamente attraverso le proprie controllate, 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 e società collegate

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.

Per le società a controllo congiunto, per una migliore rappresentazione dei dati economico - patrimoniali, è stato scelto il cambio di criterio nel bilancio consolidato, da quello proporzionale a quello del patrimonio netto.

Le società collegate sono quelle sulle quali il Gruppo FS Italiane 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, dall'applicazione dei principi di Gruppo FS Italiane 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 FS Italiane 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 FS Italiane, 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 FS Italiane 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 al 31 dicembre, data di riferimento del Bilancio Consolidato, appositamente predisposte e approvate dagli organi amministrativi delle singole entità, opportunamente rettificata, ove necessario, per uniformarli ai principi contabili applicati dal Gruppo FS Italiane. L'area di consolidamento del Gruppo FS Italiane ha subito modifiche rispetto allo scorso esercizio per l'acquisizione del gruppo Netinera Deutschland, per l'operazione societaria Busitalia, che è stata caratterizzata dall'uscita delle società Tevere TPL, Viaggi e Turismo Marozzi e Atirom, e per le società entrate in liquidazione nel 2011 non più consolidate (Sinter Inland Terminal, FS Formazione, Network Terminali Siciliani, Ferport Napoli e Artesia).

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:

Euro	Cambio medio per l'esercizio chiuso al 31 dicembre		Cambio al 31 dicembre	
	2011	2010	2011	2010
Franco Svizzero	1,23	1,38	1,22	1,25
Corona Ceca	24,58	25,29	25,58	25,02
Corona Danese	7,45	7,45	7,43	7,45
Corona Svedese	9,03	9,54	8,92	8,97

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

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.

Criteria di determinazione degli ammortamenti degli immobili, impianti e macchinari da parte di RFI

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 produzione totale prevista 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, compresi eventuali interessi passivi maturati durante e per lo sviluppo per le immobilizzazioni e non ancora am-

mortizzati 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 e agli investimenti immobiliari, 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 RFI utilizza 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 della società.

Le aliquote di ammortamento utilizzate nell'esercizio 2011 e nell'esercizio 2010 sono riportate nella tabella che segue:

Direttrice	Indicatore di produzione	
	2011	2010
Rete AV/AC	1,71%	1,55%
Rete Convenzionale		
Trasversale padana e transiti internazionali	1,79%	1,74%
Tirrenica Nord e affluenze	1,84%	1,77%
Dorsale e affluenze	1,63%	1,59%
Tirrenico Sud	1,93%	1,87%
Adriatica e trasversali appenniniche	1,85%	1,79%
Rete complementare	1,88%	1,93%

La vita utile delle immobilizzazioni materiali e il loro valore residuo aggiornati, ove necessario, almeno alla chiusura di ogni esercizio. I terreni sono ammortizzati per la parte relativa agli oneri di bonifica capitalizzati.

Gli immobili, impianti e macchinari non sono più esposti in bilancio a seguito della loro cessione o quando non sussistano benefici economici futuri attesi dall'uso; l'eventuale perdita o utile (calcolata come differenza tra il valore di cessione, al netto dei costi di vendita, e il valore di carico) è rilevata a conto economico nell'esercizio in cui l'attività è eliminata contabilmente.

Le aliquote di ammortamento utilizzate dal Gruppo FS Italiane 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.

Beni in locazione finanziaria

Le immobilizzazioni materiali possedute in virtù di contratti di locazione finanziaria, attraverso i quali sono sostanzialmente trasferiti al Gruppo FS Italiane i rischi e i benefici legati alla proprietà, sono riconosciute come attività del Gruppo FS Italiane al loro valore corrente alla data di stipula del contratto o, se inferiore, al valore attuale dei pagamenti minimi dovuti per il *leasing*, inclusa l'eventuale somma da pagare per l'esercizio dell'opzione di acquisto. La corrispondente passività verso il locatore è rappresentata in bilancio tra i debiti finanziari. I beni sono ammortizzati applicando il criterio e le aliquote precedentemente indicate, salvo che la durata del contratto di *leasing* sia inferiore alla vita utile rappresentata da dette aliquote e non vi sia la ragionevole certezza del trasferimento della proprietà del bene locato alla naturale scadenza del contratto; in tal caso il periodo di ammortamento è rappresentato dalla durata del contratto di locazione.

Le locazioni nelle quali il locatore mantiene sostanzialmente i rischi e benefici legati alla proprietà dei beni sono classificati come *leasing* operativi. I costi riferiti a *leasing* operativi sono rilevati linearmente a conto economico lungo la durata del contratto di *leasing*.

Investimenti immobiliari

Gli investimenti immobiliari sono proprietà immobiliari possedute al fine di conseguire canoni di locazione e/o per l'apprezzamento del capitale investito e non sono destinati alla vendita nel normale svolgimento dell'attività imprenditoriale. Inoltre, gli investimenti immobiliari non sono utilizzati nella produzione o nella fornitura di beni o di servizi o nell'amministrazione aziendale. I principi contabili utilizzati per la contabilizzazione della voce in oggetto sono conformi ai criteri precedentemente descritti per la voce "Immobili, impianti e macchinari".

Nel caso in cui viene avviato un progetto di sviluppo con la prospettiva di una vendita futura, gli immobili sono riclassificati nella voce Rimanenze a seguito del cambiamento della destinazione d'uso. Il valore contabile alla data di cambio della destinazione dell'immobile viene assunto come costo per la successiva contabilizzazione tra le rimanenze.

Attività immateriali

Le attività immateriali sono costituite da elementi non monetari, identificabili e privi di consistenza fisica, controllabili e atti a generare benefici economici futuri. Tali elementi sono rilevati al costo di acquisto e/o di produzione, comprensivo delle spese direttamente attribuibili per predisporre l'attività al suo utilizzo, al netto degli ammortamenti cumulati e delle eventuali perdite di valore. Gli eventuali interessi passivi, maturati durante e per lo sviluppo delle immobilizzazioni immateriali, sono considerati parte del costo di acquisto. L'ammortamento ha inizio nel momento in cui l'attività è disponibile all'uso ed è ripartito sistematicamente in relazione alla residua possibilità di utilizzazione della stessa, e cioè sulla base della stimata vita utile. In particolare, nell'ambito del Gruppo FS Italiane sono identificabili le seguenti principali immobilizzazioni immateriali:

(a) Concessioni, licenze e marchi

Le concessioni, le licenze e i marchi sono ammortizzati in quote costanti in base alla relativa durata. I costi delle licenze *software*, inclusivi delle spese sostenute per rendere il *software* pronto per l'utilizzo, sono ammortizzati a quote costanti in base alla relativa durata.

I costi relativi alla manutenzione dei programmi *software* sono spesati nel momento in cui sono sostenuti.

(b) Diritti di brevetto ed utilizzo delle opere dell'ingegno

I brevetti ed i diritti di utilizzo delle opere dell'ingegno sono ammortizzati a quote costanti in base 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 eventuali 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 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

l) 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.

Aggregazioni Aziendali

Nell'IFRS 3 le aggregazioni di imprese sono definite come "unione di entità o attività aziendali distinte in un'unica entità tenuta alla redazione del bilancio".

Un'aggregazione aziendale può essere effettuata con modalità diverse determinate da motivi legali, fiscali o di altro genere. Può inoltre comportare l'acquisto, da parte di un'entità, del capitale di un'altra entità, l'acquisto dell'attivo netto di un'altra entità, l'assunzione delle passività di un'altra entità o l'acquisto di parte dell'attivo netto di un'altra entità che, aggregata, costituiscono una o più attività aziendali. L'aggregazione può essere realizzata tramite l'emissione di strumenti rappresentativi di capitale, il trasferimento di denaro, di altre disponibilità liquide o di altre attività, oppure tramite una loro combinazione. L'operazione può avvenire tra i soci delle entità che si aggregano o tra un'entità e i soci di un'altra entità. Può comportare la costituzione di una nuova entità che controlli le entità che partecipano all'aggregazione o l'attivo netto trasferito oppure la ristrutturazione di una o più entità che partecipano all'aggregazione.

Le business combination sono contabilizzate secondo il *purchase method*. Tale metodologia presuppone che il prezzo dell'acquisizione debba essere riflesso sul valore dei beni dell'entità acquisita e tale attribuzione deve avvenire al *fair value* (delle attività e delle passività) e non ai loro valori contabili. La differenza (positiva) costituisce l'avviamento.

Strumenti Finanziari

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 FS Italiane 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 FS Italiane 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 FS Italiane il diritto a ricevere il relativo pagamento. Il Gruppo FS Italiane 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 spesi immediatamente nel conto economico. Successivamente, tali attività sono valutate al *fair value* con contabilizzazione a conto economico della relativa variazione.

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.

Finanziamenti, debiti commerciali e altre passività finanziarie

I finanziamenti, i debiti commerciali e le altre passività finanziarie 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, i debiti commerciali e le altre passività finanziarie 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 FS Italiane abbia un diritto incondizionato a differire il loro pagamento per almeno dodici mesi dopo la data di riferimento. I finanziamenti, i debiti commerciali e le altre passività finanziarie sono rimossi dal bilancio al momento della loro estinzione e quando il Gruppo FS Italiane abbia trasferito tutti i rischi e gli oneri relativi allo strumento stesso.

Strumenti finanziari derivati

Gli strumenti finanziari derivati stipulati dal Gruppo FS Italiane 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. In questa voce sono iscritti anche gli immobili di *trading* che sono iscritti al minore fra il costo di acquisizione e valore di mercato determinato con perizia di un terzo indipendente. Essi sono iscritti 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.

Contratti di Costruzione

I contratti di costruzione (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 FS Italiane 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 FS Italiane 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).

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 FS Italiane 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 FS Italiane 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 FS Italiane 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 definita, 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 FS Italiane 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 FS Italiane.

Pertanto viene rilevato in bilancio, sulla base delle tecniche attuariali precedentemente menzionate, un fondo che accoglie l'onere attualizzato relativo ai dipendenti in pensione aventi diritto al beneficio, nonché la quota di beneficio maturata per i dipendenti in attività e da erogarsi successivamente alla cessazione del rapporto di lavoro.

Il trattamento contabile dei benefici prodotti dalla CLC e gli effetti derivanti dalla valutazione attuariale sono gli stessi previsti per il fondo TFR.

Fondi rischi e oneri

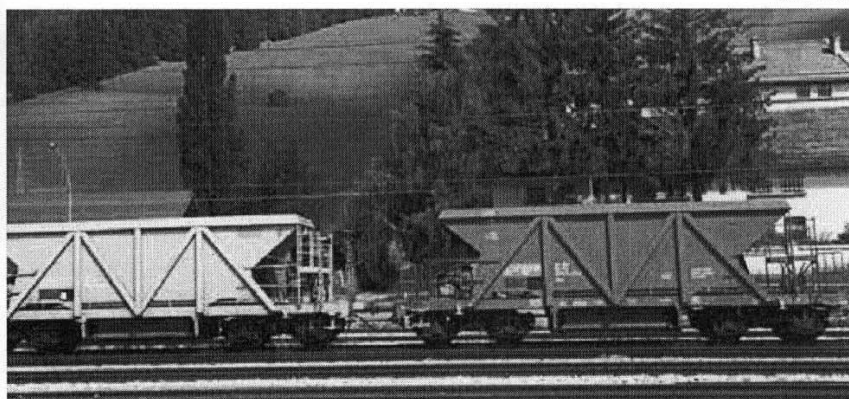
I fondi rischi e oneri sono iscritti a fronte di perdite e oneri di natura determinata, di esistenza certa o probabile, dei quali, tuttavia, non sono determinabili l'ammontare e/o la data di accadimento. L'iscrizione viene rilevata solo quando esiste un'obbligazione corrente (legale o implicita) per 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 FS Italiane 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 quanto 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 FS Italiane 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 impianti si riferiscono a somme erogate dallo Stato e da altri Enti Pubblici al Gruppo FS Italiane 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 FS Italiane a titolo di riduzione dei costi e oneri sostenuti. I contributi in conto esercizio sono imputati alla voce "Ricavi delle vendite e prestazioni", come componente positiva del conto economico.

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 FS Italiane.

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 FS Italiane 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".

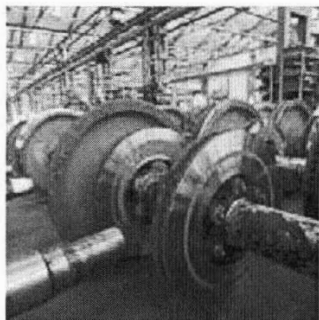
Attività e passività possedute per la vendita e attività operative cessate

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 non rilevanti per il Gruppo

Il legislatore comunitario ha adottato alcuni principi contabili e interpretazioni, obbligatori a partire dal 1° Gennaio 2011, che disciplinano fattispecie e casistiche non presenti all'interno del Gruppo FS Italiane alla data della presente relazione finanziaria annuale, ma che potrebbero avere effetti contabili su transazioni ed accordi futuri.

- Modifiche allo IAS 32 – “Classificazione delle emissioni di diritti”, al fine di disciplinare la contabilizzazione dell'emissione di diritti denominati in valuta diversa da quella funzionale dell'emittente;
- Modifiche all'IFRIC 14 – “Pagamenti anticipati relativi a una previsione di contribuzione minima”, che consente alle società che versano anticipatamente una contribuzione minima dovuta di riconoscerla come attività;
- Modifiche all'IFRIC 19 – “Estinzione di passività finanziarie con strumenti rappresentativi di capitale”, che fornisce le linee guida circa la rilevazione dell'estinzione di una passività finanziaria attraverso l'emissione di strumenti di capitale.

Principi contabili non ancora applicabili in quanto non omologati dall'Unione Europea

In data 12 novembre 2009 lo IASB ha emesso la prima parte del principio contabile IFRS 9 – “Strumenti finanziari”, che sostituirà lo IAS 39 – “Strumenti Finanziari: rilevazione e valutazione”. Questa prima pubblicazione riguarda la classificazione degli strumenti finanziari ed è inserita in un progetto articolato in tre fasi che riguarderanno rispettivamente le modalità di determinazione dell'*impairment* di attività finanziarie e le modalità di applicazione dell'*hedge accounting*. L'emissione del nuovo principio, che ha l'obiettivo di semplificare e ridurre la complessità delle contabilizzazioni 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 che, al fine di normalizzare gli effetti relativi alla volatilità che sorge dalla decisione di valorizzare le passività finanziarie al relativo *fair value*, disciplina di rilevare le variazioni in oggetto nel prospetto del conto economico complessivo, senza impatti sul risultato netto del periodo rappresentato nel prospetto di conto economico. In data 7 ottobre 2010 lo IASB ha pubblicato alcuni emendamenti al principio IFRS 7 – “Strumenti finanziari: Informazioni integrative”, applicabile per i periodi contabili che avranno inizio dal o dopo il 1° luglio 2011. Gli emendamenti sono stati emessi con l'intento di migliorare la comprensione delle transazioni di trasferimento (*derecognition*) delle attività finanziarie, inclusa la comprensione dei possibili effetti derivanti da qualsiasi rischio rimasto in capo all'impresa che ha trasferito tali attività. Si ritiene che l'adozione di tale versione rivista non comporterà effetti significativi sul bilancio consolidato del Gruppo FS Italiane. In data 20 dicembre 2010 lo IASB ha emesso un emendamento minore allo IAS 12 – “Imposte sul reddito”, applicabile in modo retrospettivo dal 1° gennaio 2012, che chiarisce la determinazione delle imposte differite sugli investimenti immobiliari valutati al *fair value*. Tale modifica introduce la presunzione che le imposte differite relative agli investimenti immobiliari valutati al *fair value* (IAS 40) devono essere determinate tenendo conto che il valore contabile di tale attività sarà recuperato attraverso la vendita. Conseguentemente a tale emendamento il SIC-21 – “Imposte sul reddito - Recuperabilità di un'attività non ammortizzabile rivalutata” non sarà più applicabile. Si ritiene che l'adozione di tale versione rivista non comporterà effetti significativi sul bilancio consolidato del Gruppo FS Italiane, in quanto gli investimenti immobiliari sono attualmente valutati al costo.

In data 12 maggio 2011 lo IASB ha emesso il principio IFRS 10 – “Bilancio Consolidato” che sostituirà il SIC-12 – “Consolidamento - Società a destinazione specifica (società veicolo)” e parti dello IAS 27 – “Bilancio Consolidato e separato” che sarà ridenominato “Bilancio separato” e disciplinerà il trattamento contabile delle partecipazioni nel bilancio separato. Il nuovo principio muove dai principi esistenti, individuando nel concetto di controllo il fattore determinante ai fini del consolidamento di una società nel Bilancio Consolidato della controllante. Esso fornisce, inoltre, una guida per determinare l'esistenza del controllo laddove sia difficile da accertare. Il principio è applicabile in modo retrospettivo dal 1° gennaio 2013. Il Gruppo FS Italiane sta valutando gli impatti derivanti dall'applicazione della modifica.

In data 12 maggio 2011 lo IASB ha emesso il principio IFRS 12 – “Informazioni addizionali su partecipazioni in altre Imprese”, applicabile in modo retrospettivo dal 1° gennaio 2013, che disciplina le informazioni addizionali da fornire su ogni tipologia di partecipazione, ivi incluse quelle su imprese controllate, gli accordi di compartecipazione, collegate, società a destinazione specifica ed altre società veicolo non consolidate. Il Gruppo FS Italiane sta valutando gli impatti derivanti dall'applicazione della modifica.

In data 12 maggio 2011 lo IASB ha emesso il principio IFRS 13 – “Misurazione del *fair value*”, applicabile in modo prospettico dal 1° gennaio 2013, che chiarisce le modalità di determinazione del *fair value* ai fini del bilancio e si applica a tutti i principi IFRS che richiedono o permettono la misurazione del *fair value* o la presentazione di informazioni basate sul *fair value*. Il Gruppo FS Italiane sta valutando gli impatti derivanti dall'applicazione della modifica.

In data 16 giugno 2011 lo IASB ha emesso un emendamento allo IAS 1 – “Presentazione del bilancio”, applicabile dagli esercizi aventi inizio dal o dopo il 1° luglio 2012, che disciplina il raggruppamento di tutti i componenti presentati tra gli “Altri utili/(perdite) complessivi” a seconda che esse possano o meno essere riclassificati successivamente a conto economico.

Dall'adozione di tale principio non sono previsti effetti significativi per il Gruppo FS Italiane.

In data 16 giugno 2011 lo IASB ha emesso un emendamento allo IAS 19 – “Benefici ai dipendenti”, è applicabile in modo retrospettivo dall'esercizio avente inizio dal 1° gennaio 2013, che elimina l'opzione di differire il riconoscimento degli utili e delle perdite attuariali con il metodo del corridoio, richiedendo la presentazione nella situazione patrimoniale e finanziaria del *deficit* o *surplus* del fondo nella sua interezza, ed il riconoscimento separato nel conto economico delle componenti di costo legate alla prestazione lavorativa e gli oneri finanziari netti, e l'iscrizione degli utili e perdite attuariali che derivano dalla rimisurazione in ogni esercizio della passività e attività tra gli “Altri utili/(perdite) complessivi”. Inoltre, il rendimento delle attività incluso tra gli oneri finanziari netti dovrà essere calcolato sulla base del tasso di sconto della passività e non più del rendimento atteso delle stesse. L'emendamento infine, introduce nuove informazioni addizionali da fornire nelle note al bilancio. Si ritiene che l'adozione di tale modifica non comporterà effetti significativi sul Bilancio Consolidato del Gruppo FS Italiane, in quanto non viene applicato tale metodo.

In data 16 dicembre 2011 lo IASB ha emesso alcuni emendamenti allo IAS 32 – “Strumenti Finanziari: esposizione nel bilancio”, applicabili in modo retrospettivo per gli esercizi aventi inizio dal o dopo il 1° gennaio 2014, per chiarire l'applicazione di alcuni criteri per la compensazione delle attività e delle passività finanziarie presenti nello IAS 32. Dall'adozione di tale principio non sono previsti effetti significativi per il Gruppo FS Italiane.

In data 16 dicembre 2011 lo IASB ha emesso alcuni emendamenti all'IFRS 7 – “Strumenti finanziari: informazioni integrative”. L'emendamento richiede informazioni sugli effetti o potenziali effetti dei contratti di compensazione delle attività e passività finanziarie sulla situazione patrimoniale-finanziaria. Gli emendamenti sono applicabili per gli esercizi aventi inizio dal o dopo il 1° gennaio 2013 e periodi intermedi successivi a tale data. Le informazioni devono essere fornite in modo retrospettivo. Si ritiene che l'adozione di tale versione rivista non comporterà alcun effetto significativo sul bilancio consolidato del Gruppo FS Italiane.

Uso di stime e valutazioni

La redazione della Relazione finanziaria consolidata 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 su assunzioni che sono di volta in volta considerate ragionevoli e realistiche in funzione delle relative circostanze. I risultati finali delle poste di bilancio per la cui attuale determinazione sono state utilizzate le suddette stime e assunzioni, potranno pertanto differire in futuro 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. Pertanto 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 il rischio di esito negativo. Il valore dei fondi iscritti in bilancio relativi a tali rischi rappresenta la miglior stima 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. Il Gruppo 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 della presente Relazione finanziaria consolidata la Capogruppo non ha titoli di debito o azioni quotate in un mercato regolamentato, pertanto si avvale dalla facoltà concessa dall'IFRS 8 paragrafo 2 b di non fornire in nota integrativa informazioni sui settori operativi.

5. Gestione dei rischi finanziari ed operativi

Il Gruppo è esposto ai seguenti rischi derivanti dall'utilizzo di strumenti finanziari:

- rischio di credito;
- rischio di liquidità;
- rischio di mercato, nello specifico rischio di tasso di interesse e di cambio.

Nella presente sezione vengono fornite informazioni relative all'esposizione del Gruppo a ciascuno dei rischi elencati in precedenza, gli obiettivi, le politiche e i processi di gestione di tali rischi e i metodi utilizzati per valutarli, nonché la gestione del capitale. Il presente Bilancio Consolidato include inoltre ulteriori informazioni quantitative.

La gestione dei rischi del Gruppo si focalizza sulla volatilità dei mercati finanziari e cerca di minimizzare potenziali effetti indesiderati sulla performance finanziaria ed economica del Gruppo.

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. Il rischio di credito deriva principalmente dai crediti commerciali, dai crediti finanziari verso la pubblica amministrazione, dalla potenziale esposizione relativa a strumenti finanziari derivati e dagli investimenti finanziari del Gruppo.

Per il rischio di credito derivante dall'attività di investimento è in vigore una *policy* per l'impiego della liquidità gestita a livello accentrato dalla Capogruppo che definisce:

- i requisiti minimi della controparte finanziaria in termini di merito di credito ed i relativi limiti di concentrazione;
- le tipologie di prodotti finanziari utilizzabili.

Per quanto riguarda la valutazione del rischio di credito dei clienti, ogni società del Gruppo è responsabile per la gestione e analisi del rischio di tutti i nuovi clienti rilevanti, controlla costantemente la propria esposizione commerciale e finanziaria e monitora l'incasso dei crediti della pubblica amministrazione nei tempi contrattuali prestabiliti.

La seguente tabella riporta la esposizione al rischio credito del Gruppo.

	Note	31.12.2011	31.12.2010
Crediti commerciali correnti	(16)	2.285	2.805
Altre attività correnti	(14)	1.484	1.208
Attività finanziarie non correnti (inclusi derivati)	(13)	1.623	1.742
Altre attività non correnti	(14)	3.763	1.409
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	(17)	2.064	613
Attività finanziarie correnti (inclusi derivati)	(13)	178	168
Crediti commerciali non correnti	(16)	36	33
Contratti di costruzione	(15)	16	10
Totale esposizione al netto del fondo svalutazione		11.449	7.988

valori in milioni di euro

La seguente tabella riporta l'esposizione al rischio di credito per controparte.

	31.12.2011	31.12.2010
Pubblica Amministrazione, Stato Italiano, Regioni	62,1%	49,7%
Clienti ordinari	12,9%	16,0%
Istituti finanziari	19,1%	8,9%
Altri debitori	5,9%	25,4%
Totale esposizione al netto del fondo svalutazione	100,0%	100,0%

Si evidenzia che una parte significativa dei crediti commerciali e finanziari è riconducibile a enti governativi e pubblici, tra cui le Regioni Italiane e il Ministero dell'Economia e delle Finanze (MEF).

L'ammontare delle attività finanziarie ritenute di dubbia recuperabilità e di importo non significativo è coperto da opportuni stanziamenti al fondo svalutazione crediti.

La seguente tabella fornisce una ripartizione delle attività finanziarie al 31 dicembre 2011 raggruppate per scaduto, al netto del fondo svalutazione crediti.

	31.12.2011					Totale
	Non scaduti	Scaduti da				
		0-180	180-360	360-720	oltre 720	
Pubblica Amministrazione, Stato Italiano, Regioni	38%	8%	26%	27%	1%	100%
Clienti ordinari	60%	20%	7%	9%	4%	100%
Istituti finanziari	100%	0%	0%	0%	0%	100%
Altri debitori	87%	2%	1%	8%	2%	100%

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. I flussi di cassa, le necessità di finanziamento e la liquidità delle società del Gruppo sono generalmente monitorati e gestiti centralmente sotto il controllo della struttura Finanza della Direzione Centrale Finanza, Controllo e Patrimonio della Capogruppo, con l'obiettivo di garantire un'efficace e efficiente gestione delle risorse finanziarie. La Capogruppo adotta tecniche di *asset liability management* nelle attività di raccolta di capitale di debito e di finanziamento alle società del Gruppo.

Il Gruppo ha come obiettivo la prudente gestione del rischio di liquidità originato dalla normale operatività. Nello specifico per far fronte a potenziali temporanee esigenze di liquidità la Capogruppo si è dotata nel corso del 2011 di una "Backup Credit Facility" dell'importo massimo di euro 1.500 milioni, su base "committed" accesa con un pool di otto finanziatori e con scadenza pari a tre anni; tale linea di credito è stata posta in essere con una finalità "general purpose" ed in tal senso garantisce alla Società la possibilità di ricorrere a tale strumento di provvista per le più varie tipologie di fabbisogno operativo. Inoltre, sempre ai fini di far fronte a temporanee esigenze di liquidità, il Gruppo ha a disposizione ulteriori linee di credito "uncommitted" concesse dal sistema bancario.

Le scadenze contrattuali delle passività finanziarie, indicate al lordo degli interessi da versare, sono esposte nella tabella seguente:

31 dicembre 2011	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	3.300	3.842	28	24	637	925	2.228
Finanziamenti da banche	6.947	7.747	436	290	1.256	1.999	3.766
Debiti verso altri finanziatori	1.942	2.356	139	121	242	731	1.123
Debiti commerciali	3.801	3.801	3.801				
Passività finanziarie	8	8					8
Totale	15.998	17.754	4.404	435	2.135	3.655	7.125
Passività finanziarie derivate	444	462	52	60	121	175	54
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	4.169	19	23	54	1.102	2.971
Finanziamenti da banche	7.071	8.796	617	305	486	2.784	4.604
Debiti verso altri finanziatori	2.099	2.603	147	128	241	721	1.366
Debiti commerciali	3.471	3.471	3.307	164			
Passività finanziarie	31	31	1	30			
Totale	15.969	19.070	4.091	650	781	4.607	8.941
Passività finanziarie derivate	362	382	62	58	101	119	42

valori in milioni di euro

I flussi contrattuali dei finanziamenti a tasso variabile sono stati calcolati utilizzando i tassi *forward* stimati alla data di chiusura di bilancio. I valori sono comprensivi delle quote capitali e delle quote interessi.

Nella tabella seguente sono riportati i rimborsi delle passività finanziarie in base alla scadenza entro 12 mesi, da 1 a 5 anni e oltre i cinque anni.

31 dicembre 2011	Valore contabile	Entro 12 mesi	1-5 anni	Oltre 5 anni
Passività finanziarie non derivate				
Prestiti obbligazionari	3.300	8	1.385	1.907
Finanziamenti da banche	6.947	610	2.872	3.465
Debiti verso altri finanziatori	1.942	186	745	1.011
Debiti commerciali	3.801	3.801		
Passività finanziarie	8			8
Totale	15.998	4.605	5.002	6.391
31 dicembre 2010	Valore contabile	Entro 12 mesi	1-5 anni	Oltre 5 anni
Passività finanziarie non derivate				
Prestiti obbligazionari	3.297	5	848	2.444
Finanziamenti da banche	7.071	779	2.644	3.648
Debiti verso altri finanziatori	2.099	193	733	1.173
Debiti commerciali	3.471	3.471		
Passività finanziarie	31	31		
Totale	15.969	4.479	4.225	7.265

valori in milioni di euro

Si evidenzia che, con riferimento alle passività finanziarie non derivate in scadenza entro 6 mesi o meno, la parte principale è rappresentata dai debiti commerciali per appalti e lavori AV/AC il cui rimborso avviene principalmente tramite i contributi dello Stato ed in parte residua tramite i flussi di cassa della gestione.

Rischio di mercato

Il Gruppo nello svolgimento della sua attività operativa è esposto a diversi rischi di mercato e, principalmente, è esposto al rischio dell'oscillazione dei tassi di interesse e in modo minore a quella dei tassi di cambio. L'obiettivo della gestione del rischio di mercato è la gestione e il controllo dell'esposizione delle società del Gruppo a tali rischi, 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 di interesse

Il Gruppo è esposto principalmente al rischio di tasso di interesse relativo ai finanziamenti passivi a medio e lungo termine indicizzati al tasso variabile. Le società del Gruppo maggiormente esposte a tale rischio (tra le principali Trenitalia, RFI e Grandi Stazioni) hanno scelto di effettuare operazioni di copertura sulla base di specifiche *policy* di gestione del rischio approvate dai rispettivi CDA ed implementate con il supporto tecnico e operativo della struttura Finanza della Direzione Centrale Finanza, Controllo e Patrimonio della Capogruppo.

Pur nelle diverse personalizzazioni riconducibili alle peculiarità finanziarie e di *business* proprie delle diverse società, l'obiettivo comune delle *policy* adottate si concretizza nella limitazione delle variazioni dei flussi di cassa associati alle operazioni di finanziamento in essere ed ove possibile, nello sfruttamento delle opportunità di ottimizzazione del costo del debito derivanti dall'indicizzazione del debito a tasso variabile.

Con le suddette *policy*, il Gruppo utilizza esclusivamente strumenti finanziari derivati di copertura cd. "plain vanilla" quali *interest rate swap*, *interest rate collar* ed *interest rate cap*. Segnaliamo con riferimento ad RFI che, prima della definizione di una specifica *policy* adottata nel 2011, quota parte dei finanziamenti a lungo termine necessari per il Programma Alta Velocità erano stati oggetto di copertura mediante 3 *interest rate swap* la cui stipula 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 AV/AC e facilitare la determinazione prospettica degli andamenti economici delle iniziative.

La seguente tabella riporta i finanziamenti a medio/lungo termine (incluso la quota a breve) a tasso variabile e a tasso fisso.

FINANZIAMENTI A MEDIO/LUNGO TERMINE (INCLUSO QUOTA A BREVE)

	Saldo contabile	Flussi finanziari contrattuali	Quota corrente	1 e 2 anni	2 e 5 anni	oltre 5 anni
Tasso variabile	8.092	8.164	244	1.689	2.171	4.060
Tasso fisso	4.098	4.113	359	302	976	2.476
Saldo al 31 dicembre 2011	12.190	12.277	603	1.991	3.147	6.536
Tasso variabile	8.230	8.124	287	290	2.754	4.793
Tasso fisso	4.237	4.174	265	282	911	2.716
Saldo al 31 dicembre 2010	12.467	12.298	552	572	3.665	7.509

valori in milioni di euro

La seguente tabella riporta l'incidenza dei finanziamenti a medio/lungo termine (incluso la quota a breve) a tasso variabile e a tasso fisso prima e dopo la considerazione degli strumenti derivati di copertura che convertono i tassi variabili in tassi fissi ovvero che forniscono protezione verso rialzi del tasso variabile oltre livelli massimi predefiniti.

	31.12.2011	31.12.2010
Prima della copertura con strumenti derivati		
Tasso variabile	66%	66%
Tasso fisso	34%	34%
Dopo la copertura con strumenti derivati		
Tasso variabile	13%	18%
Tasso variabile protetto	25%	19%
Tasso fisso	62%	63%

Di seguito si riporta l'analisi di sensitività che evidenzia gli effetti che si sarebbero registrati in termini di variazione degli oneri finanziari a fronte di una variazione di +/- 50 *basis points* dei tassi di interessi Euribor applicati ai finanziamenti passivi nel corso del 2011.

	Shift +50 bps	Shift -50bps
Interessi debito a tasso variabile	36	(36)
Net Cash Flow da operazioni di copertura	(19)	21
Totale	17	(16)

valori in milioni di euro

Rischio di cambio

Il Gruppo FS Italiane è principalmente attivo nel mercato italiano, e comunque in paesi dell'area euro ed è pertanto esposto solo molto limitatamente al rischio cambio derivante dalle diverse valute in cui opera.

Gestione del capitale proprio

L'obiettivo del Gruppo FS Italiane nell'ambito della gestione del rischio di capitale è principalmente quello di salvaguardare la continuità aziendale in modo da garantire rendimenti all'azionista e benefici agli altri portatori di interesse. Il Gruppo FS Italiane si prefigge inoltre l'obiettivo di mantenere una struttura ottimale del capitale in modo da ridurre il costo dell'indebitamento.

Attività e passività finanziarie per categoria

A complemento dell'informativa sui rischi finanziari, la tabella seguente riporta una riconciliazione tra attività e passività finanziarie come riportate nella situazione patrimoniale-finanziaria consolidata e categoria di attività e passività finanziarie identificate sulla base dei requisiti dell'IFRS 7:

31.12.2011	Crediti e finanziamenti attivi	Debiti e finanziamenti passivi	Derivati di copertura
Attività finanziarie non correnti (inclusi derivati)	1.623		
Crediti commerciali non correnti	36		
Attività finanziarie correnti (inclusi derivati)	178		
Altre attività non correnti	3.763		
Contratti di costruzione	16		
Crediti commerciali correnti	2.285		
Altre attività correnti	1.484		
Finanziamenti a medio/lungo termine		11.390	
Passività finanziarie non correnti (inclusi derivati)		422	422
Altre passività non correnti		412	
Finanziamenti a breve termine e quota corrente finanziamenti medio/lungo termine		804	
Debiti commerciali correnti		3.801	
Passività finanziarie correnti (inclusi derivati)		24	21
Altre passività correnti		4.527	

valori in milioni di euro

31.12.2010	Crediti e finanziamenti attivi	Debiti e finanziamenti passivi	Derivati di copertura
Attività finanziarie non correnti (inclusi derivati)	1.742		
Crediti commerciali non correnti	33		
Attività finanziarie non correnti (inclusi derivati)	168		
Altre attività non correnti	1.409		
Contratti di costruzione	10		
Crediti commerciali correnti	2.805		
Altre attività correnti	1.208		
Finanziamenti a medio/lungo termine		11.489	
Passività finanziarie non correnti (inclusi derivati)		341	341
Altre passività non correnti		290	
Finanziamenti a breve termine e quota corrente finanziamenti medio/lungo termine		979	
Debiti commerciali correnti		3.471	
Passività finanziarie correnti (inclusi derivati)		52	21
Altre passività correnti		4.132	

valori in milioni di euro

6. Aggregazioni aziendali e variazione area consolidamento

Gruppo Netinera

In data 25 febbraio 2011, a seguito del completamento dell'iter previsto dal contratto ed in particolare dell'avvenuta approvazione dell'operazione da parte della Commissione Europea, si è perfezionato l'acquisto da parte delle Ferrovie dello Stato Italiane del 51% della *holding* Arriva Deutschland (oggi Netinera Deutschland) del gruppo Arriva Deutschland (oggi gruppo Netinera Deutschland) e del 51% della società Arriva Grundstücksgesellschaft (oggi Netinera Immobilien), precedentemente detenuti da Deutsche Bahn. Il restante 49% è stato contestualmente acquistato dal fondo di *private equity* Cube Transport.

Il gruppo Netinera è il terzo maggior operatore ferroviario in Germania e la sua acquisizione è in linea con la strategia di sviluppo del Gruppo FS Italiane, che mira a diventare un *player* rilevante anche nel settore dei trasporti ferroviari europei.

Il gruppo Netinera ha apportato un fatturato di circa 390 milioni di euro per 10 mesi (dal 26 febbraio 2011 al 31 dicembre 2011) ed ha chiuso con un risultato di pareggio in termini di contribuzione al risultato del Gruppo FS Italiane. Infatti, nello specifico, la perdita di 8,6 milioni di euro circa del gruppo Netinera, letta in termini di margine di contribuzione al risultato consolidato del Gruppo FS Italiane, rappresenta un sostanziale pareggio in quanto la stessa assorbe un carico di oneri finanziari netti pari a 19,8 milioni di euro che, per circa 8,1 milioni di euro, sono stati riconosciuti a Ferrovie dello Stato Italiane per la remunerazione dello *Subordinated Shareholder's Loan* e a fronte del *Bridge Facility Loan* erogato dalla stessa FS Italiane.

I costi sostenuti per l'acquisizione, pari a 3 milioni di euro, sono stati spesi a conto economico (2,5 milioni di euro nel 2010 e 0,5 milioni di euro nel 2011).

La tabella seguente mostra l'allocazione del prezzo complessivo pagato (dai due soci FS Italiane e Cube) per l'acquisto del gruppo Netinera effettuata applicando i principi contabili richiesti dall'IFRS 3 – “*Business Combinations*”:

Allocazione del prezzo di acquisto	
Cassa	32
<i>Shareholders Loan</i>	141
Prezzo di acquisto	173
Valore <i>minorities</i>	19
Totale Valore	192

valori in milioni di euro

Il *fair value* delle attività identificabili, delle passività assunte e quindi dell'avviamento residuale emerso è:

Totale Valore	192
Valore Patrimonio Netto del gruppo Netinera all'acquisto	115
Contratti attivi in essere alla data di acquisizione (al netto della svalutazione dei contratti attivi in perdita alla data di acquisizione)	7
Accantonamenti per passività potenziali future	(8)
Attività nette post allocazione prezzo	114
Avviamento	78

valori in milioni di euro

Le attività nette sopra esposte sono il risultato dell'applicazione dei principi contabili internazionali IAS/IFRS e della conseguente iscrizione in base ad essi di tutte le attività e passività identificabili come rientranti nel perimetro di acquisto alla data del 25 febbraio 2011. Il dettaglio delle stesse è riportato nella tabella seguente:

Attivo	
Immobili, impianti e macchinari	274
Immobilizzazioni immateriali	57
Attività per imposte anticipate	1
Partecipazioni in JV e collegate	10
Magazzino	16
Crediti commerciali	26
Attività finanziarie	1
Altre attività	60
Disponibilità liquide	70
Totale Attività	515
Passivo	
Passività finanziarie	158
Benefici ai dipendenti	3
Fondo rischi ed oneri	92
Passività per imposte differite	25
Debiti commerciali	53
Altre passività	70
Totale Passività	401
Attività nette	114

valori in milioni di euro

L'avviamento di 78 milioni di euro è l'importo derivante dall'eccedenza del prezzo di acquisto rispetto al *fair value* delle attività nette identificate; rappresenta, infatti, il ragionevole valore delle sinergie attese dall'acquisizione, in particolare di quelle derivanti dai piani di espansione futura del gruppo, basati in buona parte sul nuovo business previsto in acquisizione attraverso le gare TPL in Germania. Tale avviamento è attribuito al gruppo Netinera, considerato come un'unica CGU, ed è stato oggetto di impairment test in data 31 dicembre 2011. Non è inoltre deducibile ai fini fiscali.

Operazione straordinaria gruppo Sogin/Sita

Nel mese di maggio la struttura societaria del gruppo Sogin-Sita è stata significativamente ridisegnata dalle operazioni straordinarie di seguito descritte.

La riorganizzazione societaria ha interessato la Sogin, la Sita, detenuta per il 100% dalla Sogin, nonché le società FS Trasporti su Gomma (detenuta al 100% da Gruppo FS Italiane) e Sicurezza Trasporti Autolinee-Sita Sud (detenuta al 100% dal Gruppo Vinella), società individuata come beneficiaria del c.d. "Ramo Sud" della Sita, costituito dalle Direzioni Regionali Basilicata, Campania e Puglia della stessa. La riorganizzazione è stata attuata mediante due operazioni tra di loro consecutive, strettamente e funzionalmente collegate l'una all'altra. Dapprima si è proceduto con un'operazione di fusione per incorporazione della Sogin nella Sita (c.d. fusione inversa), in una seconda fase alla separazione attuata mediante un'operazione di scissione parziale non proporzionale della società risultante dalla fusione a favore di due società a responsabilità limitata già esistenti: FS Trasporti su Gomma e Sicurezza Trasporti Autolinee-Sita Sud; la scissione è stata subordinata, pertanto, all'attuazione della fusione e sono avvenute entrambe in data 20 maggio 2011. Il valore delle attività, passività e del patrimonio netto non più incluso nel perimetro di consolidamento è riportato nella tabella seguente.

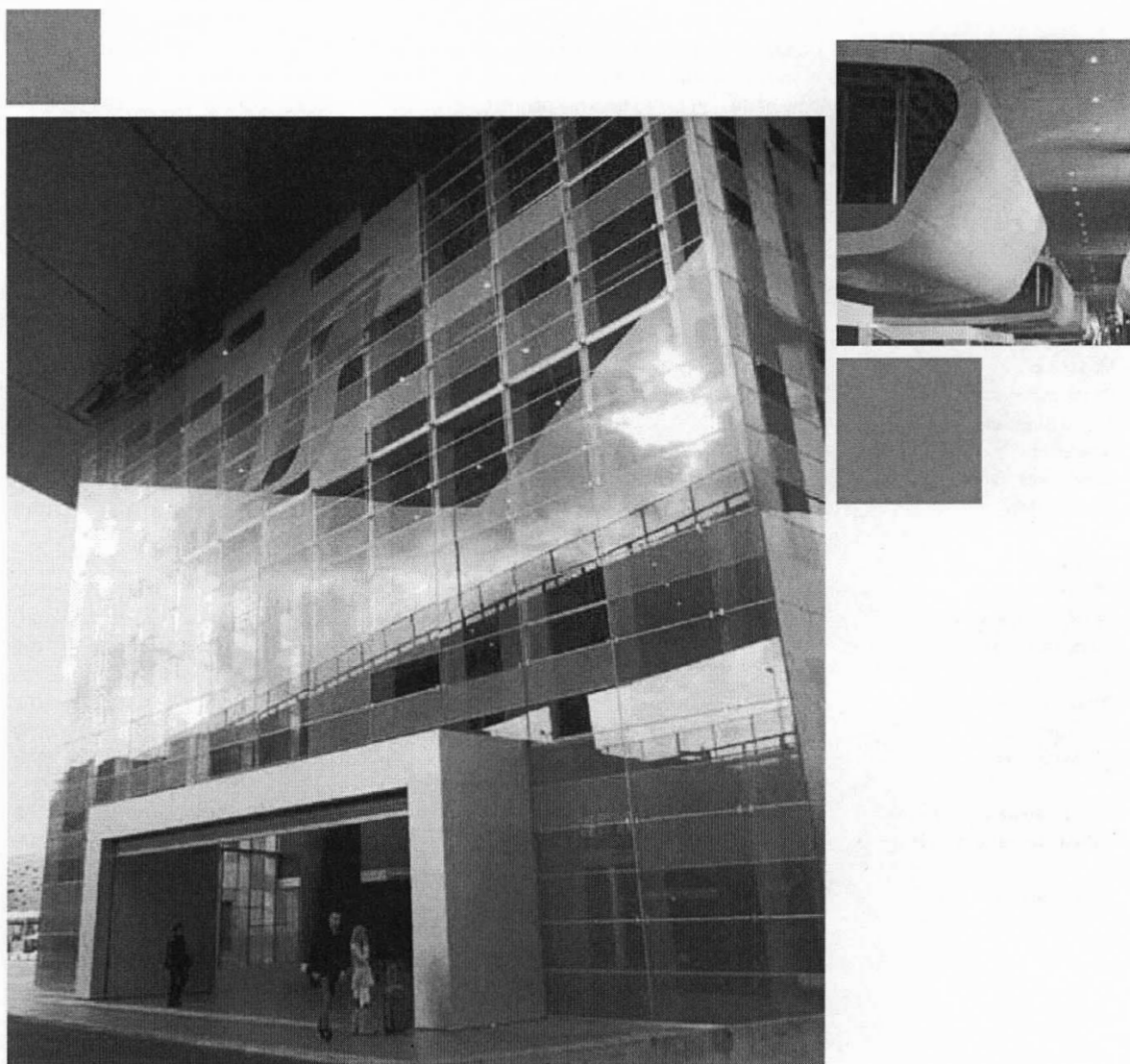
Attivo	
Immobili, impianti e macchinari	(36)
Immobilizzazioni immateriali	(0,2)
Partecipazioni in JV e collegate	(3)
Magazzino	(2)
Crediti commerciali	(122)
Attività finanziarie	(1)
Altre attività	(19)
Disponibilità liquide	(8)
Totale Attività	(191)
Passivo	
Passività finanziarie	(48)
Benefici ai dipendenti	(21)
Fondo rischi ed oneri	(14)
Passività per imposte differite	(2)
Debiti commerciali	(78)
Altre passività	(10)
Totale Passività	(173)
Patrimonio netto di gruppo	(4)
Patrimonio netto di terzi	(14)
Totale Passivo	(191)

valori in milioni di euro

7. Attività possedute per la vendita

Al 31 dicembre 2011 le attività possedute per la vendita sono costituite dal valore del palazzo ex-Compartmentale di Genova, per il quale sono state avviate le procedure di dismissione.

La variazione negativa registrata rispetto allo scorso esercizio riguarda la cessione del palazzo ex-Compartmentale di Roma (Via Marsala) avvenuta nel mese di agosto 2011.



8. Immobili, impianti e macchinari

Di seguito è esposto il prospetto delle consistenze degli immobili, impianti e macchinari a inizio e fine periodo, con le relative movimentazioni intercorse. Nel corso del 2011 non si sono verificate variazioni nella vita utile stimata dei beni.

	Terreni, fabbricati, infrastruttura ferroviaria e portuale	Impianti e macchinari	Attrezzatura industriale e commerciale	Altri beni	Immobilizzazioni in corso e acconti	Totale
Costo storico	88.671	13.202	729	766	27.386	130.754
Ammortamenti e perdite di valore	(44.721)	(5.636)	(463)	(570)	(1.553)	(52.943)
Contributi	(13.551)	(497)	(48)	(31)	(17.618)	(31.745)
Consistenza al 01.01.2010	30.399	7.069	218	165	8.215	46.066
Investimenti	107	83	44	7	3.830	4.071
Passaggi in esercizio	904	823	8	13	(1.730)	18
Ammortamenti	(96)	(767)	(21)	(27)		(911)
Perdite di valore	(3)	(52)			(4)	(59)
Operazioni straordinarie						0
Alienazioni e dismissioni	(51)	(21)			(120)	(192)
Altri movimenti	2.442				(2.442)	0
Variazione contributi	(33)	(10)	(41)	(8)	(2.340)	(2.432)
Altre riclassifiche	(116)	4	13	3	570	474
Totale variazioni	3.154	60	3	(12)	(2.236)	969
Costo storico	79.038	14.047	776	758	20.101	114.720
Ammortamenti e perdite di valore	(24.988)	(6.393)	(466)	(567)	(1.547)	(33.961)
Contributi	(20.497)	(525)	(89)	(38)	(12.575)	(33.724)
Consistenza al 31.12.2010	33.553	7.129	221	153	5.979	47.035
Investimenti	8	21	1	7	3.793	3.830
Passaggi in esercizio	648	541	22	48	(1.259)	0
Ammortamenti	(74)	(800)	(18)	(37)		(929)
Perdite di valore		(24)			(9)	(33)
Operazioni straordinarie	44	53	1	3	25	126
Alienazioni e dismissioni	(1)	(6)	(1)		(19)	(27)
Altri movimenti	(94)				(9)	(103)
Variazione contributi	(3.302)	(1)	(17)	(3)	(2.357)	(5.680)
Altre riclassifiche	(3)	1	(2)	8	19	23
Totale variazioni	(2.774)	(215)	(14)	26	184	(2.793)
Costo storico	79.469	14.497	785	808	22.643	118.202
Ammortamenti e perdite di valore	(24.907)	(7.124)	(473)	(588)	(1.552)	(34.644)
Contributi	(23.783)	(459)	(105)	(41)	(14.928)	(39.316)
Consistenza al 31.12.2011	30.779	6.914	207	179	6.163	44.242

valori in milioni di euro

L'incremento degli investimenti iscritti alla voce "Immobilizzazioni in corso e acconti", pari a 3.793 milioni di euro, è riconducibile principalmente:

- agli oneri sostenuti per il completamento delle infrastrutture della rete ad Alta Velocità e per la progettazione e realizzazione di opere in corso sia per la rete ad Alta Velocità/Alta Capacità che per la Rete Tradizionale (2.917 milioni di euro);
- ai costi sostenuti per l'acquisizione, la ristrutturazione e la riqualificazione del materiale rotabile e per la riorganizzazione degli impianti di manutenzione dei nuovi convogli per l'Alta Velocità (822 milioni di euro).

I passaggi in esercizio degli "Impianti e macchinari" si riferiscono principalmente all'entrata in esercizio di nuove locomotive e ad interventi di manutenzione incrementativa (538 milioni di euro).

Tra le operazioni straordinarie è evidenziato l'effetto positivo per 274 milioni di euro dell'entrata nel perimetro di consolidamento del gruppo Netinera, operazione già dettagliata in precedenza ed anche nella Relazione sulla gestione, e l'effetto negativo per 36 milioni di euro dell'uscita dal perimetro del Gruppo Sogin/Sita, a seguito delle già citate operazioni straordinarie. Inoltre a seguito della costituzione della *joint venture* Trenord, nelle operazioni straordinarie è compreso anche l'effetto negativo per 112 milioni di euro del conferimento degli assets da Trenitalia a Trenord.

L'incremento dei contributi in conto impianti iscritti alla voce "Terreni, fabbricati, ecc." e alla voce "Immobilizzazione in corso e acconti" è relativo ai contributi ricevuti dal Ministero dell'Economia e delle Finanze e dall'Unione Europea e altri Enti Pubblici principalmente per l'infrastruttura ferroviaria, come dettagliato in nota 14. Gli oneri finanziari capitalizzati inclusi negli immobili, impianti e macchinari sono pari a 84 milioni di euro, di cui 83 milioni di euro contribuiti.

Negli altri movimenti sono esposti gli effetti delle scissioni parziali da parte di RFI a favore della Capogruppo, di FS Logistica e di FS Sistemi Urbani che hanno iscritto tali beni tra gli investimenti immobiliari e tra gli immobili e terreni di *trading* alla voce Rimanenze.

Al 31 dicembre 2011 le immobilizzazioni materiali non risultano gravate da ipoteche o privilegi, con l'eccezione di una parte del materiale rotabile di Trenitalia dato in pegno ad Eurofima a fronte dei finanziamenti a medio e lungo termine contratti per il tramite della Capogruppo, per un valore di 3.292 milioni di euro, e con l'esclusione degli alloggi di proprietà di RFI da alienare ai sensi della legge n.560/93.



9. Investimenti immobiliari

Nella seguente tabella sono riportate le consistenze ad inizio e a fine esercizio degli investimenti immobiliari.

	2011		2010	
	Terreni	Fabbricati	Terreni	Fabbricati
Saldo al 1° Gennaio				
Costo	+2.278	879	2.249	878
di cui:				
Costo Storico	2.279	906	2.250	903
Contributi	(1)	(27)	(1)	(25)
Fondo Ammortamento		(162)		(405)
Fondo Svalutazione	(1.051)	(388)	(969)	(170)
Valore a bilancio	1.227	329	1.280	303
Variazioni dell'esercizio				
Acquisizioni		5		6
Riclassifiche	18	3	(53)	24
Altri movimenti	79	17		
Contributi		(1)		(2)
Ammortamenti e svalutazioni	(2)	(8)		(3)
Totale Variazioni	95	16	(53)	26
Saldo al 31 Dicembre				
Costo	2.386	860	2.278	879
Fondo Ammortamento		(399)		(162)
Fondo Svalutazione	(1.064)	(116)	(1.051)	(388)
Valore a bilancio	1.322	345	1.227	329

valori in milioni di euro

La voce "Investimenti immobiliari" accoglie fabbricati e terreni non strumentali valutati al costo e comprende aree destinate alla valorizzazione, linee dismesse, alcuni fabbricati e alcune officine detenute per la valorizzazione o la vendita e diverse proprietà immobiliari date in locazione a terzi.

La voce include, negli altri movimenti, gli effetti delle scissioni parziali, da parte di RFI a favore della Capogruppo, di terreni e fabbricati iscritti da RFI tra gli "Immobili, impianti e macchinari" che non risultano più strumentali all'esercizio dell'attività ferroviaria.

10. Attività immateriali

	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	115	9	815	52	28	4	1.023
Ammortamenti e perdite di valore	(87)	(8)	(483)		(25)	(4)	(607)
Contributi	(4)		(28)				(32)
Consistenza al 01.01.2010	24	1	304	52	3	0	384
Investimenti		1	1	60	1		63
Passaggi in esercizio			3	(1)			2
Ammortamenti	(1)	(1)	(62)		(1)		(65)
Alienazioni e dismissioni					(2)		(2)
Variazione contributi			(3)				(3)
Altre riclassifiche	1		33	(54)			(20)
Totale variazioni	0	0	(28)	5	(2)	0	(25)
Costo storico	115	9	791	57	15	4	991
Ammortamenti e perdite di valore	(87)	(8)	(484)		(14)	(4)	(597)
Contributi	(4)		(31)				(35)
Consistenza al 31.12.2010	24	1	276	57	1	0	359
Investimenti			4	121	1		126
Passaggi in esercizio	1		56	(57)			0
Ammortamenti	(1)		(54)		(8)		(63)
Operazioni straordinarie			2	(1)	54	78	133
Variazione contributi			(1)				(1)
Altre riclassifiche			1	(22)			(21)
Totale variazioni	0	0	8	41	47	78	174
Costo storico	115	9	847	98	71	91	1.231
Ammortamenti e perdite di valore	(87)	(8)	(531)		(23)	(13)	(662)
Contributi	(4)		(32)				(36)
Consistenza al 31.12.2011	24	1	284	98	48	78	533

valori in milioni di euro

Gli investimenti nelle "Immobilizzazioni in corso ed acconti" e i passaggi in esercizio sono relativi ai costi sostenuti per lo sviluppo e la realizzazione del *software*, per interventi finalizzati al miglioramento dell'efficienza dei processi produttivi ed all'efficientamento e razionalizzazione dei canali di vendita e per il sistema informativo di Gruppo.

Nelle operazioni straordinarie è evidenziato l'effetto positivo della già citata entrata nel perimetro di consolidamento del gruppo Netinera (per 132 milioni di euro) che ha comportato la valorizzazione dei contratti attivi in essere alla data di acquisizione per 54 milioni di euro e l'iscrizione di un avviamento residuo pari a 78 milioni di euro (per ulteriori dettagli si veda la nota 6 relativa alle "Aggregazioni Aziendali").

Su tale avviamento è stato effettuato l'*impairment test*, basandosi sulle future previsioni di *cash flows* generati dal gruppo secondo il *business plan* a 5 anni ufficialmente adottato, su un tasso di attualizzazione ponderato pari al 6,78% e su un tasso di crescita a lungo termine di 1%. Non è stato identificato nessun elemento per un'eventuale svalutazione dell'avviamento. Il *management* del gruppo Netinera è dell'opinione che, anche modificando i parametri descritti sopra, non emergerebbero comunque elementi finalizzati ad una svalutazione dello stesso.

11. Attività per imposte anticipate e passività per imposte differite

Nel prospetto seguente è illustrata la consistenza delle attività per imposte anticipate e delle passività per le imposte differite, nonché i movimenti intercorsi nel 2011 della fiscalità differita iscritta per le principali differenze temporanee.

	31.12.2010	Incr.(Decr.) con impatto a Conto Economico	Incr.(Decr.) OCI	Altri movimenti	31.12.2011
Attività per imposte anticipate	241	4	1	(8)	238
Passività per imposte differite	221	10	(2)	14	243

valori in milioni di euro

Le attività per imposte anticipate e le passività per imposte differite sono riferibili principalmente al disallineamento tra valore contabile e valore fiscale dei cespiti e degli immobili di *trading*, dei beni costituenti la rete tradizionale per la svalutazione operata direttamente sul costo originario in sede di prima adozione IAS/IFRS ed agli accantonamenti per rischi ed oneri e per perdite di valore con deducibilità fiscale differita.

12. Partecipazioni (contabilizzate con il metodo del patrimonio netto)

Le partecipazioni contabilizzate con il metodo del patrimonio netto, per effetto dell'applicazione di tale metodo nel consolidamento delle *joint venture*, al 31 dicembre 2011 includono, oltre al valore delle partecipazioni in imprese collegate, anche il valore delle partecipazioni a controllo congiunto. Si riporta di seguito la tabella di dettaglio delle partecipazioni, con indicazione delle percentuali di possesso e del relativo valore di carico, al netto degli eventuali decimi da versare, comparata con il valore al 31 dicembre 2010.

Partecipazioni in imprese a controllo congiunto	Valore netto 31.12.2011	%le di possesso	Valore netto 31.12.2010	%le di possesso
Cisalpino SA	78	50,00	75	50,00
Italia Logistica Srl	0	50,00	1	50,00
Trenord Srl	33	50,00		
ODEG Ostdeutsche Eisenbahngesellschaft mbH	0,3			
ODIG Ostdeutsche Instandhaltungsgesellschaft mbH	0,3	50,00		
Trenitalia Veolia Transdev SAS	0	50,00		
Partecipazioni in imprese collegate				
B.B.T. SE SpA	65	50,00	62	50,00
Ferrovie Nord Milano SpA	41	14,74 (*)	38	14,74
Logistica SA	1	50,00	1	50,00
LTF - Lyon Turin Ferroviarie Sas	95	50,00	95	50,00
Poi Rail Srl	2	50,00	2	50,00
Quadrante Europa Terminal Gate SpA	8	50,00	8	50,00
TILO SA			1	50,00
Viaggi e Turismo Marozzi Srl			2	26,95
Verkehrsbetriebe Osthannover GmbH	2	83,42 (**)		
KVG Stade Verwaltungs GmbH	3	50,05 (**)		
Altre	5		3	
Totale	334		288	

valori in milioni di euro

* La società è da considerarsi come collegata perché, pur se posseduta per una percentuale inferiore al 20%, il Gruppo esercita un'influenza notevole sulla partecipata a seguito di rilevanti operazioni tra la partecipata ed il Gruppo.

** La società è da considerarsi come collegata perché, pur se posseduta per una percentuale superiore al 50%, esistono patti parasociali a seguito dei quali la partecipante Netinera Deutschland non ne detiene il controllo di fatto.

Si riporta di seguito la tabella delle consistenze delle partecipazioni in esame, raggruppate per categoria, e delle relative variazioni intervenute nell'esercizio 2011.

	Valore finale al 31.12.2010	Variazione area	Differenze di cambio	Aumenti di capitale	Impatto a Conto economico	Valore finale al 31.12.2011
Partecipazioni in imprese a controllo congiunto	76	30	2		4	112
Partecipazioni in imprese collegate	212	4		3	3	222
Totale	288	34	2	3	7	334

valori in milioni di euro

L'impatto a conto economico si riferisce ai risultati conseguiti nel corso del 2011.

La variazione positiva dell'area di consolidamento delle società a controllo congiunto pari a 30 milioni di euro è invece dovuta per 29 milioni di euro alla già citata operazione straordinaria di conferimento dei rami d'azienda da parte di Trenitalia e Ferrovie Nord Milano, a seguito della quale si è perfezionata la joint venture Trenord, e all'entrata delle società a controllo congiunto appartenenti al gruppo Netinera per circa 1 milione di euro. Per i dettagli di tali operazioni si rinvia a quanto riportato nella Relazione sulla Gestione ("Principali eventi dell'esercizio").

L'ulteriore variazione dell'area di consolidamento delle partecipazioni in imprese collegate per l'anno 2011, positiva per 4 milioni di euro, è dovuta all'entrata delle società collegate del gruppo Netinera per 8 milioni di euro, all'uscita dal Gruppo FS Italiane delle società Viaggi e Turismo Marozzi e Ati Rom per complessivi 3 milioni di euro, a seguito dell'operazione di scissione non proporzionale della società Sita SpA, e alla cessione della società Tilo per 1 milione di euro.

Per quanto riguarda la società Trenitalia Veolia Transdev, operativa dal mese di dicembre 2011, il valore della partecipazione è pari a zero a seguito della perdita dell'esercizio di circa 1 milione di euro che ha determinato un deficit patrimoniale per circa 0,2 milioni di euro. Tale valore negativo è stato riclassificato alla voce fondo rischi.

Gli aumenti di capitale per l'esercizio 2011 si riferiscono alla sottoscrizione da parte di TFB Spa dell'aumento di capitale sociale nella BBT Se (per un valore pari a 20 milioni di euro), compensato parzialmente dai contributi in conto impianti ricevuti dal Ministero dell'Economia e delle Finanze relativi al cap. 7122 per gli investimenti finanziari, per un importo pari a 17 milioni di euro, 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 FS Italiane al 31 dicembre 2011.

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 FS Italiane.

	% di possesso	Attività correnti	Attività non correnti	Totale Attività	Passività correnti	Passività non correnti	Totale Passività	Ricavi	Costi	Utile/(perdita)
Partecipazioni in imprese collegate 31.12.2010										
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
Partecipazioni in imprese collegate 31.12.2011										
B.B.T. SE SpA	50,00	90	382	472	238	2	240	12	(12)	0
Ferrovie Nord Milano SpA	14,74	262	287	549	169	98	267	242	(221)	21
Logistica SA	50,00	2	3	5	2		2	0	0	0
LTF - Lyon Turin Ferroviarie Sas	50,00	38	592	630	394	44	438	21	(21)	0
Pol Rail Srl	50,00	7		7	4		4	15	(15)	0
Quadrante Europa										
Terminal Gate SpA	50,00	2	20	22	0	6	6	1	(1)	0
Partecipazioni in imprese a controllo congiunto 31.12.2010										
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)
Partecipazioni in imprese a controllo congiunto 31.12.2011										
Cisalpino Sa	50,00	223	473	696	153	308	461	38	(36)	2
Italia Logistica Srl	50,00	56	15	71	69	2	71	91	(94)	(3)
Trenord Srl	50,00	330	150	480	280	123	403	679	(671)	8

valori in milioni di euro

13. Attività finanziarie (inclusi i derivati)

Nella tabella seguente si riporta la composizione delle attività finanziarie alla fine dei due esercizi a confronto:

	Valore contabile								
	31.12.2011			31.12.2010			Variazioni		
	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale
Attività finanziarie									
Altre partecipazioni	189	0	189	174	0	174	15	0	15
(Titoli e) Finanziamenti non correnti	111	15	126	84	15	99	27	0	27
Crediti verso il Ministero dell'Economia e delle Finanze per contributi quindicennali da riscuotere	1.463	142	1.605	1.606	136	1.742	(143)	6	(137)
Crediti per finanziamenti	49	17	66	52	16	68	(3)	1	(2)
Altri crediti finanziari	0	4	4	0	1	1	0	3	3
Totale	1.812	178	1.990	1.916	168	2.084	(104)	10	(94)

valori in milioni di euro

La diminuzione avvenuta nel corso del 2011 delle attività finanziarie, è principalmente legata alla posta "Crediti verso il Ministero dell'Economia e delle Finanze" ridotta a seguito dell'erogazione delle due tranches semestrali di contributo relative ai contributi quindicennali previsti dall'art. 1, comma 84 della Legge Finanziaria 2006 (pari a 133 milioni di euro).

14. Altre attività non correnti e correnti

Tale voce è così composta:

	31.12.2011			31.12.2010			Variazioni		
	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale
Altri crediti verso società del gruppo	0	2	2	0	3	3	0	(1)	(1)
Crediti per IVA	908	171	1.079	1.163	395	1.558	(255)	(224)	(479)
Ministero dell'Economia e delle Finanze	3.657	1.026	4.683	1.321	650	1.971	2.336	376	2.712
Contributi in conto impianti da UE, altri Ministeri e altri	0	45	45	0	66	66	0	(21)	(21)
Altre Amministrazioni dello Stato	0	21	21	0	68	68	0	(47)	(47)
Debitori diversi e ratei/risconti	106	401	507	88	432	520	18	(31)	(13)
Totale	4.671	1.666	6.337	2.572	1.614	4.186	2.099	52	2.151
Fondo svalutazione	0	(11)	(11)	0	(11)	(11)	0	0	0
Totale al netto fondo svalutazione	4.671	1.655	6.326	2.572	1.603	4.175	2.099	52	2.151

valori in milioni di euro

I crediti verso il MEF sono di seguito dettagliati:

Descrizione	Valori al 31.12.2010	Incrementi	Decrementi	Valori al 30.12.2011
Contributi in conto esercizio:				
- Somme dovute in forza del CdP	781	975	(1.175)	581
Contributi in conto impianti	1.190	6.165	(3.253)	4.102
Totale	1.971	7.140	(4.428)	4.683

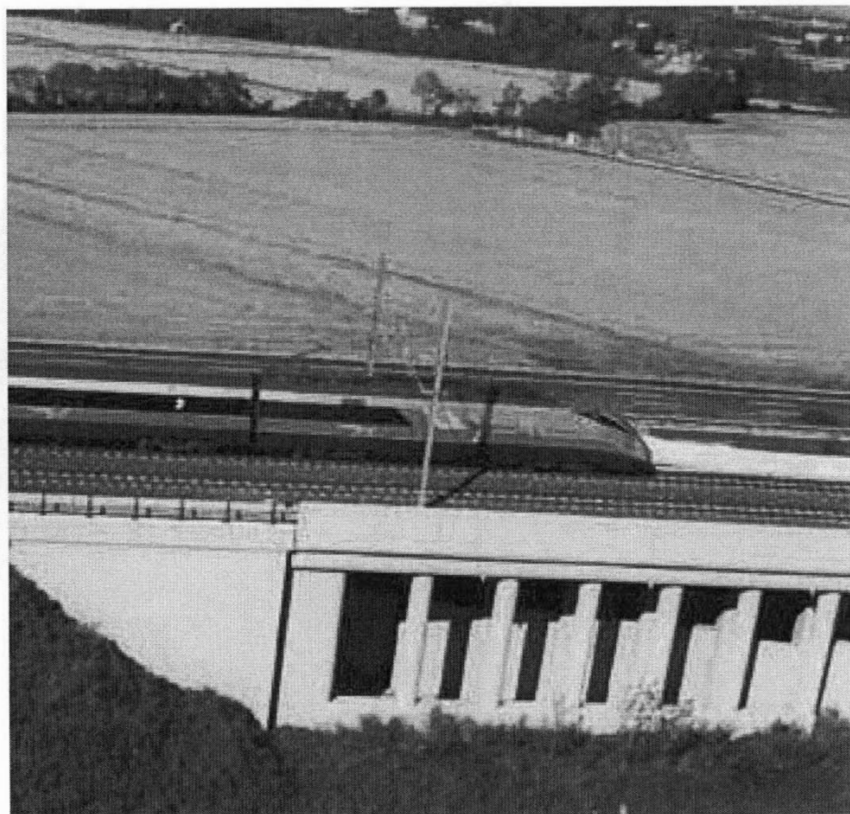
valori in milioni di euro

I crediti relativi alle "Somme dovute in forza del Contratto di Programma" sono stati iscritti nell'esercizio in corso per 975 milioni di euro, in misura pari a quanto stabilito dalla Legge 13 dicembre 2010, n. 220 "Legge di stabilità 2011". Nel corso dell'esercizio, sono stati incassati i crediti residui relativi all'anno 2000 per 200 milioni di euro e crediti di competenza dell'anno 2011 per 975 milioni di euro. Nell'anno 2011 sono stati iscritti crediti verso il MEF per "Contributi in conto impianti" per un importo pari agli stanziamenti dell'anno 2011 (2.878 milioni di euro), destinati agli investimenti infrastrutturali anche relativi al Sistema AV/AC, in misura pari a quanto stabilito dalla Legge 13 dicembre 2010, n. 220 "Legge di stabilità 2011" e contributi attualizzati per 3.287 milioni di euro di cui al Decreto 47339 del 1° giugno 2011 pari complessivamente a 4.000 milioni di euro per gli esercizi dal 2012 al 2021. I tempi di incasso dei suddetti crediti sono influenzati dalla disponibilità di spesa del Ministero.

Nell'anno 2011 sono stati incassati 3.253 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. La massima esposizione al rischio di credito, suddivisa per ragione geografica, è la seguente:

	31.12.2011	31.12.2010	Variazioni
Nazionali	6.282	4.127	2.155
Paesi dell'area euro	50	49	1
Regno Unito	0	0	0
Altri paesi europei (UE non Euro)	2	2	0
Altri paesi europei non UE	3	8	(5)
Stati Uniti	0	0	0
Altri paesi	0	0	0
Totale	6.337	4.186	2.151

valori in milioni di euro



15. Rimanenze e Contratti di costruzione

La voce risulta così composta:

	31.12.2011	31.12.2010	Variazioni
Materie prime, sussidiarie e di consumo	1.157	1.099	58
Fondo svalutazione	(230)	(221)	(9)
Valore netto	927	878	49
Prodotti in corso di lavorazione e semilavorati	4	0	4
Fondo svalutazione	0	0	0
Valore netto	4	0	4
Contratti di costruzione	16	10	6
Fondo svalutazione	0	0	0
Valore netto	16	10	6
Acconti	0	1	(1)
Cespiti radiati da alienare	16	32	(16)
Fondo svalutazione	(14)	(27)	13
Valore netto	2	5	(3)
Immobili e Terreni <i>Trading</i>	1.071	1.023	48
Fondo svalutazione	(311)	(239)	(72)
Valore netto	760	784	(24)
Totale Rimanenze e Contratti in Costruzione	1.709	1.678	31

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 detenuto dal Gruppo FS Italiane e destinato alla vendita. Il loro decremento è sostanzialmente connesso alle vendite effettuate nel corso dell'esercizio.

16. Crediti commerciali non correnti e correnti

	31.12.2011			31.12.2010			Variazioni		
	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale
Clienti ordinari	19	1.439	1.458	29	1.250	1.279	(10)	189	179
Amministrazioni dello Stato e altre Amm. Pubbliche	30	146	176	15	160	175	15	(14)	1
Ferrovie Estere	0	35	35	0	54	54	0	(19)	(19)
Ferrovie in concessione	0	9	9	0	6	6	0	3	3
Agenzie e altre aziende di trasporto	0	34	34	0	35	35	0	(1)	(1)
Crediti da Contratto di Servizio:									
- Contratto di Servizio verso le Regioni	0	620	620	0	585	585	0	35	35
- Contratto di Servizio verso lo Stato	0	386	386	0	1.055	1.055	0	(669)	(669)
Crediti verso società del Gruppo	0	16	16	0	21	21	0	(5)	(5)
Totale	49	2.685	2.734	44	3.166	3.210	5	(481)	(476)
Fondo svalutazione	(13)	(400)	(413)	(11)	(361)	(372)	2	39	41
Totale netto fondo svalutazione	36	2.285	2.321	33	2.805	2.838	3	(520)	(517)

valori in milioni di euro

Il decremento dei crediti commerciali correnti rispetto all'esercizio precedente, pari a 481 milioni di euro, è sostanzialmente ascrivibile all'effetto combinato:

- di minori "Crediti da contratto di Servizio verso lo Stato" (669 milioni di euro), a seguito dell'incasso avvenuto a fine esercizio dei corrispettivi 2010-2011 da parte della società di Trasporto del Gruppo;
- di maggiori "Crediti verso Clienti ordinari" (189 milioni di euro) e maggiori "Crediti da Contratto di Servizio verso le Regioni" (35 milioni di euro). Sulla determinazione di quest'ultima variazione ha agito l'allungamento dei tempi di liquidazione dei corrispettivi (84 milioni di euro) e il decremento (49 milioni di euro) attribuibile ad un diverso perimetro di confronto del 2011 verso il 2010 connesso al conferimento del ramo d'azienda nella JV Trenord.

Il fondo svalutazione crediti subisce un incremento di 39 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:

	31.12.2011	31.12.2010	Variazioni
Nazionali	2.605	3.111	(506)
Paesi dell'area euro	79	68	11
Regno Unito	1	0	1
Altri paesi europei (UE non Euro)	8	12	(4)
Altri paesi europei non UE	29	14	15
Stati Uniti	1	1	0
Altri paesi	11	4	7
Totale	2.734	3.210	(476)

valori in milioni di euro

17. Disponibilità liquide e mezzi equivalenti

La voce è così dettagliata:

Descrizione	31.12.2011	31.12.2010	Variazioni
Depositi bancari e postali	376	242	134
Denaro e valori in cassa	39	33	6
Conti correnti di tesoreria	1.649	338	1.311
Totale	2.064	613	1.451

valori in milioni di euro

L'incremento rispetto al 2010 è principalmente attribuibile al conto corrente di tesoreria (per 1.311 milioni di euro) che riporta i versamenti effettuati a fine anno dal MEF relativamente al Contratto di Programma e ai Contratti di Servizio con le Regioni.

18. Crediti tributari

I crediti tributari ammontano nel 2011 a 91 milioni di euro (87 milioni di euro nel 2010) e si riferiscono a crediti per imposte sul reddito relative agli esercizi precedenti. L'incremento dell'anno (4 milioni di euro) è connesso sostanzialmente ad un'eccedenza di acconti IRAP rispetto all'imposta corrente realmente iscritta in bilancio.

19. Patrimonio netto

Le variazioni intervenute nell'esercizio 2011 e 2010 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 2011, interamente sottoscritto e versato, risulta costituito da numero 38.790.425.485 azioni ordinarie da nominali 1 euro cadauno, per un totale di 38.790 milioni di euro.

Riserva Legale

La riserva legale, pari a 16 milioni di euro, è aumentata per la quota parte di utile realizzato dalla Capogruppo e destinato a tale voce, pari a 2 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 19 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 2011 presenta un saldo negativo pari a 414 milioni (-342 milioni di euro al 31 dicembre 2010).

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 2011 il saldo della riserva è negativo per 3 milioni di euro (+25 milioni di euro al 31 dicembre 2010).

Utili (Perdite) portati a nuovo

Il valore, negativo per 2.756 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.

Altre componenti del conto economico complessivo (effetto fiscale)

Nella sezione dei prospetti contabili è presentato il Conto economico complessivo che evidenzia le altre componenti del risultato economico complessivo al netto dell'effetto fiscale. Nella seguente tabella è esplicitato l'importo lordo e il relativo effetto fiscale delle dette altre componenti.

	31.12.2011			31.12.2010		
	Importo lordo	Effetto fiscale	Importo netto	Importo lordo	Effetto fiscale	Importo netto
Quota efficace delle variazioni di <i>fair value</i> della copertura dei flussi finanziari	(74)	2	(72)	(56)	2	(54)
Differenze di cambio	2		2	12		12
Utili (perdite) relativi a benefici attuariali	(29)	1	(28)	73	(3)	70
Altre componenti di conto economico complessivo dell'esercizio	(101)	3	(99)	29	(1)	28

valori in milioni di euro

20. Finanziamenti a medio/lungo termine e a breve termine

La voce ammonta a 12.194 milioni di euro ed è così dettagliata:

	Valore Contabile		
	31.12.2011	31.12.2010	Variazioni
Finanziamenti a medio/lungo termine			
Prestiti obbligazionari	3.292	3.292	0
Finanziamenti da banche	6.337	6.293	44
Debiti verso altri finanziatori	1.756	1.904	(148)
Altro	5	0	5
Totale	11.390	11.489	(99)
	Valore Contabile		
	31.12.2011	31.12.2010	Variazioni
Finanziamenti a breve termine			
Prestiti obbligazionari (breve termine)	8	5	3
Finanziamenti da banche (breve termine)	610	778	(168)
Debiti verso altri finanziatori (breve termine)	186	196	(10)
Totale	804	979	(175)
Totale Finanziamenti	12.194	12.468	(274)

valori in milioni di euro

La voce "Prestiti Obbligazionari" è composta da ventuno prestiti obbligazionari, emessi dalla Capogruppo e sottoscritti interamente dalla società partecipata, di diritto svizzero, Eurofima SA (*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 registrano un incremento nel corso del 2011 pari a 44 milioni di euro essenzialmente dovuto a:

- finanziamento destinato all'Alta Velocità ricevuto dalla Banca Europea per gli Investimenti (BEI) pari a 300 milioni di euro della durata di dieci anni a tasso variabile;
- finanziamento ricevuto dalla società Grandi Stazioni Ceska Republica pari a 29 milioni di euro della durata di 13 anni indicizzato al tasso variabile ceco PRIBOR 6m, con scadenza al 2024 ed ammortamento a partire dal 2013 per la gran parte destinato al rimborso di un precedente finanziamento ponte erogato dalla controllante Grandi Stazioni e solo residualmente destinato alla copertura degli ulteriori fabbisogni per il completamento del progetto di rivitalizzazione della stazione di Praga;
- finanziamenti derivanti dall'acquisizione del gruppo Netinera (22 milioni di euro);
- rimborsi delle quote capitali essenzialmente dei finanziamenti accesi verso la Banca Europea per gli Investimenti (BEI) per circa 170 milioni di euro;
- riclassifiche a finanziamenti a breve termine delle quote capitali la cui estinzione era prevista nel 2011 (153 milioni di euro).

I finanziamenti da banche a breve termine sono composti dalle quote capitali dei debiti a medio/lungo termine che verranno rimborsate nel corso del 2012 e dall'esposizione finanziaria verso enti creditizi. Il decremento pari a 168 milioni di euro è dovuto principalmente alla riduzione netta dei finanziamenti verso enti creditizi rimborsati dalla Capogruppo.

I debiti verso altri finanziatori (sia quota a medio/lungo che quota a breve) comprendono principalmente i prestiti contratti verso la Cassa Depositi e Prestiti destinati all'infrastruttura ferroviaria (Rete Tradizionale e Alta Velocità) il cui rimborso è assicurato dai contributi da ricevere dallo Stato dal 2007 al 2021. La variazione in diminuzione della voce pari a 158 milioni deriva principalmente dal rimborso delle quote capitali del suindicato prestito avvenuto nell'anno pari a 133 milioni di euro, e dall'estinzione del finanziamento con UBI Factor per 25 milioni di euro.

21. TFR e altri benefici ai dipendenti (CLC)

	31.12.2011	31.12.2010
Valore attuale obbligazioni TFR	1.838	2.104
Valore attuale obbligazioni CLC	41	43
Totale valore attuale obbligazioni	1.879	2.147

valori in milioni di euro

La tabella seguente illustra le variazioni intervenute nel valore attuale della passività per obbligazioni a benefici definiti.

	2011	2010
Obbligazioni a benefici definiti: TFR e CLC		
Obbligazioni a benefici definiti al 1° gennaio	2.147	2.415
Service Costs	0	1
Interest cost (*)	86	93
(Utili) perdite attuariali rilevati nel patrimonio netto	27	(70)
Anticipi e utilizzi	(381)	(292)
Totale obbligazioni a benefici definiti	1.879	2.147

valori in milioni di euro

(*) Con rilevazione a conto Economico.

Ipotesi attuariali

Si riepilogano di seguito le principali assunzioni effettuate per il processo di stima attuariale:

	2011	2010
Tasso di attualizzazione TFR	4,05%	4,5%
Tasso di attualizzazione CLC	4,6%	5%
Tasso annuo incremento TFR	3%	3%
Tasso di inflazione	2%	2%
Tasso atteso di <i>turnover</i> dei dipendenti	2%-4%	3,50%
Tasso atteso di anticipazioni	2%	2%
Probabilità di decesso	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	

22. Fondo per rischi ed oneri

Nella tabella seguente sono riportate le consistenze ad inizio e fine anno e le movimentazioni dell'esercizio 2011 dei fondi per rischi ed oneri, con evidenza della quota a breve.

Descrizione	31.12.2010	Acc.nti	Utilizzi e altre variazioni	Rilascio fondi eccedenti	31.12.2011
Fondo imposte	28	1	0	(6)	23
Altri fondi	1.634	318	(321)	(109)	1.522
Totale non corrente e corrente	1.662	319	(321)	(115)	1.545

valori in milioni di euro

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 FS Italiane in considerazione del processo di ristrutturazione e sviluppo del sistema del 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 pari a 449 milioni di euro.

La quota a breve dei fondi rischi ed oneri risulta pari a 24 milioni di euro nel 2011.

23. Passività finanziare non correnti e correnti (inclusi i derivati)

	Valore contabile					
	31.12.2011		31.12.2010		Variazioni	
	Non correnti	Correnti	Non correnti	Correnti	Non correnti	Correnti
Passività finanziarie						
Strumenti finanziari derivati di copertura	422	21	341	21	81	0
Altre passività finanziarie	0	3	0	31	0	(28)
Totale	422	24	341	52	81	(28)

valori in milioni di euro

La voce "Strumenti finanziari derivati di copertura" riporta essenzialmente il valore complessivo delle operazioni di *Interest Rate Swap* e *Interest Rate Collar*, 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 81 milioni di euro registrata nel 2011 è dovuto alla variazione del valore di mercato.

Il *fair value* dei derivati di copertura è attribuibile al livello 2 sulla base della gerarchia stabilita dall'IFRS 7, ovvero dati di input diversi dai prezzi quotati in un mercato attivo per strumenti finanziari identici che sono osservabili per l'attività o la passività, sia direttamente (ovvero come i prezzi) sia indirettamente (ovvero derivati dai prezzi).

Il decremento delle "Altre passività finanziarie" è essenzialmente riconducibile alle operazioni societarie relative al gruppo Sogin/Sita.

24. Altre passività non correnti e correnti

La voce è così dettagliata:

	31.12.2011		31.12.2010		Variazioni	
	Non correnti	Correnti	Non correnti	Correnti	Non correnti	Correnti
Acconti per contributi	0	3.227	0	2.648	0	579
Debiti vs Ist. di Prev. e di Sic.Soc.	78	262	81	305	(3)	(43)
Debiti per IVA	0	54	0	39	0	15
Altri debiti verso società del Gruppo	0	16	0	15	0	1
Altri debiti e ratei/risconti passivi	334	968	209	1.125	125	(157)
Totale	412	4.527	290	4.132	122	395

valori in milioni di euro

Nella tabella seguente vengono esposti i movimenti relativi agli acconti iscritti principalmente dal Gestore dell'Infrastruttura 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 da effettuare sulla Rete Tradizionale e ad Alta Velocità.

Descrizione	31.12.2010	Incrementi	Decrementi e contributi	31.12.2011
Acconti per contributi:				
- Ministero dell'Economia e delle Finanze	1.653	6.232	(5.857)	2.028
- FESR	547	63		610
- TEN	86	13		99
- Altri	362	134	(6)	490
Totale	2.648	6.442	(5.863)	3.227

valori in milioni di euro

Gli altri debiti e i ratei e risconti passivi correnti, pari a 968 milioni di euro (minori di 157 milioni rispetto al 2010) 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. I ratei e risconti passivi, complessivamente pari a 211 milioni di euro al 31 dicembre 2011 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 segnalano quelli in capo a RFI relativi al differimento dei ricavi derivanti dalla cessione alla società Basicel (78.806 mila euro) 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, ai canoni Vodafone per accesso e manutenzione gallerie (30.323 mila euro); alla cessione alla società Infostrada (6.199 mila euro) del diritto d'uso delle fibre inerti, compresa l'installazione e sostituzione di separatori di fibre e di altre attrezzature necessarie per collegare le fibre inerti con le altre parti della rete IS (Impianti di Segnalamento e Sicurezza della circolazione Treni).

25. Debiti commerciali non correnti e correnti

La voce è così dettagliata:

	31.12.2011	31.12.2010	Variazioni
Debiti verso fornitori	3.696	3.366	330
Acconti commerciali	71	76	(5)
Debiti commerciali v/società del Gruppo	33	26	7
Debiti per contratti in costruzione	1	3	(2)
Totale	3.801	3.471	330

valori in milioni di euro

Il saldo dell'esercizio 2011 comprende principalmente i debiti verso fornitori ordinari per attività di investimento.

L'incremento al 31 dicembre 2011 dei debiti verso fornitori rispetto all'anno precedente per 330 milioni di euro è riconducibile principalmente al rallentamento nel piano dei pagamenti e all'entrata nell'area di consolidamento del gruppo Netinera.

Gli acconti commerciali sono relativi ad anticipi ricevuti da Clienti ordinari e Pubbliche Amministrazioni.

26. Debiti per imposte sul reddito

Il saldo dell'esercizio 2011, pari a 25 milioni di euro (15 milioni di euro a fine 2010), accoglie le somme dovute all'erario a fronte delle quote maturate nell'anno per IRES, da parte delle società che non partecipano al consolidato fiscale nazionale, ed IRAP, compensate degli acconti versati.

27. Ricavi delle vendite e prestazioni

Il dettaglio delle voci che costituiscono i ricavi delle vendite e prestazioni è illustrato nella tabella e nei commenti di seguito esposti.

	2011	2010	Variazioni
Ricavi da Servizi di Trasporto	6.185	6.141	44
Ricavi da Mercato	3.845	3.648	197
Prodotti del traffico viaggiatori	2.951	2.870	81
Prodotti del traffico merci	894	778	116
Ricavi da Contratti di Servizio	2.340	2.493	(153)
Contratti di Servizio Pub. e altri Contr.	537	546	(9)
Ricavi da Regioni	1.803	1.947	(144)
Ricavi da Servizi di Infrastruttura	1.115	1.038	77
Altri ricavi da servizi	159	79	80
Patrim.ne lav. su imm. trading e altre var. rimanenze prodotti	2	1	1
Ricavi per lavori in corso su ordinazione	27	13	14
Totale	7.488	7.272	216

valori in milioni di euro

La variazione positiva della voce "Ricavi da Mercato" di 216 milioni di euro, rispetto all'esercizio 2010, è riconducibile al:

- Trasporto viaggiatori: l'incremento di fatturato è relativo alla media e lunga percorrenza per 49 milioni di euro, ed al trasporto regionale per 34 milioni di euro; un diverso perimetro di confronto del 2011 verso il 2010, legato ai principali movimenti di partecipazioni nell'anno, ha inoltre generato effetti pari a -2 milioni di euro (145 milioni di euro dovuti all'acquisizione del gruppo Netinera, -61 milioni di euro legati al minore perimetro di attività della nuova Busitalia e -86 milioni di euro relativi al conferimento del ramo d'azienda nella JV Trenord).
- Trasporto merci: l'aumento dei ricavi relativi al settore Cargo, nonostante il mercato sfavorevole, è riconducibile:
 - all'attività di trasporto merci puro (86 milioni di euro, di cui 32 milioni di euro in Germania con il gruppo TX) ed al trasporto combinato internazionale e nazionale (15 milioni di euro), parzialmente compensati dalle perdite legate all'attività di logistica integrata (-20 milioni di euro);
 - al differente perimetro di confronto 2011 verso il 2010, dovuto all'acquisizione del gruppo Netinera (maggiori 35 milioni di euro).

I corrispettivi per Contratti di Servizio Pubblico con lo Stato sono decrementati di circa 153 milioni di euro rispetto all'esercizio 2010 principalmente a causa del già menzionato perimetro differente (minori corrispettivi da Trenord e Busitalia per circa 237 milioni di euro solo parzialmente compensati da quanto ottenuto da Netinera pari a 130 milioni di euro) e di una flessione, pari a 46 milioni di euro, dovuta ai contratti con le Regioni a Statuto Ordinario come conseguenza dei vincoli di finanza pubblica che hanno portato ad una razionalizzazione dei servizi richiesti.

L'incremento dei Ricavi da Servizi Infrastruttura di 77 milioni di euro è dovuto al pedaggio incassato da Trenord e non più eliminato come partita infragruppo a partire da maggio 2011.

Il saldo degli Altri ricavi da servizi e Ricavi per lavori in corso su ordinazione evidenzia una variazione in aumento, rispetto al precedente esercizio, pari a 95 milioni di euro ed è dovuto all'effetto del con-

solidamento del gruppo Netinera e a maggiori proventi da noleggio materiale rotabile, servizi di scorta, manovra e condotta erogati alla JV Trenord sulla base dei nuovi contratti stipulati con la stessa a seguito del conferimento del ramo di azienda "Trasporto Regionale Lombardia".

28. Altri proventi

Il dettaglio degli altri proventi è riportato nella seguente tabella:

	2011	2010	Variazioni
Ricavi da Gestione Immobiliare	265	240	25
Canoni di locazione	167	146	21
Riaddebito oneri condominiali e IRES	13	10	3
Vendita immobili e terreni <i>trading</i>	49	52	(3)
Vendita spazi pubblicitari	36	32	4
Proventi diversi	512	473	39
Totale	777	713	64

valori in milioni di euro

I Ricavi da gestione immobiliare sono principalmente dovuti all'incremento dei canoni da locazioni per effetto delle azioni attuate nel corso dell'esercizio su alcune aree di stazione con particolare riferimento a quelle di Milano, Torino e Napoli entrate in esercizio nel corso del periodo.

La variazione in aumento dei Proventi diversi per 39 milioni di euro è in buona parte dovuta alle plusvalenze realizzate dalle vendite degli immobili per 20 milioni di euro (immobile ex-compartmentale di Roma Via Marsala).

29. Costo del personale

La composizione del costo del personale è rappresentata nella seguente tabella:

	2011	2010	Variazioni
Personale a ruolo	4.014	4.234	(220)
Salari e stipendi	2.955	3.054	(99)
Oneri sociali	826	863	(37)
Altri costi del personale a ruolo	47	109	(62)
Trattamento di fine rapporto	186	208	(22)
Personale Autonomo e Collaborazioni	4	3	1
Altri costi	79	85	(6)
Totale	4.097	4.322	(225)

valori in milioni di euro

La variazione in diminuzione del costo del personale è imputabile sostanzialmente alla notevole riduzione delle consistenze medie (passate da 82.566 unità nel corso del 2010, a 76.417 unità nel corso del 2011), derivante dal continuo e graduale processo di riorganizzazione produttiva, di organizzazione del lavoro e dall'accesso alle prestazioni straordinarie del Fondo Bilaterale, 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 FS Italiane suddiviso per categoria:

Personale	2011 (*)	2010	Variazioni
Dirigenti	867	912	(45)
Quadri	12.533	13.480	(947)
Altro personale	63.017	68.174	(5.157)
Totale	76.417	82.566	(6.149)

* Incluso gruppo Netinera, per circa 2.668 risorse medie.

30. Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci

La voce è così dettagliata:

	2011	2010	Variazioni
Materiali e materie di consumo	603	612	(9)
Energia Elettrica e combustibili per la trazione	184	140	44
Illuminazione e forza motrice	67	61	6
Variazione delle giacenze di immobili e terreni <i>trading</i>	23	25	(2)
Totale	877	838	39

valori in milioni di euro.

L'incremento complessivo dei costi di acquisto dei materiali è dovuto principalmente all'effetto combinato dei seguenti fattori:

- minori consumi di materiali principalmente nel settore delle infrastrutture per 9 milioni di euro;
- incremento dell'energia elettrica (19 milioni di euro) e dell'utilizzo dei combustibili e lubrificanti per trazione (29 milioni di euro) dovuto all'acquisizione del gruppo Netinera.

31. Costi per servizi

Il saldo di bilancio è dettagliato nella seguente tabella:

	2011	2010	Variazioni
Prestazioni per il trasporto	515	373	142
Attre prestazioni collegate al Trasporto	50	77	(27)
Pedaggio	135	31	104
Servizi di manovra	18	23	(5)
Servizi trasporto Merci	312	242	70
Manutenzioni, pulizia e altri servizi appaltati	912	867	51
Servizi e lavori appaltati per conto terzi	62	65	(3)
Servizi pulizia ed altri servizi appaltati	341	350	(9)
Manutenzione e riparazioni beni immobili e mobili	509	446	63
Servizi immobiliari e utenze	67	63	4
Servizi amministrativi ed informatici	127	121	6
Spese per comunicazione esterna e costi di pubblicità	17	19	(2)
Diversi	406	425	(19)
Prestazioni professionali e consulenze	36	32	4
Concorsi e compensi ad altre Aziende Ferroviarie	18	16	2
Assicurazioni	88	93	(5)
Carrozze letto e ristorazione	80	78	2
Provvigioni alle agenzie	53	51	2
Servizi di ingegneria	29	23	6
Altro	102	132	(30)
Totale	2.044	1.862	18

valori in milioni di euro

Di seguito si evidenziano le variazioni delle voci più significative ed i motivi delle stesse rispetto all'esercizio 2010:

- aumento dei costi per pedaggio principalmente dovuto al consolidamento nel 2011 del gruppo Netinera (99 milioni di euro);
- incremento dei costi connessi all'aumento dei volumi e dei traffici del trasporto merci, pari a circa 66 milioni di euro, legati allo speculare incremento dei rispettivi ricavi;
- aumento dei costi di manutenzione e riparazione dei beni immobili e mobili pari a 63 milioni di euro relativi principalmente alla linea ferroviaria, ma anche ai fabbricati e ai beni mobili e ad interventi di manutenzione eccezionale;
- il decremento dei rilasci dei fondi rischi eccedenti compreso nella voce "Altro".

32. Costi per godimento beni di terzi

Il dettaglio dei costi per godimento di beni di terzi è riportato nella seguente tabella.

	2011	2010	Variazioni
Canoni di <i>leasing</i> operativo	2	1	1
Canoni di locazione, oneri condom. e IRE	46	49	(3)
Noli e indennizzi di materiale rotabile e altro	149	86	63
Totale	197	136	61

valori in milioni di euro

La variazione rispetto al 2010 è principalmente dovuta:

- al noleggio del materiale rotabile effettuato principalmente dal gruppo Netinera per 38 milioni;
- a maggiori costi per nolo materiale rotabile dovuti al noleggio carri per trasporto auto e alla messa in esercizio di ulteriori treni ETR 610, pari a 23 milioni di euro.

33. Altri costi operativi

Il dettaglio degli altri costi operativi è riportato nella seguente tabella:

	2011	2010	Variazioni
Altri costi	96	89	7
Minusvalenze	4	9	(5)
Totale	100	98	2

valori in milioni di euro

La variazione in diminuzione degli altri costi è dovuta agli effetti compensativi di maggiori costi per 26 milioni di euro, per il diverso perimetro di confronto, e alle minori quote associative e contributi ad enti vari, minori penalità passive, indennizzi, imposte comunali sugli immobili e imposta raccolta rifiuti per 24 milioni di euro.

34. 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 2011 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 FS Italiane). L'ammontare complessivo della posta ammonta a circa 854 milioni di euro.

Le minori capitalizzazioni registrate nel corso dell'esercizio 2011 per 90 milioni di euro sono essenzialmente dovute allo slittamento della disponibilità delle risorse finanziarie che ha comportato la necessità di riallocare le risorse disponibili con conseguente rinvio delle attività relative.

35. Ammortamenti

La voce, che ammonta complessivamente a 1.002 milioni di euro, è di seguito dettagliata:

	2011	2010	Variazioni
Ammortamento attività immateriali	60	60	0
Ammortamento attività materiali	942	923	19
Totale	1.002	983	19

valori in milioni di euro

La variazione in aumento della voce, rispetto all'esercizio precedente, si riferisce agli ammortamenti di attività materiali per:

- gli ammortamenti degli assets apportati dal gruppo Netinera nel 2011 per 24 milioni di euro;
- il decremento degli ammortamenti sulle opere della rete AV/AC, pari a 16 milioni di euro derivante principalmente dall'effetto dell'allocatione dei contributi conto impianti afferenti a crediti verso il Ministero dell'Economia e delle Finanze stanziati dalla Legge Finanziaria 2007, come meglio riportato alla nota 16.

L'entrata in esercizio di nuovi beni come previsto dal piano di investimenti del Gruppo ha comportato un incremento degli ammortamenti per 10 milioni di euro.

36. Svalutazioni e perdite (riprese) di valore

La voce è di seguito dettagliata:

	2011	2010	Variazioni
Svalutazione delle att. immateriali, immobili, impianti e macchinari	33	82	(49)
Rettifiche e riprese di valore su crediti	21	13	8
Totale	54	95	(41)

valori in milioni di euro

Il decremento dell'anno è attribuibile al fatto che nel 2010 sono state registrate sia maggiori perdite da radiazione cespiti relativi all'infrastruttura ferroviaria per 11 milioni di euro, sia svalutazioni delle manutenzioni di secondo livello effettuate sui rotabili per 23 milioni di euro.

37. Accantonamenti per rischi ed oneri

Gli accantonamenti per rischi e oneri ammontano complessivamente a circa 84 milioni di euro. Ulteriori informazioni sono riportate nel commento delle corrispondenti voci della Situazione Patrimoniale e Finanziaria.

38. Proventi finanziari

Il dettaglio dei proventi finanziari è rappresentato nella tabella seguente:

	2011	2010	Variazioni
Proventi finanziari su crediti immobilizzati e titoli	2	1	1
Proventi finanziari diversi	90	72	18
Rivalutazioni di attività finanziarie	3	0	3
Utili su cambi	1	3	(2)
Totale	96	76	20

valori in milioni di euro

I proventi finanziari registrano un incremento dovuto principalmente al riconoscimento da parte del Consorzio CEPAV DUE della rivalutazione monetaria, pari a 27 milioni di euro, a fronte dell'anticipazione finanziaria nel 1992 per i lavori AV della tratta Milano-Verona parzialmente compensato dall'effetto di una plusvalenza registrata nel 2010 a seguito della cessione della partecipazione nella società Wisco per circa 11 milioni di euro.

39. Oneri finanziari

Il dettaglio degli oneri finanziari è rappresentato nella tabella seguente:

	2011	2010	Variazioni
Oneri finanziari su debiti	228	206	22
Oneri finanziari per benefici ai dipendenti (*)	98	92	6
Oneri finanziari su derivati	8	1	7
Svalutazioni di attività finanziarie	1	0	1
Perdita su cambi	8	42	(34)
Totale	343	341	2

valori in milioni di euro

(*) Include l'11% di imposta sulla rivalutazione già versata.

Gli oneri finanziari, pari a circa 343 milioni di euro, rimangono complessivamente in linea con l'esercizio precedente; tale effetto deriva principalmente dalla compensazione di:

- una forte diminuzione del cambio con il franco svizzero, che ha determinato minori perdite per 34 milioni di euro relative alle posizioni commerciali verso la JV Cisalpino e ai debiti per decimi da versare verso Eurofima;
- maggiori oneri finanziari legati ai derivati relativi alla componente *time value* dei Cap e dei Collar per 7 milioni di euro;
- maggiori oneri finanziari per benefici ai dipendenti per 6 milioni di euro riconducibili all'attualizzazione dei fondi TFR e CLC;
- maggiori oneri finanziari sui debiti per 22 milioni di euro, prevalentemente per un significativo aumento dei tassi di interesse avvenuto sui mercati internazionali.

Gli oneri finanziari coperti da contributi dello Stato ammontano a 160 milioni di euro.

40. Imposte sul reddito dell'esercizio correnti, differite e anticipate

Nella tabella seguente è riportato il dettaglio delle imposte sul reddito:

	2011	2010	Variazioni
IRAP	121	134	(13)
IRES	5	9	(4)
Imposte differite e anticipate	6	(14)	20
Rettifiche per imposte sul reddito relative a esercizi precedenti	0	(13)	13
Totale imposte sul reddito	132	116	16

valori in milioni di euro

Per maggiori dettagli circa la movimentazione del Fondo Imposte differite passive, si rimanda alla nota 11 esplicativa delle voci patrimoniali "Attività per imposte anticipate e passività per imposte differite".

RICONCILIAZIONE DELL'ALiquOTA FISCALE EFFETTIVA

	2011		2010	
	euro	percentuale	euro	percentuale
Utile dell'esercizio	285		129	
Totale imposte sul reddito	132		116	
Utile ante imposte	417		245	
IRES (aliquota teorica)	115	27,50%	67	27,50%
Differenze Permanenti	(399)		(211)	
Totale Imponibile IRES	18		34	
IRES (aliquota effettiva)	5	1,20%	9	3,80%
IRAP	121	4,81%	134	4,81%
Differenza su stime imposte anni precedenti			(13)	
Totale fiscalità differita	6		(14)	
Totale imposte sul reddito	132		116	

valori in milioni di euro

41. Passività ed attività potenziali

Le passività potenziali riguardano, in particolare, i contenziosi arbitrali relativi alle varie tratte della Rete AV/AC, riportati nel paragrafo Indagini e procedimenti giudiziari della Relazione sulla Gestione a cui si rimanda per maggiori dettagli, nonché per altre fattispecie che potrebbero determinare Passività e che sono riportate nel medesimo paragrafo.

42. 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 cc – l'importo totale dei corrispettivi spettanti alla società di revisione per l'esercizio 2011 è pari a 3.489 mila euro, inclusi i corrispettivi di competenza corrisposti alla stessa nell'esercizio per altri servizi di verifica diversi dalla revisione legale (1.151 mila euro).

43. 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:

Percipienti	2011	2010	Variazione
Amministratori	1.477 (1)	1.660 (1)	(183)
Sindaci	100	106	(6)
Totale	1.577	1.766	(189)

valori in migliaia di euro

(1) Comprende tutti i compensi spettanti per le cariche di Presidente e Amministratore Delegato, compresi gli importi relativi agli elementi variabili, in coerenza con quanto previsto dal rapporto di amministrazione. L'importo comprende, altresì, gli emolumenti previsti per i rimanenti Consiglieri di Amministrazione.

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 2011, quello del componente esterno dell'Organismo di Vigilanza per 52 mila euro.

44. 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:

	2011	2010
Benefici a breve termine	13,2	12,3
Benefici successivi al rapporto di lavoro	0,9	0,9
Benefici dovuti per la cessazione del rapporto di lavoro	0,3	0
Totale	14,4	13,2

valori in migliaia di euro

I benefici si riferiscono alle remunerazioni corrisposte a vario titolo ai soggetti indicati. Ai benefici a breve termine 2011 erogati, pari a 13,2 milioni di euro, si deve aggiungere una parte variabile da liquidare nel 2012, per un importo indicativamente non superiore a 2,8 milioni di euro (2,3 milioni di euro nel 2010). I dirigenti con responsabilità strategiche non hanno posto in essere nel periodo alcuna operazione direttamente o tramite stretti familiari con il Gruppo FS Italiane 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 FS Italiane, tutti regolati a normali condizioni di mercato.

Rapporti commerciali e di altra natura

Descrizione	Crediti	Debiti	Acquisti per investimenti	Garanzie	Ricavi	Costi
Gruppo Enel	67	41	2	8	17	71
Gruppo Eni	6	11		1	14	61
Gruppo Finmeccanica	1	107	10	33	6	110
Gruppo Invitalia		10				
Gruppo Anas	1	1			4	
Gruppo Cassa Depositi e Prestiti		24		22	3	66
Gruppo ENAV	1				1	
Gruppo Fintecna						3
Gruppo GSE	2	70		150	1	431
Gruppo Poste Italiane	2	5			1	4
Gruppo SACE						1
EUROFER		4				
PREVINDAI		2				1
Altri Parti correlate		1			1	1
Totale	80	276	12	214	48	749

valori in milioni di euro

Rapporti finanziari

Descrizione	Crediti	Debiti	Proventi	Oneri
Gruppo Cassa Depositi e Prestiti		1.605		69
Gruppo Poste Italiane	3			
Totale	3	1.605		69

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 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 Italiane riguardano prevalentemente canoni di locazione, mentre i rapporti passivi sono relativi a spese postali.

45. 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 Italiane (3.292 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 (172 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;
- fidejussioni bancarie per un ammontare di 15 milioni di euro rilasciate a favore di altri soggetti per la partecipazione a gare (*Bid Bond*) o a fronte della buona esecuzione dei contratti affidati;
- garanzia rilasciata a favore dell'erario (630 milioni di euro) a garanzia dei rimborsi di crediti erariali.

Gli impegni sostenuti dal Gruppo FS Italiane sono sostanzialmente riconducibili a:

- 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);
- un impegno derivante dalla sottoscrizione, nel corso del 2010, di un contratto preliminare tra Grandi Stazioni e Metropolitana di Napoli, avente ad oggetto l'impegno di Metropolitana di Napoli a concedere, in locazione a Grandi Stazioni, la porzione immobiliare costituente la Galleria Commerciale, per la durata complessiva di 35 anni dalla data di consegna che prevede la corresponsione anticipata, da parte di Grandi Stazioni, del canone di locazione, pari a 21 milioni di euro oltre IVA, alla data di stipula del contratto definitivo.

46. Fatti intervenuti dopo la data di riferimento del bilancio

Gennaio

- In data 19 gennaio 2012 la controllata Italferr ha costituito una società con socio unico denominata *Infrastructure Engineering Services*, con sede in Cika Ljubina - Belgrado (Serbia). La società ha per oggetto sociale l'attività d'ingegneria, architettura e consulenza tecnica. Il capitale sociale sottoscritto e versato è pari a 20 mila euro.
 - Nel mese di gennaio sono stati oltre 64.000 i viaggiatori che, a solo un mese dal lancio, hanno già acquistato un biglietto per viaggiare tra Parigi, Milano e Venezia sui treni *Thello*, frutto della *partnership* fra Trenitalia e Veolia Transdev. Il successo arriva anche grazie alle strategie di vendita utilizzate: quasi il 40% dei biglietti è stato venduto attraverso i canali *online* Trenitalia.com e Thello.com, e il 57% dei tagliandi di viaggio è stato emesso in modalità *ticketless*, sperimentando per la prima volta questa tipologia di servizio su un treno *cross-border*.
 - In data 24 gennaio 2012, è stato emanato il decreto legge 1/2012 recante "Disposizioni urgenti per la concorrenza, lo sviluppo delle infrastrutture e la competitività". Tale provvedimento modifica, tra l'altro, il dettato del Decreto Legge 6 dicembre 2011, n. 201, relativo all'Autorità di regolazione dei trasporti. In particolare, con specifico riferimento al settore ferroviario, si prevede:
 - l'istituzione dell'Autorità di regolazione dei trasporti, con funzioni, tra l'altro, in materia di accesso all'infrastruttura (definizione dei criteri per la determinazione dei pedaggi da parte del gestore dell'infrastruttura e dei criteri di assegnazione delle tracce e della capacità). A decorrere dalla data di operatività dell'Autorità, l'Ufficio per la regolazione dei servizi ferroviari è soppresso;
 - la predisposizione da parte dell'Autorità di regolazione dei trasporti (entro il 30 giugno 2013) di una relazione al Governo e Parlamento sui differenti gradi di separazione tra l'impresa ferroviaria e il gestore dell'infrastruttura;
 - l'obbligo di ricorrere a procedure di gara per l'affidamento dei servizi pubblici locali; vengono comunque fatti salvi, fino alla scadenza naturale dei primi sei anni di validità, gli affidamenti ed i contratti di servizi già sottoscritti in conformità alla normativa comunitaria e nazionale previgente;
 - l'eliminazione dell'obbligo per le imprese ferroviarie che espletano servizi di trasporto di merci e persone sull'infrastruttura ferroviaria nazionale di osservare i contratti collettivi nazionali di settore;
 - l'allineamento alle norme europee della regolazione progettuale delle infrastrutture ferroviarie (realizzazione delle nuove linee AV senza tenere conto delle specifiche tecniche dell'Alta Capacità; principio generale dell'allineamento delle norme nazionali a quelle europee con riferimento ai parametri e standard tecnici per la progettazione e la costruzione di nuove infrastrutture nonché per l'adeguamento di quelle esistenti).
- Inoltre, lo stesso decreto ha introdotto disposizioni fortemente innovative in materia di rimborso delle accise sul gasolio. In particolare a decorrere dall'anno 2012 al credito d'imposta riconosciuto secondo le nuove modalità di applicazione del beneficio, non si applica il limite previsto dall'art. 1, comma 53, della legge n. 244/2007 (comma 2) a partire dai quantitativi di prodotto consumati nell'anno 2012, viene consentito agli esercenti attività di trasporto di richiedere il rimborso dell'accisa sul gasolio usato come carburante in modo frazionato ovvero riferito ai consumi effettuati in ciascun trimestre dell'anno solare (gennaio-marzo, aprile-giugno, luglio-settembre, ottobre-dicembre).

Febbraio

- Tra la fine del mese di gennaio e l'inizio del mese di febbraio 2012 si è abbattuta su tutto il nostro Paese una eccezionale ondata di maltempo con temperature molto basse e intensissime nevicate. L'allarme meteo, emesso nei giorni precedenti all'evento da parte del Dipartimento della Protezione Civile, ha richiesto l'attivazione delle misure organizzative necessarie a fronteggiare l'emergenza; i piani, redatti preventivamente a livello territoriale e inviati per tempo ai Centri della Protezione Civile, attivati presso tutte le Regioni d'Italia, e agli Enti Locali interessati, prevedevano la riduzione della velocità dei convogli e della regolarità della circolazione, nonché la riduzione del servizio e del numero dei treni. A livello commerciale, invece, Trenitalia, vista l'eccezionalità della situazione meteorologica, ha adottato un'iniziativa di attenzione commerciale che va al di là di quanto previsto dalla normativa UE in vigore. Oltre, infatti, a rilasciare il rimborso totale del biglietto a chi ha deciso di non mettersi in viaggio, sono state concesse le indennità per i ritardi nonostante non siano previste in caso di avverse condizioni meteo.
- In data 8 febbraio 2012, l'Assemblea dei soci di Busitalia-Sita Nord Srl ha deliberato di aumentare il capitale sociale da 2.300.000 euro a 15.000.000 di euro ai sensi dell'art. 2481-ter c.c. mediante utilizzo delle riserve in bilancio per 12.700.000 euro.
La variazione del capitale è stata iscritta al Registro delle Imprese in data 14 febbraio 2012. Pertanto, il capitale sociale della società sottoscritto e versato, è attualmente pari ad 15.000.000 di euro.
- In data 9 febbraio 2012 l'Amministratore Delegato di Ferrovie dello Stato Italiane Mauro Moretti, è stato eletto per la terza volta consecutiva Presidente della CER, la Comunità delle Ferrovie europee (*Community of European Railway and Infrastructure Companies*). È il primo Presidente ad essere confermato per tre volte consecutive. Le riconosciute autorevolezza e competenza del *manager* sono tra i motivi per cui i 73 delegati della Comunità delle Ferrovie Europee lo hanno riconfermato all'unanimità.
- In data 16 febbraio 2012 è stata stipulata tra Ferrovie dello Stato Italiane e il Gruppo Ranza un'alleanza strategica finalizzata alla realizzazione di una *partnership* tra le rispettive controllate Busitalia-Sita Nord Srl e Autoguidovie Italiane SpA. In tal modo è stato costituito un operatore leader nel Centro-Nord Italia nei servizi su gomma e nei servizi integrati ferro/gomma nel prossimo futuro, con lo scopo di cogliere al meglio le sfide sul mercato italiano e in ambito regionale del trasporto pubblico locale. In data 15 maggio 2012 è stato sottoscritto tra i soci FS Italiane e gruppo Ranza il contratto di *joint venture*.
- Nel mese di febbraio 2012 è entrato in vigore il contratto con cui UniCredit Leasing che ha finanziato l'acquisto, da parte di Netinera Deutschland – società controllata dalle Ferrovie dello Stato Italiane – dei nuovi convogli che vanno a potenziare il parco mezzi del secondo operatore privato di trasporto locale sul mercato tedesco. *UniCredit Leasing* si è aggiudicata la gara internazionale indetta da Netinera Deutschland con il supporto delle Ferrovie dello Stato Italiane grazie alla consolidata esperienza nel finanziamento di materiali rotabili. L'operazione, conclusa tra UniCredit Leasing GmbH e Netinera Deutschland, si articola in due contratti di leasing della durata di 11 e 10 anni rispettivamente per tre convogli GWT e otto Double Deck, tutti prodotti dalla svizzera Stadler. Il finanziamento, dell'importo complessivo di 73,2 milioni di euro, copre l'intero costo di acquisto degli undici treni e ha consentito a Netinera Deutschland di mettere già in esercizio i primi tre nuovi convogli, impiegati nell'area metropolitana di Berlino, mentre i rimanenti otto entreranno in servizio con l'inizio del 2013 su rotte regionali imperniate sempre sulla capitale tedesca.
- In data 22 febbraio Trenitalia ha ottenuto una certificazione per il suo sistema di gestione integrato di Qualità, Ambiente, Salute e Sicurezza sul Lavoro. Le Certificazioni rilasciate a Trenitalia dall'ente SGS – riconosciuto da Accredia, l'ente italiano di accreditamento – attestano l'assoluta conformità di tutti gli impianti e di tutte le procedure ai tanti requisiti imposti dalla legislazione nazionale e locale, specialmente nell'ambito della tutela ambientale, conferendo in tal modo anche un valore aggiunto agli assets della società. Trenitalia è, quindi, da oggi la prima società

di trasporto in Europa, e l'unica grande azienda italiana, a veder riconosciuta e certificata la validità del suo sistema di gestione in tutte le sue 50 unità produttive e i siti operativi, ottenendo la certificazione ISO 9001 per la qualità, la ISO 14001 per la gestione ambientale e la OHSAS 18001 per la salute e sicurezza sul lavoro.

- In data 27 febbraio 2012 Trenitalia è stata premiata a Bruxelles per la piattaforma Sipax, che è risultata essere il miglior sistema europeo di pianificazione di viaggio. A decretare come vincitore del concorso – bandito dalla Commissione Europea – il Sistema della società di trasporto del Gruppo FS Italiane, sono stati migliaia di utenti, attraverso il voto elettronico. La piattaforma Sipax, risultata la migliore tra ben 28 sistemi partecipanti, ha consentito fino ad oggi a milioni di clienti di acquistare i biglietti ferroviari e pianificare il proprio viaggio intermodale, integrando il percorso ferroviario a quelli effettuati con pullman, autobus, traghetti.

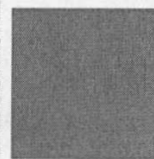
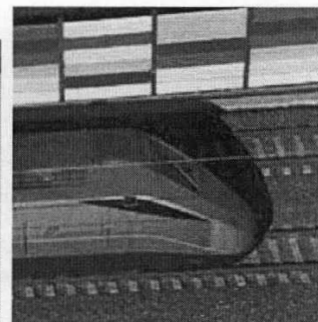
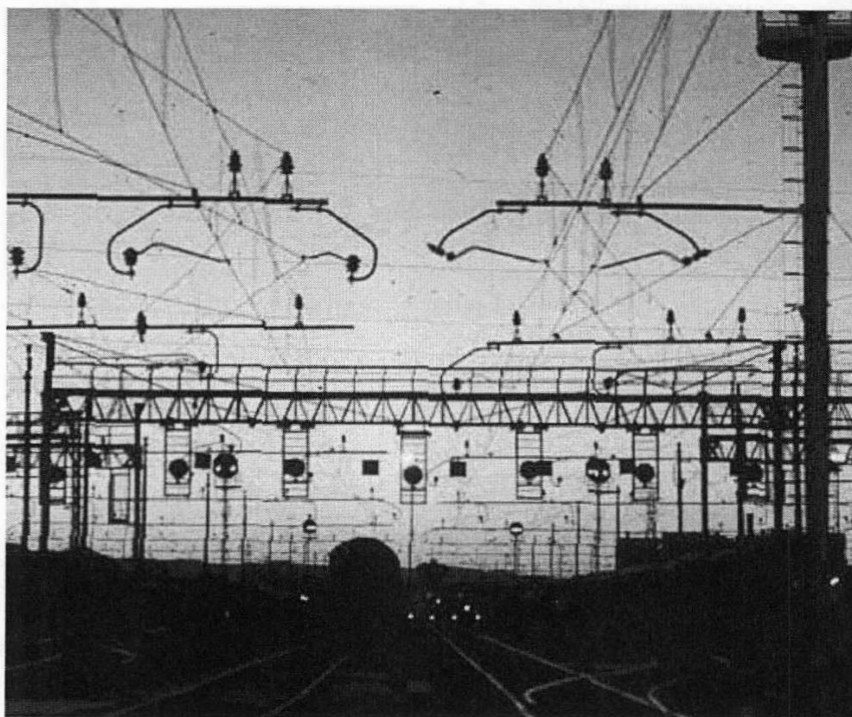
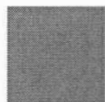
Il sistema Sipax, che ha raccolto questo successo a livello europeo, sta per essere sostituito da una nuova e ancora più efficace piattaforma, denominata Pico. Il nuovo *Journey Planner* di Trenitalia sostituirà completamente l'attuale entro il 2013 ed è progettato per operare con più reti e più fornitori di servizi. Sarà in grado di proporre in tempo reale soluzioni di viaggio "complete": non solo il servizio di trasporto ma anche servizi alberghieri, turistici e culturali, secondo l'esigenza definita dal cliente, oltre a informazioni su orari degli autobus della città e dei musei.

Marzo

- In data 1° marzo 2012 è stato attivato il nuovo Portale Frecciarossa su tutti i convogli AV di Trenitalia lungo la rotta Torino-Milano-Roma-Napoli-Salerno. Il nuovo servizio di intrattenimento, realizzato da Ferrovie dello Stato Italiane e Telecom Italia, offre una ricca programmazione di film, fiction televisive, cartoon, documentari, musica disponibili grazie a *Cubovision* e permette inoltre di avere informazioni sul viaggio e di sfogliare i numeri della rivista di bordo "la Freccia".
- A decorrere dal 1° marzo 2012 sono stati incrementati i prezzi di tutti i collegamenti Frecciabianca del 6,5% medio.
- In data 6 marzo 2012, in ottemperanza alla delibera del Consiglio di Amministrazione della controllata FS Logistica del 20 dicembre 2011, si è provveduto per il tramite degli avvocati difensori incaricati ad iscrivere a ruolo del Tribunale di Roma il ricorso per decreto ingiuntivo nell'interesse della stessa FS Logistica avverso la Presidenza del Consiglio dei Ministri per il credito vantato verso il Commissario Governativo della regione Campania per l'emergenza rifiuti. In data 11 aprile 2012 è stato depositato il decreto ingiuntivo con cui il Giudice ha ingiunto alla Presidenza del Consiglio dei Ministri di pagare l'intera somma richiesta da FS Logistica, per 103.776.693,75 euro oltre interessi legali. La notifica del provvedimento verrà eseguita nei confronti della Presidenza del Consiglio dei Ministri presso la sua sede a Roma, presso l'Avvocatura dello Stato e anche nei confronti dell'Unità Tecnica Amministrativa a Napoli che potrebbe tenerne conto per accelerare la liquidazione del credito di FS Logistica. L'esecuzione, compreso il precetto, potrà iniziarsi solo decorsi 120 giorni dalla notifica del titolo esecutivo. In difetto di impugnazione, l'esistenza di un titolo esecutivo definitivo conferirebbe priorità nell'ambito del piano di estinzione delle passività che deve essere predisposto dall'Unità Tecnica Amministrativa ai sensi dell'art. 3, comma 4, D.L. 195/09 e dell'art. 5 del Decreto del Capo dell'Unità Stralcio del 1° dicembre 2010.
- In data 15 marzo 2012, l'azionista unico Ferrovie dello Stato Italiane, ha proposto la riduzione del Capitale Sociale di Ferservizi da 43.043 mila euro a 8.170 mila euro, mediante annullamento di n. 162.200 azioni del valore di 215 euro cadauna per un importo complessivo di 34.873 mila euro, da restituire al socio unico FS Italiane SpA nei termini prescritti dalla legge. La proposta scaturisce dagli esiti di un riesame da parte della Capogruppo della struttura finanziaria delle proprie controllate. In questo contesto è emerso che Ferservizi, alla luce delle *performance* registrate in passato ed in considerazione degli obiettivi confermati dal nuovo Piano d'Impresa 2011/2015, ha nelle proprie disponibilità finanziarie liquidità eccedente rispetto al fabbisogno necessario alla realizzazione

della propria missione, volta ad offrire servizi sempre più efficienti ed economici a favore delle società del Gruppo.

- In data 22 marzo 2012, nell'ambito delle iniziative previste dal Piano Industriale 2011-2015 del Gruppo FS Italiane, l'Assemblea Straordinaria di RFI ha deliberato l'approvazione del progetto di scissione parziale di RFI mediante assegnazione di parte del suo patrimonio in favore di Ferrovie dello Stato Italiane. Con la scissione in oggetto sarà assegnato alla società beneficiaria un compendio patrimoniale sito nel comune di Trieste, Passeggio S. Andrea, costituito da aree della superficie complessiva pari a circa mq 45.000 comprendenti fabbricati ed impianti fissi di proprietà di RFI dichiarati non più strumentali per l'esercizio ferroviario. Con decorrenza dagli effetti della scissione, il capitale di RFI si ridurrà per l'importo di 1.777.628 euro mediante annullamento di n. 1.777.628 azioni dal valore nominale di 1,00 euro ciascuna. Il valore effettivo del patrimonio netto assegnato alla società beneficiaria sarà pari all'importo di 1.777.628 euro, corrispondente ad un pari importo di capitale sociale. Il progetto di scissione è stato redatto sulla base delle situazioni patrimoniali delle società al 30 novembre 2011.
- Dal mese di marzo Trenitalia ha iniziato a stampare i propri biglietti ferroviari su carta certificata secondo gli standard del *Forest Stewardship Council* (FSC). Grazie a uno specifico accordo tra la Divisione Passeggeri N/I e Postel SpA – l'azienda fornitrice dei tagliandi – circa 10 milioni di biglietti stampati ogni mese potranno fregiarsi di questa importante certificazione. Il *Forest Stewardship Council* è infatti un'autorevole organizzazione internazionale non governativa, presente in oltre 50 Paesi, indipendente e no-profit, che certifica l'utilizzo di carta prodotta utilizzando cellulosa proveniente esclusivamente da foreste gestite in modo responsabile, o dal riciclo post-consumo.

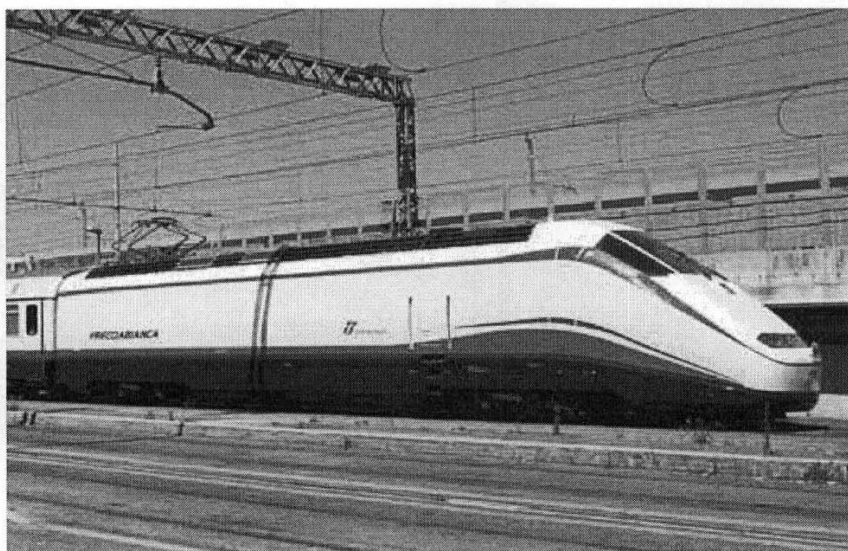
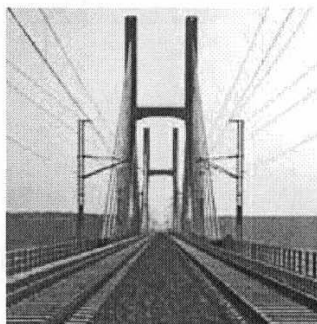


Aprile

- In data 16 aprile 2012 Trenitalia ha fissato al 15 giugno il termine di presentazione delle offerte per la fornitura di 130 convogli elettrici e diesel, più un'opzione per altri 60, destinati ad ammodernare e potenziare la flotta dei treni regionali, migliorando qualità e comfort del viaggio e regolarità del servizio, in coerenza con i contratti di servizio sottoscritti dalle Regioni.
L'iter delle due gare, una per i convogli elettrici una per i diesel, entrambe a procedura negoziata, ha già concluso la fase di selezione e a contendersi la fornitura, il cui valore è stimabile intorno al miliardo e 250 milioni, saranno i principali players nazionali e internazionali del settore.
I partecipanti alla gara per i treni elettrici, divisa in due lotti, saranno chiamati a produrre 70 elettrotreni da almeno 280 posti a sedere, più un'opzione per altri 20, e 20 elettrotreni da almeno 500 posti a sedere, più un'opzione per altri 20.
L'altra gara riguarda 40 convogli diesel da almeno 130 posti a sedere, con opzione per altri 20, in grado di circolare su tutta la rete ferroviaria convenzionale, destinati al servizio regionale sulle linee non elettrificate.

Maggio

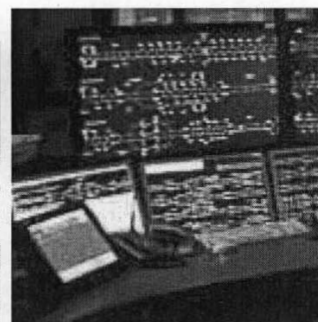
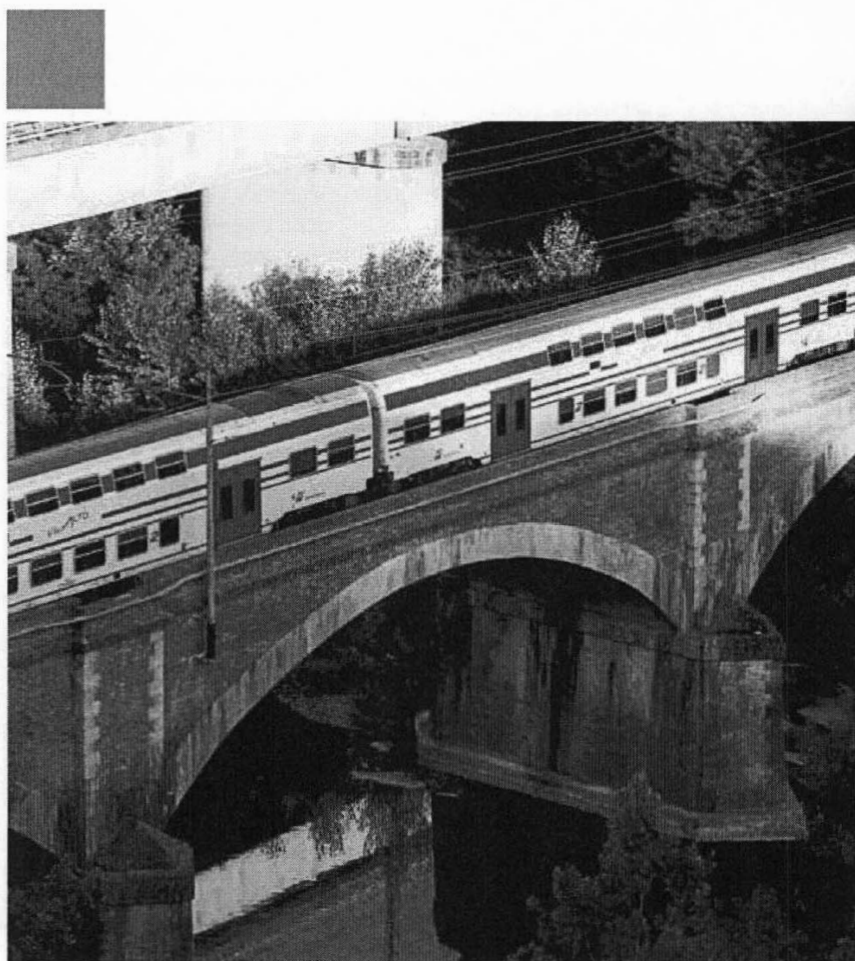
- In data 7 maggio 2012 al cantiere di Travagliato alla presenza del Ministro dello Sviluppo Economico, delle Infrastrutture e dei Trasporti, del Presidente della Regione Lombardia, dell'Amministratore Delegato delle Ferrovie dello Stato Italiane, un primo colpo di benna ha simbolicamente dato il via alla costruzione della tratta Treviglio-Brescia. La nuova linea, parte integrante del futuro Corridoio trans europeo TEN-T n. 3 "Mediterraneo" rappresenta un'ulteriore tappa nella realizzazione della linea AV/AC Milano-Verona (complessivamente 140 km), già in funzione nei 27 Km tra Milano e Treviglio (attivati a luglio 2007) ed in progettazione tra Brescia e Verona.



47. Prospetti contabili relativi al cambio metodo consolidamento JV

In linea con quanto stabilito dallo IAS 31, nel corso del 2011 è stato deciso di modificare il metodo di consolidamento delle *joint venture*, passando dal criterio proporzionale al criterio del patrimonio netto, come già indicato nella nota 4.a. (II). Di seguito vengono riportati gli effetti derivanti da tale modifica. In particolare si è provveduto a predisporre i prospetti della situazione patrimoniale-finanziaria consolidata e del conto economico consolidato con la riconciliazione dei valori patrimoniali ed economici antecedenti e successivi all'applicazione del criterio del patrimonio netto; non sono stati ritenuti invece significativi in termini di importo i prospetti di riconciliazione del conto economico complessivo, della movimentazione del patrimonio netto e del rendiconto finanziario.

Le variazioni riportate relative sia al 2010 che al 2009 riguardano le principali voci di bilancio delle due *joint venture* Cisalpino ed Italia Logistica non più consolidate proporzionalmente linea per linea.



PROSPETTI DELLA SITUAZIONE PATRIMONIALE-FINANZIARIA CONSOLIDATA

	31.12.2010 ante	Variazione	31.12.2010 post	01.01.2010 ante	Variazione	01.01.2010 post
Attività						
Immobili, impianti e macchinari	47.213	(174)	47.039	46.200	(134)	46.066
Investimenti immobiliari	1.556	0	1.556	1.583	0	1.583
Attività immateriali	361	(5)	356	389	(8)	381
Attività per imposte anticipate	242	(1)	241	223	(1)	223
Partecipazioni (metodo del patrimonio netto)	212	76	289	203	78	281
Attività finanziarie non correnti (inclusi derivati)	1.916	0	1.916	2.041	0	2.041
Crediti commerciali non correnti	33	0	33	36	0	36
Altre attività non correnti	2.583	(12)	2.572	2.910	0	2.910
Totale attività non correnti	54.116	(115)	54.002	53.584	(64)	53.520
Contratti di costruzione	10	0	10	8	0	8
Rimanenze	1.681	0	1.681	1.714	0	1.714
Crediti commerciali correnti	2.817	(11)	2.806	2.807	1	2.808
Attività finanziarie correnti (inclusi i derivati)	169	0	169	174	0	174
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	640	(27)	614	1.143	(8)	1.135
Crediti tributari	87	0	87	87	0	87
Altre attività correnti	1.621	(18)	1.603	1.934	(45)	1.889
Attività possedute per la vendita e gruppi in dismissione	18	0	18	32	0	32
Totale attività correnti	7.042	(56)	6.986	7.899	(52)	7.847
Totale attività	61.159	(171)	60.988	61.484	(116)	61.367
Patrimonio netto	36.177	0	36.177	36.098	0	36.098
Patrimonio netto del Gruppo	36.046	0	36.046	35.962	0	35.962
Capitale sociale	38.790	0	38.790	38.790	0	38.790
Riserve	327	(6)	321	271	(2)	269
Utii (perdite) portati a nuovo	(3.190)	6	(3.185)	(3.135)	2	(3.133)
Utile (Perdite) d'esercizio	118	0	118	37	0	37
Patrimonio Netto di Terzi	131	0	131	136	0	136
Utile/(perdita) Terzi	11	0	11	17	0	17
Capitale e Riserve di Terzi	120	0	120	119	0	119

valori in milioni di euro

(Segue)

	31.12.2010 ante	Variazione	31.12.2010 post	01.01.2010 ante	Variazione	01.01.2010 post
Passività						
Finanziamenti a medio/lungo termine	11.613	(124)	11.489	11.992	(64)	11.928
TFR e altri benefici ai dipendenti	2.147	0	2.146	2.415	(1)	2.415
Fondi rischi e oneri	1.668	0	1.669	1.778	0	1.779
Passività per imposte differite	221	0	221	193	0	193
Passività finanziarie non correnti (inclusi i derivati)	341	0	341	273	0	273
Debiti commerciali non correnti	24	0	24	40	(15)	25
Altre passività non correnti	290	0	290	270	0	270
Totale passività non correnti	16.304	(124)	16.180	16.962	(80)	16.882
Finanziamenti a breve termine e quota corrente fin.medio/lungo termine	980	(1)	979	811	(20)	791
Quota a breve dei Fondi rischi e oneri	8	0	8	7	0	7
Debiti commerciali correnti	3.491	(42)	3.449	3.658	0	3.659
Debiti per imposte sul reddito	15	0	15	7	0	7
Passività finanziarie correnti (inclusi derivati)	52	0	52	66	0	66
Altre passività correnti	4.133	(4)	4.129	3.875	(16)	3.859
Totale passività correnti	8.679	(47)	8.631	8.425	(36)	8.389
Totale passività	24.983	(171)	24.811	25.387	(116)	25.271
Totale patrimonio netto e passività	61.159	(171)	60.988	61.485	(116)	61.369

valori in milioni di euro

Le principali voci patrimoniali movimentate per la modifica del criterio sopra esposta sono:

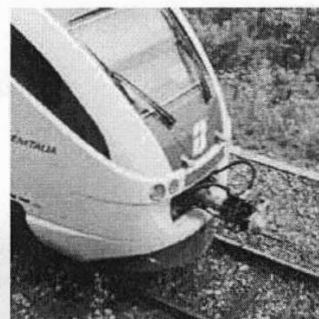
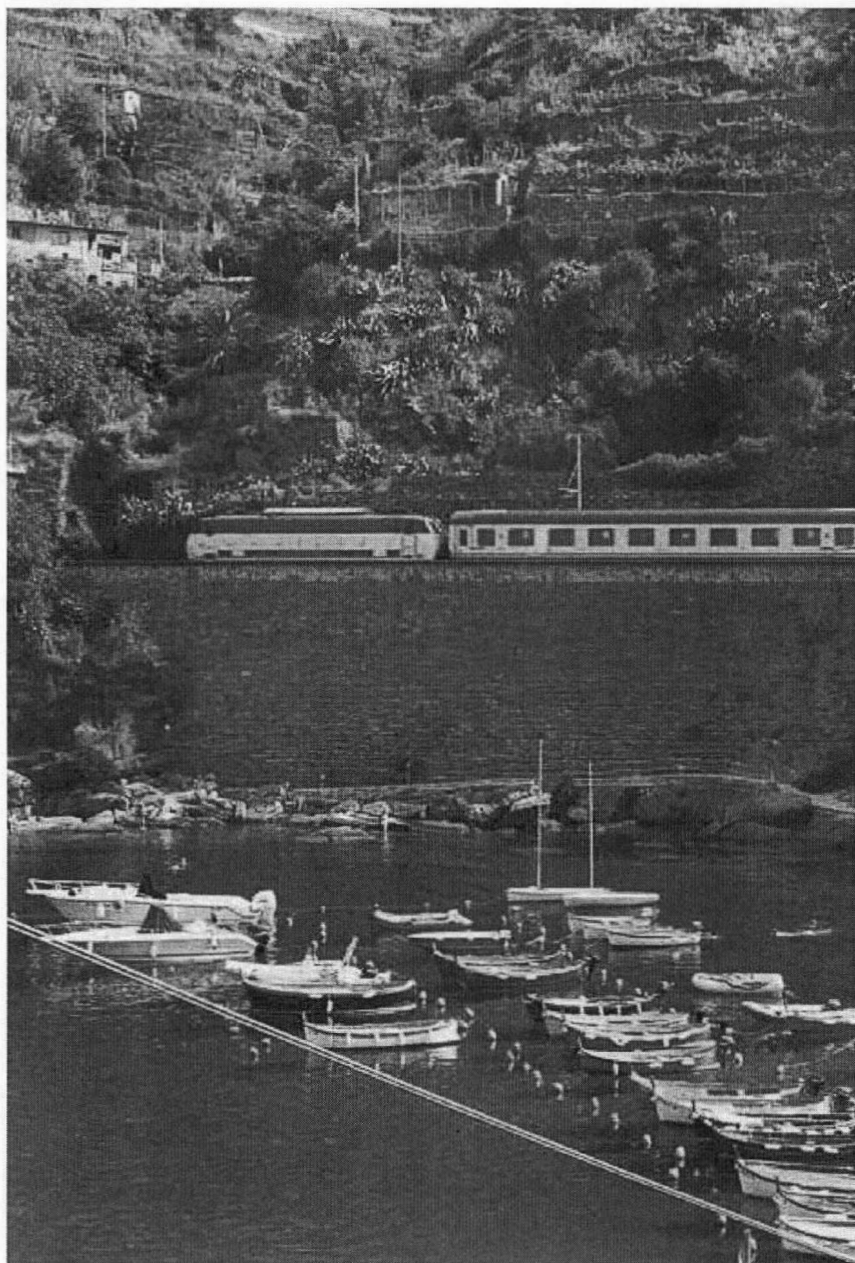
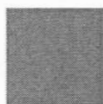
- immobili, impianti e macchinari, relativi principalmente al materiale rotabile (ETR610 ed ETR470) posseduto da Cisalpino;
- partecipazioni per effetto del consolidamento con il criterio del patrimonio netto di entrambe le società;
- finanziamenti a medio/lungo termine e a breve termine, relativi ai debiti contratti con Eurofima da parte di Cisalpino.

CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO

	31.12.2010 ante	Variazione	31.12.2010 post	01.01.2009 ante	Variazione	01.01.2009 post
Ricavi e proventi						
Ricavi delle vendite e prestazioni	7.288	(16)	7.272	6.994	(54)	6.939
Altri proventi	776	(30)	747	989	(23)	966
Totali ricavi	8.064	(46)	8.018	7.983	(77)	7.906
Costi operativi						
Costo del personale	(4.325)	3	(4.322)	(4.560)	5	(4.555)
Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	(841)	3	(838)	(818)	0	(818)
Costi per servizi	(1.925)	34	(1.891)	(1.971)	48	(1.923)
Costi per godimento beni di terzi	(136)	(1)	(136)	(142)	12	(130)
Altri costi operativi	(121)	0	(121)	(96)	1	(95)
Costi per lavori interni capitalizzati	944	0	944	1.055	0	1.055
Ammortamenti	(988)	5	(983)	(862)	9	(853)
Svalutazioni e perdite (riprese) di valore	(72)	0	(72)	(59)	2	(57)
Accantonamenti per rischi e oneri	(90)	0	(90)	(95)	0	(95)
Risultato operativo	508	0	508	435	0	435
Proventi e oneri finanziari						
Proventi finanziari	79	(3)	76	97	0	97
Oneri finanziari	(346)	3	(341)	(346)	2	(344)
Quota di utile (perdita) delle partecipazioni contabilizzate con il metodo del patrimonio netto	4	0	3	(1)	(3)	(4)
Risultato prima delle imposte	245	0	246	184	(1)	183
Imposte sul reddito	(116)	0	(116)	(130)	1	(129)
Risultato del periodo delle attività continuative	129	0	131	54	0	54
Risultato netto d'esercizio (Gruppo e Terzi)	129	0	129	54	0	54
<i>Risultato netto di Gruppo</i>	<i>118</i>	<i>0</i>	<i>118</i>	<i>37</i>	<i>0</i>	<i>37</i>
<i>Risultato netto di Terzi</i>	<i>11</i>	<i>0</i>	<i>11</i>	<i>17</i>	<i>0</i>	<i>17</i>

valori in milioni di euro

Le principali voci economiche movimentate per la modifica del criterio sopra esposta sono i ricavi relativi all'attività di Cisalpino e Italia Logistica nel 2009 e della sola Italia Logistica nel 2010 (Cisalpino ha cessato la sua attività nel corso del 2009) e i costi operativi legati al servizio di logistica integrata e canoni di locazione di Italia Logistica.



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 Italiane SpA	Roma	38.790.425.485		
b) Imprese controllate direttamente:				
Busitalia-Sita Nord Srl (già FS Trasporti su Gomma Srl)	Roma	2.300.000	FS Italiane SpA	100
Fercredit - Servizi Finanziari SpA	Roma	32.500.000	FS Italiane SpA	100
FS Logistica SpA	Roma	143.095.524	FS Italiane SpA	100
FS Sistemi Urbani Srl	Roma	532.783.501	FS Italiane SpA	100
FS Telco Srl	Roma	20.000	FS Italiane SpA	100
Ferservizi SpA	Roma	43.043.000	FS Italiane SpA	100
Italferr SpA	Roma	14.186.000	FS Italiane SpA	100
Rete Ferroviaria Italiana - RFI SpA	Roma	32.174.873.314	FS Italiane SpA	100
Società Elettrica Ferroviaria - S.EL.F. Srl	Roma	34.535	FS Italiane SpA	100
Trenitalia SpA	Roma	1.654.464.000	FS Italiane SpA	100
Italcertifer ScpA	Firenze	480.000	FS Italiane SpA	66,66
Centostazioni SpA	Roma	8.333.335	FS Italiane SpA	59,99
Grandi Stazioni SpA	Roma	4.304.201	FS Italiane SpA	59,99
Sita SpA	Firenze	200.000	FS Italiane SpA	55
Netinera Deutschland GmbH (già FS2MOVE GmbH)	Mainz	25.000	FS Italiane SpA	51
c) Imprese controllate indirettamente:				
Grandi Stazioni Ingegneria Srl	Roma	20.000	Grandi Stazioni SpA	100
Metropark SpA	Roma	3.016.463	FS Sistemi Urbani SpA	100
Servizi ferroviari-Serfer Srl	Genova	5.000.000	Trenitalia SpA	100
Terminali Italia Srl	Milano	11.237.565	RFI SpA; Cemat SpA	100
Trenitalia Logistics France Sas	Parigi	43.420	Trenitalia SpA	100
TX Consulting GmbH	Bad Honnef	25.000	TX Logistik AG	100
TX Logistik AG	Bad Honnef	286.070	Trenitalia SpA	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
ASC Bus und TruckCenter GmbH	Hofheim am Taunus	25.000	Autobus Sippel GmbH	100

Denominazione	Sede	Capitale Sociale	Società Partecipante	% di Partecipazione
Autobus Paproth GmbH	Mainz-Kastel	25.565	Autobus Sippel GmbH	100
Autobus Sippel GmbH	Hofheim am Taunus	50.000	NETINERA Deutschland GmbH	100
B.B. - Reisen GmbH	Neustrelitz	25.565	NETINERA Region Ost AG	100
B. B. Touristik GmbH	Neustrelitz	25.565	NETINERA Region Ost AG	100
Heidekreuzbahn GmbH	Celle	25.000	Osthannoversche Eisenbahnen Aktiengesellschaft	100
Kraftverkehr - GMBH - KVG	Lüneburg	25.565	KVG Stade GmbH & Co. KG	100
Kraftverkehr Osthannover GmbH	Celle	256.000	Osthannoversche Eisenbahnen Aktiengesellschaft	100
Lausitzer Nahverkehrsgesellschaft mbH	Senftenberg	26.000	Südbrandenburger Nahverkehrs GmbH	100
NETINERA Immobilien GmbH	Berlin	240.000	Netinera Deutschland GmbH	100
NETINERA Region Ost AG	Putlitz	250.000	Netinera Deutschland GmbH	100
NETINERA Werke GmbH	Neustrelitz	25.000	Netinera Region Ost AG	100
PE Cargo GmbH	Berlin	25.100	Netinera Region Ost AG	100
Prignitzer Eisenbahngesellschaft mbH	Putlitz	200.000	Netinera Region Ost AG	100
Prignitzer Lokomotiv - und Waggonbau GmbH	Putlitz	25.000	Netinera Region Ost AG	100
Regentalbahn AG	Viechtach	2.444.152	Netinera Deutschland GmbH	100
Regental Bahnbetriebs-GmbH	Viechtach	1.023.000	Regentalbahn AG	100
Regental Fahrzeugwerkstätten-GmbH	Viechtach	132.936	Regentalbahn AG	100
Rhein-Main-Bus GmbH	Hofheim am Taunus	25.000	Autobus Sippel GmbH	100
Sippel-Coach GmbH	Hofheim am Taunus	25.565	Autobus Sippel GmbH	100
Sippel-Travel GmbH	Frankfurt am Main	127.950	Autobus Sippel GmbH	100
Südbrandenburger Nahverkehrs GmbH	Senftenberg	1.022.584	Netinera Deutschland GmbH	100
UNIKAI Hafенbetrieb Lüneburg GmbH	Lüneburg	25.600	Osthannoversche Eisenbahnen Aktiengesellschaft	100
Verkehrsbetriebe Bils GmbH	Sendenhorst	25.000	Netinera Deutschland GmbH	100
Verkehrsbetrieb Osthannover GmbH	Celle	590.542	Osthannoversche Eisenbahnen Aktiengesellschaft	100
Vogtlandbahn GmbH	Neumark	1.022.584	Regentalbahn AG	100
NETINERA Bachstein GmbH	Celle	150.000	Netinera Deutschland GmbH	95,34
Osthannoversche Eisenbahnen Aktiengesellschaft	Celle	21.034.037	Netinera Bachstein GmbH	87,51
Società Gestione Terminali Ferro Stradali-SGT SpA	Pomezia-Roma	200.000	Fs Logistica SpA; Cemat SpA	87,5
Tunnel Ferroviario del Brennero SpA	Roma	145.790.910	RFI SpA	85,29
Neißeverkehr GmbH	Guben	1.074.000	Autobus Sippel GmbH	80
Uelzener Hafенbetriebs- und Umschlagsgesellschaft mbH	Uelzen	102.258	Osthannoversche Eisenbahnen Aktiengesellschaft	74
Metronom Eisenbahngesellschaft mbH	Uelzen	500.000	NiedersachsenBahn GmbH & Co. KG	69,9
Kraftverkehr Celle Stadt und Land GmbH	Celle	1.099.278	Osthannoversche Eisenbahnen Aktiengesellschaft	61
KVG Stade GmbH & Co. KG	Stade	4.600.000	Osthannoversche Eisenbahnen Aktiengesellschaft	60
KVG Stade Verwaltungs GmbH	Stade	25.000	Osthannoversche Eisenbahnen Aktiengesellschaft	60
NiedersachsenBahn GmbH & Co. KG	Celle	100.000	Osthannoversche Eisenbahnen Aktiengesellschaft	60
NiedersachsenBahn Verwaltungsgesellschaft mbH	Celle	25.000	Osthannoversche Eisenbahnen Aktiengesellschaft	60
Cemat SpA	Milano	7.000.000	FS Logistica SpA	53,28
Grandi Stazioni Ceska Republika Sro	Praga	240.000.000 (1)	Grandi Stazioni SpA	51

(1) Dati espressi in valuta locale.

Allegato n. 2

ELENCO DELLE JOINT VENTURE VALUTATE CON IL METODO DEL PATRIMONIO NETTO

Denominazione	Sede	Capitale Sociale	Società Partecipante	% di Partecipazione
ODIG Ostdeutsche Instandhaltungsgesellschaft mbH	Eberswalde	250.000	ODEG Ostdeutsche Eisenbahngesellschaft mbH	100
Autobus Dreischmeier GmbH	Lich	100.000	Autobus Sippel GmbH	50
Berchtesgadener Land Bahn GmbH	Freilassing	25.000	Regental BahnbetriebsAG	50
Cisalpino AG	Berna	162.500.000 (1)	Trenitalia SpA	50
Italia Logistica Srl	Roma	900.000	FS Logistica SpA	50
ODEG Ostdeutsche Eisenbahngesellschaft mbH	Parchim	500.000	Prignitzer Eisenbahngesellschaft mbH	50
Schieneninfrastrukturgesellschaft Prignitz mbH	Putlitz	25.000	Prignitzer Eisenbahngesellschaft mbH	50
Trenitalia Veolia Transdev Sas	Parigi	1.500.000	Trenitalia SpA	50
Trenord Srl	Milano	76.120.000	Trenitalia SpA	50

(1) Dati espressi in valuta locale.

Allegato n. 3

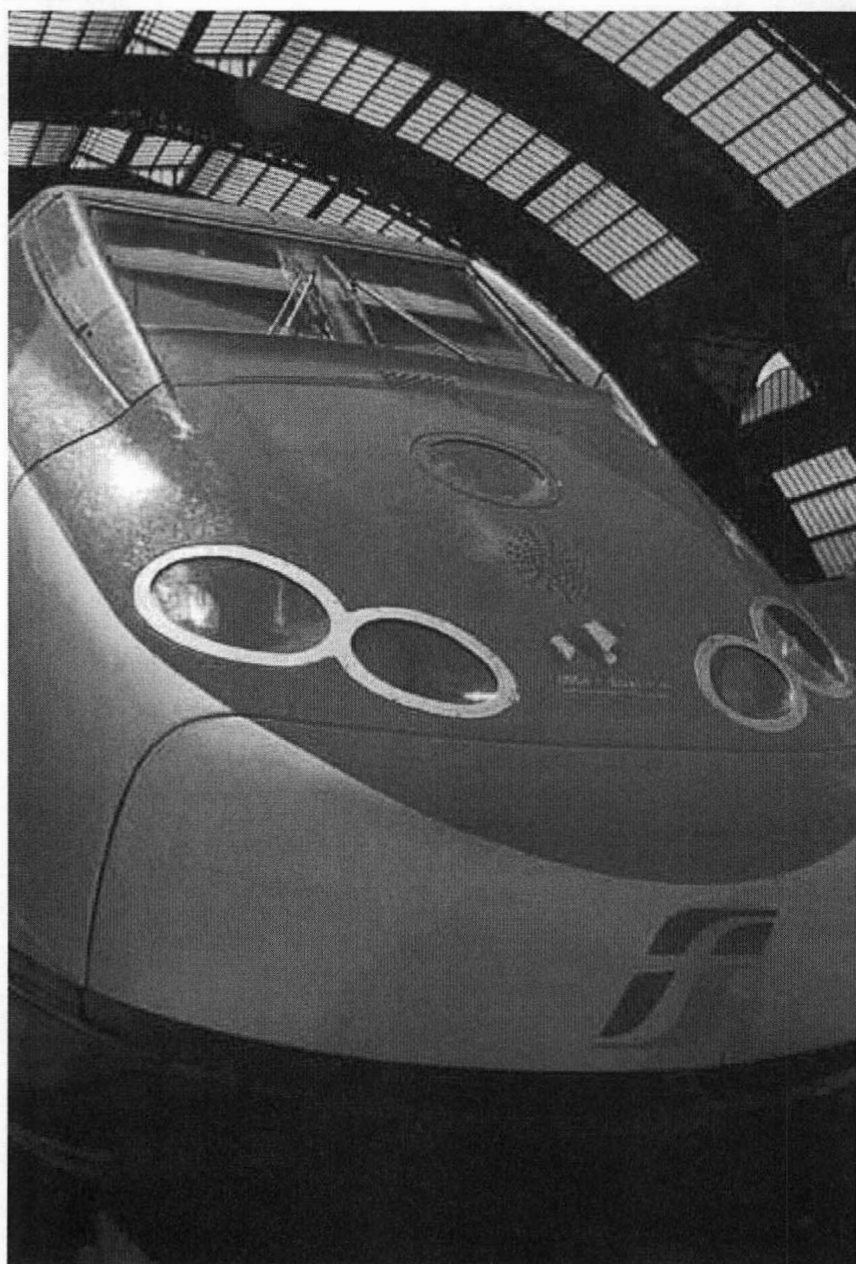
ELENCO DELLE PARTECIPAZIONI COLLEGATE VALUTATE CON IL METODO DEL PATRIMONIO NETTO

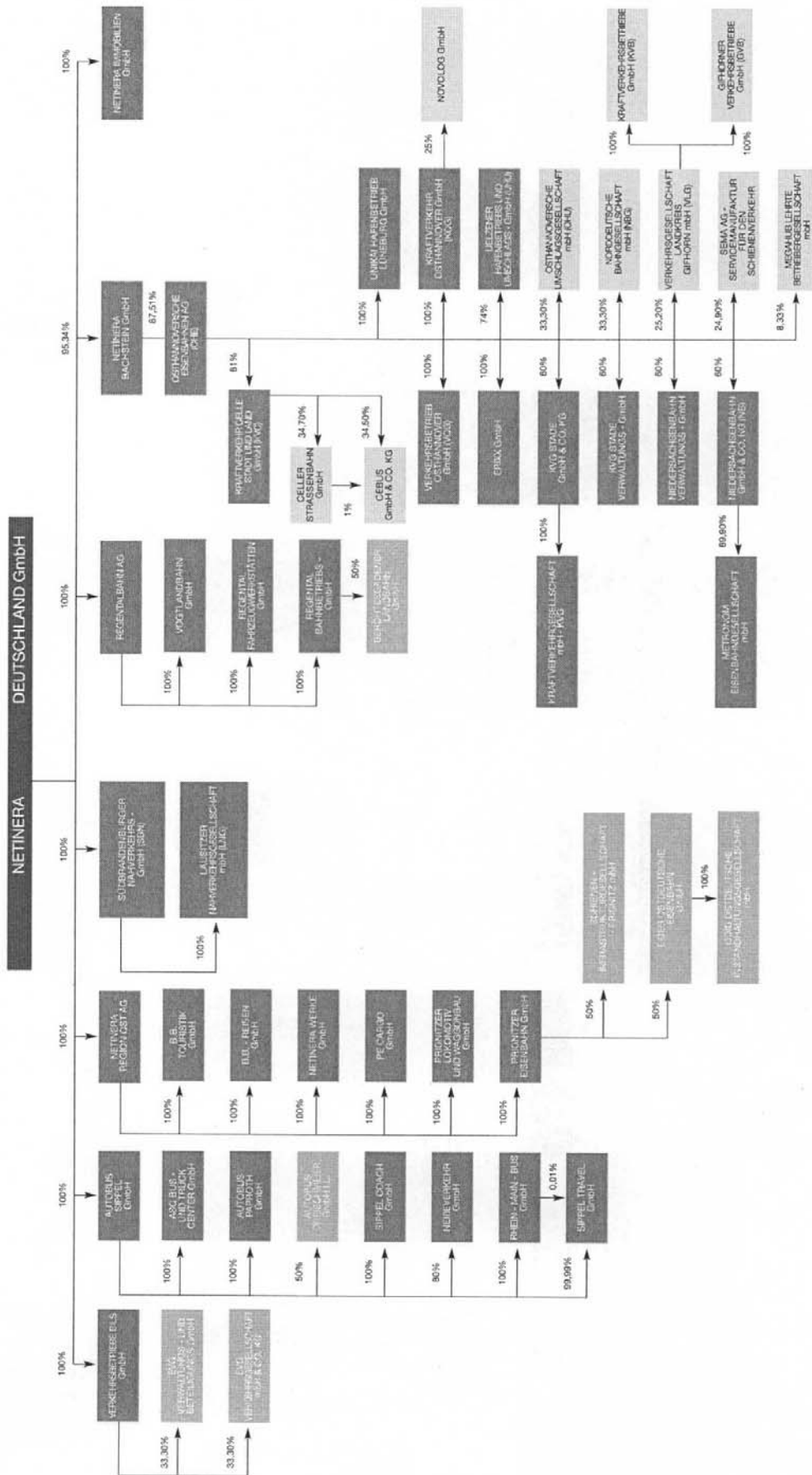
Denominazione	Sede	Capitale Sociale	Società Partecipante	% di Partecipazione
GVB Gifhorner Verkehrsbetriebe GmbH	Gifhorn	25.000	VLG Verkehrsgesellschaft Landkreis Gifhorn mbH	100
KVB Kraftverkehrsbetriebe GmbH	Isenbüttel	50.000	VLG Verkehrsgesellschaft Landkreis Gifhorn mbH	100
Galleria di base del Brennero 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
Pol Rail Srl	Roma	2.000.000	Trenitalia SpA	50
Quadrante Europa Terminal Gate SpA	Verona	16.626.000	RFI SpA	50
Eurogateway Srl	Novara	99.000	Trenitalia SpA; Cemat SpA	48
Porta Sud SpA	Bergamo	247.000	FS Sistemi Urbani SpA	35
Celler Straßenbahngesellschaft mbH	Celle	572.680	Kraftverkehr Celle Stadt und Land GmbH (KVC)	34,7
CeBus GmbH & Co. KG	Celle	25.000	Kraftverkehr Celle Stadt und Land GmbH (KVC)	35,5
Padova Container Service Srl	Padova	516.000	Cemat SpA	34,5
Alpe Adria SpA	Trieste	120.000	Trenitalia SpA	33,33
EVG Euregio - Verkehrsgesellschaft MbH & Co. KG	Münster	60.000	Verkehrsbetriebe Bils GmbH	33,33
EVG Euregio			Verkehrsbetriebe	
Verwaltungs- und Beteiligungs GmbH	Münster	25.500	Bils GmbH	33,33
Osthannoversche Umschlagsgesellschaft mbH	Wittingen	153.600	Osthannoversche Eisenbahnen Aktiengesellschaft	33,30
Terminal Tremestieri Srl	Messina	900.000	RFI SpA	33,33
Novatrans Italia Srl	Milano	100.000	Cemat SpA	30
VLG Verkehrsgesellschaft Landkreis Gifhorn mbH	Gifhorn	25.565	Osthannoversche Eisenbahn Aktiengesellschaft	25,2
Cesar Information Services - CIS Scrl	Bruxelles	100.000	Cemat SpA	25,1
Novolog GmbH	Wolfsburg	25.000	Kraftverkehr Osthannover GmbH	25
COMBIMED SA	Bruxelles	61.973	Cemat SpA	20
FNM - (già Ferrovie Nord Milano SpA)	Milano	130.000.000	FS Italiane SpA	14,74

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	FS Italiane SpA	100
FS Formazione SpA in liquidazione	Roma	637.000	FS Italiane SpA; Trenitalia SpA; RFI SpA	81
Metroscai Scarl in liquidazione	Roma	10.000	Ferservizi SpA	100
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
Servizi Ferroviari Portuali	Napoli	480.000	Serfer Srl	51
Ferport Napoli Srl in liquidazione				
Network Terminali Siciliani SpA in liquidazione	Catania	65.272	RFI SpA	50
Sideuropa Srl in liquidazione	Milano	450.000	FS Logistica SpA	50
East Rail Srl in liquidazione	Trieste	130.000	Trenitalia SpA	32
Sinter Inland Terminal in liquidazione	Milano	2.550.000	FS Logistica SpA	21,27







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 ITALIANE AL 31 DICEMBRE 2011**

1. I sottoscritti Mauro Moretti e Vittorio de Silvio, rispettivamente Amministratore Delegato e Dirigente Preposto alla redazione dei documenti contabili societari di Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A., tenuto conto:
 - di quanto previsto dall'art. 16 dello Statuto sociale di Ferrovie dello Stato Italiane 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 consolidato nel corso dell'esercizio 2011.

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 Italiane 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.

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 06359521001 - R.E.A. 962825



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 Italiane.

Data, 24 maggio 2012

Amministratore Delegato

Mauro Moretti

Dirigente Preposto

Vittorio de Silvio

Ferrovie dello Stato Italiane
UA 18/5/2012
FS-AD\A0011\PI\2012\0000299

Ferrovie dello Stato Italiane
UA 18/5/2012
FS-AD-DP\A0011\PI\2012\0000082

**RELAZIONE DELLA SOCIETA' DI REVISIONE AI SENSI DELL'ARTICOLO 14 DEL DLGS 27 GENNAIO 2010, N° 39**

All'Azionista delle
Ferrovie dello Stato Italiane SpA (già 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 Italiane SpA e sue controllate ("Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane") chiuso al 31 dicembre 2011. La responsabilità della redazione del bilancio in conformità agli International Financial Reporting Standards adottati dall'Unione Europea compete agli amministratori delle Ferrovie dello Stato Italiane SpA. E' nostra la responsabilità del giudizio professionale espresso sul bilancio e basato sulla revisione contabile.
- 2 Il nostro esame è stato condotto secondo i principi di revisione emanati dal Consiglio Nazionale dei Dottori Commercialisti e degli Esperti Contabili e raccomandati dalla Consob. In conformità ai predetti principi, la revisione è stata pianificata e svolta al fine di acquisire ogni elemento necessario per accertare se il bilancio consolidato sia viziato da errori significativi e se risulti, nel suo complesso, attendibile. Il procedimento di revisione comprende l'esame, sulla base di verifiche a campione, degli elementi probativi a supporto dei saldi e delle informazioni contenuti nel bilancio, nonché la valutazione dell'adeguatezza e della correttezza dei criteri contabili utilizzati e della ragionevolezza delle stime effettuate dagli amministratori. Riteniamo che il lavoro svolto fornisca una ragionevole base per l'espressione del nostro giudizio professionale.

Il bilancio consolidato presenta ai fini comparativi i dati dell'esercizio precedente e il prospetto della situazione patrimoniale-finanziaria consolidata al 1 gennaio 2010. Come illustrato nelle note esplicative, gli amministratori hanno riesposto alcuni dati comparativi relativi all'esercizio precedente e al prospetto della situazione patrimoniale-finanziaria consolidata al 1 gennaio 2010, che deriva dal bilancio consolidato al 31 dicembre 2010 in quanto primo bilancio redatto in conformità agli International Financial Reporting Standards adottati dall'Unione Europea, rispetto ai dati precedentemente presentati e da noi assoggettati a revisione contabile, sui quali avevamo emesso la relazione di revisione in data 1 giugno 2011. Le modalità di rideterminazione dei dati comparativi e la relativa informativa presentata nelle note esplicative, sono state da noi esaminate ai fini dell'espressione del giudizio sul bilancio consolidato chiuso al 31 dicembre 2011.

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 Consul. - 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 Wührer 23 Tel. 0303607501 - Catania 95129 Corso Italia 302 - 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 Tamara 20/A Tel. 0521242848 - Roma 00154 Largo Foehetti 29 Tel. 06570251 - Torino 10122 Corso Palestro 10 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 37135 Via Francia 21/C Tel. 0458263001

www.pwc.com/it

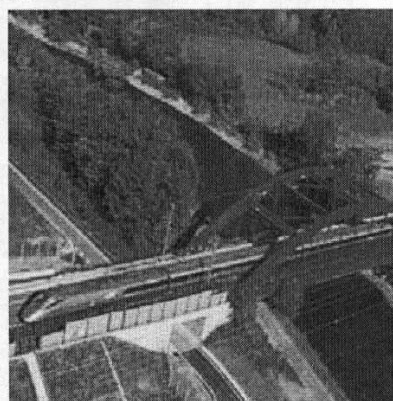
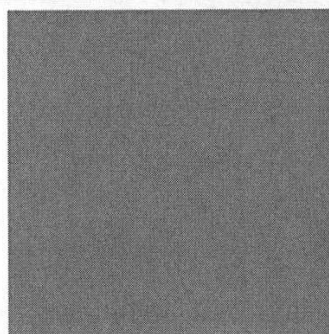
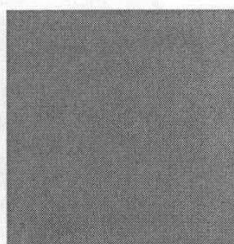


- 3 A nostro giudizio, il bilancio consolidato del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane al 31 dicembre 2011 è conforme agli International Financial Reporting Standards adottati dall'Unione Europea; esso pertanto è redatto con chiarezza e rappresenta in modo veritiero e corretto la situazione patrimoniale e finanziaria, il risultato economico ed i flussi di cassa del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane per l'esercizio chiuso a tale data.
- 4 La responsabilità della redazione della relazione sulla gestione in conformità a quanto previsto dalle norme di legge compete agli amministratori delle Ferrovie dello Stato Italiane SpA. E' di nostra competenza l'espressione del giudizio sulla coerenza della relazione sulla gestione con il bilancio, come richiesto dalla legge. A tal fine, abbiamo svolto le procedure indicate dal principio di revisione n° 001 emanato dal Consiglio Nazionale dei Dottori Commercialisti e degli Esperti Contabili e raccomandato dalla Consob. A nostro giudizio la relazione sulla gestione è coerente con il bilancio consolidato delle Ferrovie dello Stato Italiane SpA al 31 dicembre 2011.

Roma, 8 giugno 2012

PricewaterhouseCoopers SpA


Luciano Festa
(Revisore legale)



PAGINA BIANCA



BILANCIO DI ESERCIZIO DI
**FERROVIE DELLO
STATO ITALIANE**
AL 31 DICEMBRE 2011

PAGINA BIANCA

Prospetti contabili

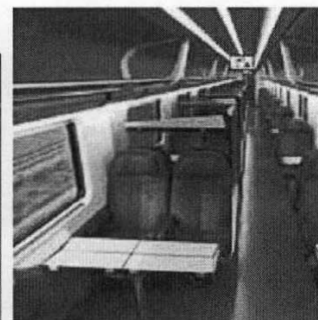
PROSPETTO DELLA SITUAZIONE PATRIMONIALE-FINANZIARIA

	Note	31.12.2011	31.12.2010
Attività			
Immobili, impianti e macchinari	(6)	42.054.287	43.043.696
Investimenti immobiliari	(7)	523.955.997	417.941.244
Attività immateriali	(8)	43.043.875	40.636.754
Attività per imposte anticipate	(9)	201.033.717	205.603.818
Partecipazioni	(10)	35.732.853.286	35.925.806.509
Attività finanziarie non correnti (inclusi derivati)	(11)	5.624.425.083	5.824.997.662
Crediti commerciali non correnti	(14)	8.494.141	8.287.562
Altre attività non correnti	(12)	909.108.182	1.164.366.964
Totale attività non correnti		43.084.968.568	43.630.684.209
Rimanenze	(13)	336.014.210	374.191.805
Crediti commerciali correnti	(14)	121.824.836	92.369.526
Attività finanziarie correnti (inclusi i derivati)	(11)	1.485.924.587	1.067.864.538
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	(15)	229.582.570	169.849.646
Crediti tributari	(16)	81.577.960	81.812.059
Altre attività correnti	(12)	216.717.219	443.315.872
Attività possedute per la vendita e gruppi in dismissione	(17)	63.037.803	0
Totale attività correnti		2.534.679.185	2.229.403.446
Totale attività		45.619.647.753	45.860.087.655
Patrimonio netto			
Capitale sociale	(18) *	38.790.425.485	38.790.425.485
Riserve	(18)	298.230.856	297.168.094
Utili (perdite) portati a nuovo	(18)	(3.026.752.981)	(3.046.628.381)
Utile (perdita) d'esercizio	(18)	41.305.322	20.921.474
Totale Patrimonio Netto		36.103.208.682	36.061.886.672
Passività			
Finanziamenti a medio/lungo termine	(20)	5.993.259.963	6.201.735.216
TFR e altri benefici ai dipendenti	(21)	16.587.683	18.024.579
Fondi rischi e oneri	(22)	100.391.654	105.036.255
Passività per imposte differite	(9)	369.499.079	385.419.822
Debiti commerciali non correnti	(25)	0	281.600
Altre passività non correnti	(24)	1.121.891.853	1.368.817.965
Totale passività non correnti		7.601.630.232	8.079.315.437

(Segue)

	Note	31.12.2011	31.12.2010
Finanziamenti a breve termine	(20)	30.252.753	130.018.507
Quota corrente dei finanziamenti a medio/lungo termine	(20)	219.783.158	208.073.966
Quota a breve dei Fondi rischi e oneri	(22)	0	31.444.338
Debiti commerciali correnti	(25)	68.467.921	55.763.934
Debiti per imposte sul reddito	(26)	409.034	29.332
Passività finanziarie correnti (inclusi derivati)	(23)	1.009.731.467	547.252.396
Altre passività correnti	(24)	586.164.506	746.303.073
Totale passività correnti		1.914.808.839	1.718.885.546
Totale passività		9.516.439.071	9.798.200.983
Totale patrimonio netto e passività		45.619.647.753	45.860.087.655

valori in euro



CONTO ECONOMICO

	Note	2011	2010
Ricavi e proventi			
Ricavi delle vendite e prestazioni	(27)	139.402.127	148.027.849
Altri proventi	(28)	6.378.916	4.656.568
Totali ricavi		145.781.043	152.684.417
Costi operativi			
Costo del personale	(29)	54.340.397	51.350.131
Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	(30)	17.139.687	22.592.922
Costi per servizi	(31)	57.437.902	55.392.342
Costi per godimento beni di terzi	(32)	8.996.685	11.948.299
Altri costi operativi	(33)	14.252.525	15.854.263
Costi per lavori interni capitalizzati	(34)	(194.940)	(138.338)
Ammortamenti	(35)	18.901.977	19.940.815
Svalutazioni e perdite (riprese) di valore			
Svalutazione delle immobilizzazioni immateriali	(36)	0	322.643
Svalutazione di immobili, impianti e macchinari	(36)	0	268.736
Rettifiche e riprese di valore su crediti	(36)	1.552.091	981.982
Accantonamenti per rischi e oneri	(37)	3.190.876	5.040.979
Risultato operativo (EBIT)		(29.836.157)	(30.870.357)
Proventi e oneri finanziari			
Proventi finanziari	(38)	330.145.289	234.838.892
Oneri finanziari	(39)	316.907.738	263.846.936
Risultato prima delle imposte		(16.598.606)	(59.878.401)
Imposte sul reddito	(40)	57.903.928	80.799.875
Risultato netto d'esercizio		41.305.322	20.921.474

valori in euro

PROSPETTO DI CONTO ECONOMICO COMPLESSIVO

	Note	2011	2010
Risultato netto del periodo	(18)	41.305.322	20.921.474
Altre componenti di conto economico complessivo			
Utili (perdite) relativi a benefici attuariali	(19)	16.688	407.653
Totale conto economico complessivo dell'esercizio		41.322.010	21.329.127

valori in euro



PROSPETTO DELLE VARIAZIONI DEL PATRIMONIO NETTO

	Capitale sociale	Riserve					Utili (perdite) portati a nuovo	Utili (perdite) d'esercizio	Totale
		Riserva legale	Riserva straordinaria	Riserve diverse	Riserva utili (perdite) attuariali per benefici ai dipendenti				
Saldo al 1° gennaio 2010	38.790.425.485	10.988.202	27.896.982	254.599.169	(227.540)	(3.118.940.207)	75.815.454	36.040.557.545	
Aumento di capitale									
Distribuzione dividendi									
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>									
<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	(3.046.628.381)	20.921.474	36.061.886.672	
Aumento di capitale									
Distribuzione dividendi									
Destinazione del risultato netto dell'esercizio precedente		1.046.074					19.875.400	(20.921.474)	0
Utile/(perdita) complessivo rilevato di cui:									
<i>Utile/(perdita) rilevato direttamente a patrimonio netto</i>									
<i>Altri movimenti</i>					16.688				16.688
<i>Utile (perdita) d'esercizio</i>							41.305.322		41.305.322
Saldo al 31 dicembre 2011	38.790.425.485	15.537.904	27.896.982	254.599.169	196.801	(3.026.752.981)	41.305.322	36.103.208.682	

valori in euro

RENDICONTO FINANZIARIO

	2011	2010
Utile/(perdita) di esercizio	41.305.322	20.921.474
Ammortamenti	18.901.977	19.940.815
Accantonamenti e svalutazioni	108.087.365	38.545.243
(Plusvalenze)/Minusvalenze da alienazioni	0	0
Variazione delle rimanenze	14.177.058	21.200.923
Variazione dei crediti commerciali	(29.661.889)	12.381.008
Variazione dei debiti commerciali	12.422.387	(7.369.643)
Variazione delle imposte differite attive e passive	(11.350.642)	(46.458.012)
Variazione dei crediti e debiti per imposte	613.801	(2.553.489)
Variazione delle altre attività	481.861.213	806.458.174
Variazione delle altre passività	(412.464.679)	(806.878.471)
Utilizzo fondo rischi ed oneri	(3.983.105)	(4.253.376)
Pagamento benefici ai dipendenti	(2.271.729)	(2.487.366)
Flusso di cassa netto generato (assorbito) da attività operativa	217.637.079	49.447.280
Investimenti in immobilizzazioni materiali	(314.310)	(657.166)
Investimenti immobiliari	(2.149.693)	(3.105.281)
Investimenti in immobilizzazioni immateriali	(13.399.187)	(14.639.955)
Investimenti in partecipazioni	(90.500.749)	(250.220.819)
Investimenti	(106.363.939)	(268.623.221)
Disinvestimenti in immobilizzazioni materiali	0	268.737
Disinvestimenti in immobilizzazioni immateriali	0	322.643
Disinvestimenti in partecipazioni	0	30.031.452
Disinvestimenti	0	30.622.832
Variazione delle attività finanziarie	48.835.382	352.353.501
Flusso di cassa netto generato (assorbito) da attività di investimento	(57.528.557)	114.353.112
Rimborsi di finanziamenti a medio/lungo termine	(196.766.061)	(190.902.121)
Variazione dei finanziamenti a breve	(99.765.754)	124.018.432
Variazione delle passività finanziarie	(63.654)	45.438
Flusso di cassa netto generato (assorbito) da attività di finanziamento	(296.595.469)	(66.838.251)
Flusso di cassa complessivo generato (assorbito) nel periodo	(136.486.947)	96.962.141
Disponibilità liquide a inizio periodo	288.016.054	191.053.913
Disponibilità liquide a fine periodo	151.529.107	288.016.054
di cui saldo del c/c intersocietario	(78.053.463)	118.166.408
		<i>valori in euro</i>

Note esplicative al Bilancio civilistico

1. Premessa

Il presente bilancio civilistico relativo all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2011 (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 Italiane 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.

2. Società

Ferrovie dello Stato Italiane SpA (nel seguito anche la "Società" ovvero "FS Italiane") 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, Piazza della Croce Rossa 1.

Gli Amministratori in data 24 maggio 2012 hanno approvato il bilancio di esercizio al 31 dicembre 2011 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 24 maggio 2012, data di approvazione da parte 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 36.207milioni di euro e un utile d'esercizio di pertinenza del Gruppo di 282milioni 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 24 maggio 2012, 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.

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 7 - 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, ammoderna-

mento 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 Cespite	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'apprezzamento del capitale investito e non sono destinati alla vendita nel normale svolgimento dell'attività imprenditoriale. Inoltre, gli investimenti immobiliari non sono utilizzati nella produzione o nella fornitura di beni o di servizi o nell'amministrazione aziendale. I principi contabili utilizzati per la contabilizzazione della voce in oggetto sono conformi ai criteri precedentemente descritti per la voce "Immobili, impianti e macchinari".

Nel caso in cui viene avviato un progetto di sviluppo con la prospettiva di una vendita futura, gli immobili sono riclassificati nella voce "Rimanenze" a seguito del cambiamento della destinazione d'uso. Il valore contabile alla data di cambio della destinazione dell'immobile viene assunto come costo per la successiva contabilizzazione tra le rimanenze.

Attività immateriali

Le attività immateriali sono costituite da elementi non monetari, identificabili e privi di consistenza fisica, controllabili e atti a generare benefici economici futuri. Tali elementi sono rilevati al costo di acquisto e/o di produzione, comprensivo delle spese direttamente attribuibili per predisporre l'attività al suo utilizzo, al netto degli ammortamenti cumulati e delle eventuali perdite di valore. Gli eventuali interessi passivi maturati durante e per lo sviluppo delle immobilizzazioni immateriali sono considerati parte del costo di acquisto.

L'ammortamento ha inizio nel momento in cui l'attività è disponibile all'uso ed è ripartito sistematicamente in relazione alla residua possibilità di utilizzazione della stessa e cioè sulla base della stimata vita utile. Le principali immobilizzazioni immateriali si distinguono in:

(a) Concessioni, licenze e marchi

Le concessioni, le licenze e marchi sono ammortizzati in quote costanti in base alla relativa durata. I costi delle licenze *software* inclusivi delle spese sostenute per rendere il *software* pronto per l'utilizzo sono ammortizzati a quote costanti in 5 anni.

I costi relativi alla manutenzione dei programmi *software* sono spesati nel momento in cui sono sostenuti.

(b) Costi di ricerca e sviluppo

I costi relativi all'attività di ricerca sono imputati al conto economico dell'esercizio in cui sono sostenuti, mentre i costi di sviluppo sono iscritti tra le immobilizzazioni immateriali laddove risultino soddisfatte tutte le seguenti condizioni:

- il progetto è chiaramente identificato e i costi a esso riferiti sono identificabili e misurabili in maniera attendibile;
- è dimostrata la fattibilità tecnica del progetto;
- è dimostrata l'intenzione di completare il progetto e di vendere o utilizzare i beni immateriali generati dal progetto;
- esiste un mercato potenziale o, in caso di uso interno, è dimostrata l'utilità dell'immobilizzazione immateriale per la produzione dei beni immateriali generati dal progetto;
- sono disponibili le risorse tecniche e finanziarie necessarie per il completamento del progetto.

L'ammortamento di eventuali costi di sviluppo iscritti tra le immobilizzazioni immateriali inizia a partire dalla data in cui il risultato generato dal progetto è utilizzabile e viene effettuato in un periodo pari a 5 anni. Qualora, in un identificato progetto interno di formazione di un'attività immateriale, la fase di ricerca non sia distinguibile dalla fase di sviluppo il costo derivante da tale progetto è interamente imputato a conto economico come se lo stesso fosse sostenuto esclusivamente nella fase di ricerca. Gli utili e le perdite derivanti dall'alienazione di un'attività immateriale sono determinati come differenza tra il valore di dismissione, al netto dei costi di vendita, e il valore di carico del bene e sono rilevati a conto economico al momento dell'alienazione.

Riduzione di valore delle attività immateriali e materiali

l) 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. 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) 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 perdite durevoli di valore.

Qualora la partecipazione detenuta dall'impresa, non di controllo né di collegamento, non sia quotata in un mercato attivo e l'impiego di un opportuno modello di valutazione non risulti attendibile, l'investimento si valuta, comunque, al costo.

Nel caso di partecipazioni valutate al costo, si procede ad una svalutazione con impatto al conto economico per perdite durevoli di valore. Qualora vengano meno le cause che hanno indotto la svalutazione è necessario ripristinare il valore fino a concorrenza, al massimo, del costo originario. Tale ripristino viene iscritto a conto economico.

Strumenti Finanziari

Crediti e finanziamenti attivi

Le attività finanziarie e i crediti sono rilevati nell'attivo quando la società diviene parte nelle clausole contrattuali dello strumento e viene eliminata quando i diritti contrattuali connessi scadono o sono trasferiti insieme ai rischi e benefici derivanti dall'attività. Per i 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. Nella presente categoria sono classificate le seguenti voci: "Attività finanziarie non correnti", "Attività finanziarie correnti", "Crediti commerciali correnti", "Crediti commerciali non correnti", "Altre attività correnti" e "Altre attività non 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 la Società 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 "Rettifiche e riprese di valore su crediti". I crediti e i finanziamenti attivi non recuperabili sono rappresentati nella situazione patrimoniale e finanziaria 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.

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, Debiti Commerciali e Altre passività finanziarie

I finanziamenti, i debiti commerciali e le altre passività finanziarie 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, i debiti commerciali e le altre passività finanziarie sono classificate 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, i debiti commerciali e le altre passività

finanziarie sono rimosse dal bilancio al momento della loro estinzione e quando la Società abbia trasferito tutti i rischi e gli oneri relativi allo strumento stesso.

Strumenti finanziari derivati

Gli strumenti finanziari derivati sono volti a fronteggiare l'esposizione al rischio 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, trattandosi di strumenti finanziari derivati di copertura sono contabilizzati secondo le modalità stabilite per l'*hedge accounting* solo quando:

- all'inizio della copertura, esistono sia la designazione formale sia 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 uno strumento finanziario derivato è designato a 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 cumulata è stornata dalla riserva di patrimonio netto e contabilizzata 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 associata a quella parte della copertura inefficace è iscritta 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. Il momento della contabilizzazione degli strumenti finanziari derivati è la 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, costituite dagli immobili di *trading* ereditate nel 2007 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

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.

II) Altri benefici ai dipendenti successivi al rapporto di lavoro (TFR e CLC)

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 (*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. 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 definita, 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 Italiane.

Pertanto viene rilevato in bilancio, sulla base delle tecniche attuariali precedentemente menzionate, un fondo che accoglie l'onere attualizzato relativo ai dipendenti in pensione aventi diritto al beneficio, nonché la quota di beneficio maturata per i dipendenti in attività e da erogarsi successivamente alla cessazione del rapporto di lavoro. Il trattamento contabile dei benefici prodotti dalla CLC e gli effetti derivanti dalla valutazione attuariale sono gli stessi previsti per il fondo TFR.

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 ricavi delle vendite e prestazioni, come componente positivo del conto economico.

Riconoscimento dei costi

I costi sono riconosciuti quando sono relativi a beni e servizi acquistati o consumati nell'esercizio o per ripartizione sistematica.

Imposte sul reddito

Le imposte correnti sono determinate in base alla stima del reddito imponibile della Società e in conformità alla vigente normativa fiscale delle imprese.

Le imposte anticipate e differite sono calcolate a fronte di tutte le differenze che emergono tra la base imponibile di una attività o passività e il relativo valore contabile, ad eccezione di quelle relative a differenze rivenienti dalle partecipazioni in società controllate, quando la tempistica di rigiro di tali differenze è soggetta al controllo della Società e risulta probabile che non si riverseranno in un lasso di tempo ragionevolmente prevedibile. Le imposte anticipate, incluse quelle relative alle perdite fiscali pregresse, per la quota non compensata dalle imposte differite, sono riconosciute nella misura in cui è probabile che sia disponibile un reddito imponibile futuro a fronte del quale le stesse possano essere recuperate. Le imposte anticipate e differite sono determinate utilizzando le aliquote fiscali che si prevede saranno applicabili negli esercizi nei quali le differenze saranno realizzate o estinte.

Le imposte correnti, le imposte anticipate e differite sono rilevate nel conto economico, ad eccezione di quelle relative a voci rilevate 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 non rilevanti per la Società

Il legislatore comunitario ha adottato alcuni principi contabili e interpretazioni, obbligatori a partire dal 1° Gennaio 2011, che disciplinano fattispecie e casistiche non presenti all'interno della Società alla data del presente bilancio annuale, ma che potrebbero avere effetti contabili su transazioni ed accordi futuri.

- Modifiche allo IAS 32 – “*Classificazione delle emissioni di diritti*”, al fine di disciplinare la contabilizzazione dell'emissione di diritti denominati in valuta diversa da quella funzionale dell'emittente.
- Modifiche all'IFRIC 14 – “*Pagamenti anticipati relativi a una previsione di contribuzione minima*”, che consente alle società che versano anticipatamente una contribuzione minima dovuta di riconoscerla come attività.
- Modifiche all'IFRIC 19 – “*Estinzione di passività finanziarie con strumenti rappresentativi di capitale*”, che fornisce le linee guida circa la rilevazione dell'estinzione di una passività finanziaria attraverso l'emissione di strumenti di capitale.

Principi contabili non ancora applicabili in quanto non omologati dall'Unione Europea

In data 12 novembre 2009 lo IASB ha emesso la prima parte del principio contabile “IFRS 9 – *Strumenti finanziari*”, che sostituirà lo “IAS 39 – *Strumenti finanziari: rilevazione e valutazione*”. Questa prima pubblicazione riguarda la classificazione degli strumenti finanziari ed è inserita in un progetto articolato in tre fasi che riguarderanno rispettivamente le modalità di determinazione dell'*impairment* di attività finanziarie e le modalità di applicazione dell'*hedge accounting*. L'emissione del nuovo principio, che ha l'obiettivo di semplificare e ridurre la complessità delle contabilizzazioni 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 che, al fine di normalizzare gli effetti relativi alla volatilità che sorge dalla decisione di valorizzare le passività finanziarie al relativo *fair value*, disciplina di rilevare le variazioni in oggetto nel prospetto del conto economico complessivo, senza impatti sul risultato netto del periodo rappresentato nel prospetto di conto economico.

In data 7 ottobre 2010 lo IASB ha pubblicato alcuni emendamenti al principio “IFRS 7 – *Strumenti finanziari: informazioni integrative*”, applicabile per i periodi contabili che avranno inizio il o dopo il 1° luglio 2011. Gli emendamenti sono stati emessi con l'intento di migliorare la comprensione delle transazioni di trasferimento (*derecognition*) delle attività finanziarie, inclusa la comprensione dei possibili effetti de-

rivanti da qualsiasi rischio rimasto in capo all'impresa che ha trasferito tali attività. Si ritiene che l'adozione di tale versione rivista non comporterà alcun effetto significativo sui bilanci futuri della Società.

In data 20 dicembre 2010 lo IASB ha emesso un emendamento minore allo "IAS 12 – Imposte sul reddito", applicabile in modo retrospettivo dal 1° gennaio 2012, che chiarisce la determinazione delle imposte differite sugli investimenti immobiliari valutati al *fair value*. Tale modifica introduce la presunzione che le imposte differite relative agli investimenti immobiliari valutati al *fair value* (IAS 40) devono essere determinate tenendo conto che il valore contabile di tale attività sarà recuperato attraverso la vendita. Conseguentemente a tale emendamento il "SIC-21 – Imposte sul reddito – Recuperabilità di un'attività non ammortizzabile rivalutata" non sarà più applicabile. Si ritiene che l'adozione di tale versione rivista non comporterà alcun effetto significativo sui bilanci futuri della Società.

In data 12 maggio 2011 lo IASB ha emesso il principio "IFRS 10 – Bilancio" che sostituirà il "SIC-12 Consolidamento – Società a destinazione specifica" (società veicolo) e parti dello "IAS 27 – Bilancio consolidato e separato" che sarà ridenominato "*Bilancio separato*" e disciplinerà il trattamento contabile delle partecipazioni nel bilancio separato. Il nuovo principio muove dai principi esistenti, individuando nel concetto di controllo il fattore determinante ai fini del consolidamento di una società nel bilancio consolidato della controllante. Esso fornisce, inoltre, una guida per determinare l'esistenza del controllo laddove sia difficile da accertare. Il principio è applicabile in modo retrospettivo dal 1° gennaio 2013. La Società sta valutando gli impatti derivanti dall'applicazione della modifica.

In data 12 maggio 2011 lo IASB ha emesso il principio "IFRS 12 – Informazioni aggiuntive su partecipazioni in altre imprese", applicabile in modo retrospettivo dal 1° gennaio 2013, che disciplina le informazioni aggiuntive da fornire su ogni tipologia di partecipazione, ivi incluse quelle su imprese controllate, gli accordi di compartecipazione, collegate, società a destinazione specifica ed altre società veicolo non consolidate. La Società sta valutando gli impatti derivanti dall'applicazione della modifica.

In data 12 maggio 2011 lo IASB ha emesso il principio "IFRS 13 – Misurazione del *fair value*", applicabile in modo prospettico dal 1° gennaio 2013, che chiarisce le modalità di determinazione del *fair value* ai fini del bilancio e si applica a tutti i principi IFRS che richiedono o permettono la misurazione del *fair value* o la presentazione di informazioni basate sul *fair value*. La Società sta valutando gli impatti derivanti dall'applicazione della modifica.

In data 16 giugno 2011 lo IASB ha emesso un emendamento allo "IAS 1 – Presentazione del bilancio", applicabile dagli esercizi aventi inizio dopo o dal 1° luglio 2012, che disciplina il raggruppamento di tutti i componenti presentati tra gli Altri utili/(perdite) complessivi a seconda che esse possano o meno essere riclassificati successivamente a conto economico.

Dall'adozione di tale principio non sono previsti effetti significativi per la Società.

In data 16 giugno 2011 lo IASB ha emesso un emendamento allo "IAS 19 – Benefici ai dipendenti", è applicabile in modo retrospettivo dall'esercizio avente inizio dal 1° gennaio 2013, che elimina l'opzione di differire il riconoscimento degli utili e delle perdite attuariali con il metodo del corridoio, richiedendo la presentazione nella situazione patrimoniale e finanziaria del *deficit* o *surplus* del fondo nella sua interezza, ed il riconoscimento separato nel conto economico delle componenti di costo legate alla prestazione lavorativa e gli oneri finanziari netti, e l'iscrizione degli utili e perdite attuariali che derivano dalla rimisurazione in ogni esercizio delle passività e attività tra gli Altri utili/(perdite) complessivi. Inoltre, il rendimento delle attività incluso tra gli oneri finanziari netti dovrà essere calcolato sulla base del tasso di sconto della passività e non più del rendimento atteso delle stesse. L'emendamento infine, introduce nuove informazioni aggiuntive da fornire nelle note al bilancio. La Società sta valutando gli impatti derivanti dall'applicazione della modifica.

In data 16 dicembre 2011 lo IASB ha emesso alcuni emendamenti allo "IAS 32 – Strumenti finanziari: esposizione nel bilancio", applicabili in modo retrospettivo per gli esercizi aventi inizio dal o dopo il 1° gennaio 2014, per chiarire l'applicazione di alcuni criteri per la compensazione delle attività e delle passività finanziarie presenti nello IAS 32. Dall'adozione di tale principio non sono previsti effetti significativi per la Società.

In data 16 dicembre 2011 lo IASB ha emesso alcuni emendamenti all'IFRS 7 – Strumenti finanziari: informazioni integrative". L'emendamento richiede informazioni sugli effetti o potenziali effetti dei contratti di

compensazione delle attività e passività finanziarie sulla situazione patrimoniale-finanziaria. Gli emendamenti sono applicabili per gli esercizi aventi inizio dal o dopo il 1° gennaio 2013 e periodi intermedi successivi a tale data. Le informazioni devono essere fornite in modo retrospettivo. Si ritiene che l'adozione di tale versione rivista non comporterà alcun effetto significativo sul bilancio separato della Società.

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, nello specifico rischio di tasso e 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 non adempiendo ad un'obbligazione e tale rischio deriva principalmente dai crediti commerciali e dagli investimenti finanziari della Società nei confronti di terzi. Si precisa, comunque, che le attività finanziarie sono costituite principalmente da finanziamenti a società del Gruppo e non generano, pertanto, rischio di credito. 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 commerciali 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. Con riferimento al rischio di credito derivante dall'attività di investimento è in vigore una *policy* per l'impiego della liquidità che definisce (I) i requisiti minimi della controparte finanziaria in termini di merito di credito ed i relativi limiti di concentrazione (II) le tipologie di prodotti finanziari utilizzabili. Di seguito si riportano le tabelle che evidenziano l'esposizione al rischio di credito:

	31.12.2011	31.12.2010
Crediti commerciali correnti	138.180	107.173
Crediti tributari	81.578	81.812
Altre attività correnti	216.870	443.316
Attività finanziarie non correnti (inclusi derivati)	5.624.425	5.824.998
Altre attività non correnti	909.108	1.164.367
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti ^(a)	229.583	169.850
Attività finanziarie correnti (inclusi derivati)	1.485.925	1.067.864
Crediti commerciali non correnti	8.640	8.434
Totale esposizione al lordo del fondo svalutazione	8.694.309	8.867.814

v valori in migliaia di euro

(a) Totale voce bilancio

	31.12.2011	31.12.2010
Pubblica Amministrazione, Stato Italiano, Regioni	1.122.252	1.612.389
Clienti ordinari	40.084	35.599
Istituti finanziari ^(b)	174.356	112.036
Società del Gruppo	7.201.694	6.958.934
Altri debitori	100.697	91.042
Totale esposizione al lordo del fondo svalutazione	8.639.083	8.810.000

valori in migliaia di euro

(b) Sono indicati i soli crediti verso banche e poste

Nella tabella seguente sono riportati in percentuale e per anzianità i crediti su esposti, al netto del fondo svalutazione.

	31.12.2011				Totale
	A scadere	Scaduti da			
		0-180	180-365	oltre 365	
Pubblica Amministrazione, Stato Italiano, Regioni	99,91%	0,02%	0,03%	0,04%	100%
Clienti ordinari	62,80%	13,85%	2,28%	21,07%	100%
Istituti finanziari	100,00%				100%
Società del Gruppo	99,05%	0,53%	0,03%	0,39%	100%
Altri debitori	100,00%				100%
Totale	99,09%	0,49%	0,03%	0,39%	100%

valori in migliaia di euro

Rischio di liquidità

Il rischio di 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 finanziario della Società è finalizzato essenzialmente alla corresponsione di finanziamenti attivi a favore delle società del Gruppo. La Capogruppo adotta tecniche di *asset liability management* nelle attività di raccolta di capitale di debito e di finanziamento alle società del Gruppo. Allo stato attuale i finanziamenti concessi ripropongono alle società controllate le caratteristiche tecniche dell'indebitamento sottostante tali da consentire una coincidenza temporale tra entrate ed uscite monetarie derivanti da interessi e rimborsi in linea capitale.

Accanto alle suddette linee guida, per far fronte a temporanee esigenze di liquidità la Società si è dotata nel corso del 2011 di una "Backup Credit Facility" dell'importo massimo di Euro 1.500 milioni, su base "committed" accesa con un pool di otto finanziatori e con scadenza pari a tre anni; tale linea di credito è stata posta in essere con una finalità "general purpose" ed in tal senso garantisce alla Società la possibilità di ricorrere a tale strumento di provvista per le più varie tipologie di fabbisogno operativo. Inoltre, sempre ai fini di far fronte a temporanee esigenze di liquidità, la Società ha a disposizione ulteriori linee di credito "uncommitted" concesse dal sistema bancario.

Le scadenze contrattuali delle passività finanziarie, indicate al lordo degli interessi da versare, sono esposte nella tabella seguente:

31 dicembre 2011	Valore contabile	Flussi finanziari Contrattuali	6 mesi o meno	6-12 mesi	1-2 anni	2-5 anni	Oltre 5 anni
Passività finanziarie							
Prestiti obbligazionari	3.300.514	3.841.273	27.950	24.465	636.530	924.582	2.227.746
Finanziamenti da banche	1.377.489	1.628.640	34.181	114.276	593.544	332.490	554.149
Debiti verso altri finanziatori	1.565.292	1.900.000	100.000	100.000	200.000	600.000	900.000
Debiti commerciali	68.468	68.468	68.468	0	0	0	0
Passività finanziarie	1.009.732	1.009.732	1.009.732	0	0	0	0
Totale	7.321.495	8.448.113	1.240.331	238.741	1.430.074	1.857.072	3.681.895

valori in migliaia di euro

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							
Prestiti obbligazionari	3.297.621	4.168.635	19.214	23.117	54.301	1.101.487	2.970.516
Finanziamenti da banche	1.543.961	1.847.164	133.167	115.358	118.456	815.204	664.979
Debiti verso altri finanziatori	1.698.246	2.100.000	100.000	100.000	200.000	600.000	1.100.000
Debiti commerciali	56.046	56.046	55.764	0	282	0	0
Passività finanziarie	547.252	547.253	547.253	0	0	0	0
Totale	7.143.126	8.719.098	855.398	238.475	373.039	2.516.691	4.735.495

valori in migliaia di euro

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. Si precisa, inoltre, che l'indebitamento in scadenza entro sei mesi è costituito principalmente dai debiti il cui servizio trova copertura finanziaria negli stanziamenti previsti nelle Leggi Finanziarie e dal saldo contabile del conto corrente intersocietario delle società con impieghi netti sul sistema di *cash pooling* della Capogruppo.

Nella tabella che segue sono riportati i valori contabili delle Passività finanziarie in base alla scadenza entro 12 mesi, da 1 a 5 anni e oltre i cinque anni.

31 dicembre 2011	Totale valore contabile	Entro 12 mesi	da 1-5 anni	Oltre 5 anni
Passività finanziarie				
Prestiti obbligazionari	3.300.514	8.114	1.384.600	1.907.800
Finanziamenti da banche	1.377.489	103.562	789.885	484.042
Debiti verso altri finanziatori	1.565.292	138.360	612.039	814.893
Debiti commerciali	68.468	68.468	0	0
Passività finanziarie (escluso derivati)	1.009.732	1.009.732	0	0
Totale	7.321.495	1.328.236	2.786.524	3.206.735

valori in migliaia di euro

31 dicembre 2010	Totale valore contabile	Scadenze valore contabile		
		Entro 12 mesi	da 1-5 anni	Oltre 5 anni
Passività finanziarie				
Prestiti obbligazionari	3.297.621	5.221	848.300	2.444.100
Finanziamenti da banche	1.543.961	199.918	775.793	568.250
Debiti verso altri finanziatori	1.698.246	132.954	588.123	977.169
Debiti commerciali	56.046	56.046	0	0
Passività finanziarie (escluso derivati)	547.252	547.252	0	0
Totale	7.143.126	941.391	2.212.216	3.989.519

valori in migliaia di euro

Rischio di mercato, nello specifico rischio di tasso e di cambio

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. All'interno dei rischi di mercato la Società è limitatamente esposta al Rischio di tasso ed al Rischio di cambio.

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 alla Società con il già citato atto di scissione dalla ex Ferrovie Real Estate SpA. In particolare, le passività finanziarie a tasso variabile sono nella quasi totalità compensate da corrispondenti attività finanziarie nei confronti delle controllate a meno del prestito prima citato pari appunto, a 475.000mila euro.

Finanziamenti a medio/lungo termine (inclusa quota a breve)

	Saldo contabile	Valore nozionale	% rispetto a indebitamento	Quota corrente valore nozionale	Quota valore nozionale con scadenza tra		
					1 e 2 anni	2 e 5 anni	oltre 5 anni
- tasso variabile	3.776.898	3.767.400	0,61	-	1.075.000	784.600	1.907.800
- tasso fisso	2.436.145	2.434.335	0,39	208.475	217.387	709.538	1.298.935
2011	6.213.043	6.201.735		208.475	1.292.387	1.494.138	3.206.735
- tasso variabile	3.773.594	3.767.400	0,59	-	-	1.323.300	2.444.100
- tasso fisso	2.636.215	2.634.266	0,41	199.931	208.475	680.441	1.545.419
2010	6.409.809	6.401.666		199.931	208.475	2.003.741	3.989.519

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 finanziari a fronte di una variazione di +/- 50 *basis point* dei tassi di interesse *Euribor* applicati a tutti i finanziamenti passivi nel corso del 2011, con evidenza della sostanziale compensazione derivante dalla contestuale variazione dei proventi dei finanziamenti attivi a fronte di una medesima variazione nei tassi di interesse.

	Shift +50 bps	Shift -50bps
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.

Attività e passività finanziarie per categoria

A complemento dell'informativa sui rischi finanziari nella tabella seguente, si evidenzia la riconciliazione tra attività e passività finanziarie come riportate nella situazione patrimoniale – finanziaria per categoria di attività e passività finanziarie identificate sulla base dei requisiti dell'IFRS 7:

31 dicembre 2011	Crediti e finanziamenti attivi	Debiti e finanziamenti passivi
Attività finanziarie non correnti (inclusi derivati)	5.624.425	
Crediti commerciali non correnti	8.494	
Altre attività non correnti	909.108	
Crediti commerciali correnti	121.825	
Attività finanziarie correnti (inclusi derivati)	1.485.925	
Altre attività correnti	216.717	
Finanziamenti a medio/lungo termine		5.993.260
Debiti commerciali non correnti		0
Altre passività non correnti		1.121.892
Finanziamenti a breve termine e quota corrente finanziamenti medio/lungo termine		250.036
Debiti commerciali correnti		68.468
Passività finanziarie correnti (inclusi derivati)		1.009.731
Altre passività correnti		586.165

valori in migliaia di euro

31 dicembre 2010	Crediti e finanziamenti attivi	Debiti e finanziamenti passivi
Attività finanziarie non correnti (inclusi derivati)	5.824.998	
Crediti commerciali non correnti	8.288	
Altre attività non correnti	1.164.367	
Crediti commerciali correnti	92.370	
Attività finanziarie correnti (inclusi derivati)	1.067.865	
Altre attività correnti	443.316	
Finanziamenti a medio/lungo termine		6.201.735
Debiti commerciali non correnti		282
Altre passività non correnti		1.368.818
Finanziamenti a breve termine e quota corrente finanziamenti medio/lungo termine		338.092
Debiti commerciali correnti		55.764
Passività finanziarie correnti (inclusi derivati)		547.252
Altre passività correnti		746.303

valori in migliaia di euro

A fronte delle attività e passività sopraindicate non sono stati posti in essere strumenti derivati di copertura.

6. 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 2011 non si sono verificate variazioni nella vita utile stimata dei beni.

	Terreni e fabbricati	Attrezzatura industriale commerciale	Altri beni	Immobilizzazioni in corso	Totale
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
Investimenti	0	0	0	314	314
Passaggi in esercizio	493	0	193	(686)	0
Ammortamenti	(706)	(85)	(513)	0	(1.304)
Alienazioni e dismissioni	0	0	0	0	0
Riclassifiche	0	0	0	0	0
Totale variazioni	(213)	(85)	(320)	(372)	(990)
Costo storico	51.482	523	13.237	443	65.685
Ammortamenti e perdite di valore	(11.150)	(284)	(12.197)	0	(23.631)
Consistenza al 31.12.2011	40.332	239	1.040	443	42.054

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 2011 sono stati dismessi "Altri beni" completamente ammortizzati, che hanno comportato una riduzione di 18mila euro del costo storico e del relativo fondo ammortamento.

7. 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 2011 non si sono verificate variazioni nella vita utile stimata dei beni.

	Terreni	Fabbricati	Terreni	Fabbricati
Saldo al 1° Gennaio				
Costo	413.022	283.181	416.406	281.855
Fondo Ammortamento	(6.044)	(93.678)	(4.084)	(89.392)
Fondo Svalutazione	(147.689)	(30.851)	(147.750)	(31.076)
Valore a bilancio	259.289	158.652	264.572	161.387
Variazioni dell'esercizio				
Incrementi	0	2.150	0	3.106
Riclassifiche (1)	(24.925)	(14.112)	(3.323)	(539)
Dismissioni (2)	0	0	0	(264)
Ammortamento	(1.960)	(4.646)	(1.960)	(5.038)
Scissione (3)	76.484	73.025	0	0
Totale Variazioni	49.599	56.417	(5.283)	(2.735)
Saldo al 31 Dicembre				
Costo	455.614	392.579	413.022	283.181
Fondo Ammortamento	(8.004)	(156.095)	(6.044)	(93.678)
Fondo Svalutazione	(138.722)	(21.415)	(147.689)	(30.851)
Valore a bilancio	308.888	215.069	259.289	158.652
(1) Riclassifiche				
Costo	(42.876)	(46.227)	(3.384)	(1.235)
Fondo Ammortamento	0	22.297	0	385
Fondo Svalutazione	17.951	9.818	61	311
Totale	(24.925)	(14.112)	(3.323)	(539)
(2) Dismissioni				
Costo	0	0	0	(545)
Fondo Ammortamento	0	0	0	281
Fondo Svalutazione	0	0	0	0
Totale	0	0	0	(264)
(3) Scissione				
Costo	85.468	153.475	0	0
Fondo Ammortamento	0	(80.068)	0	0
Fondo Svalutazione	(8.984)	(382)	0	0
Totale	76.484	73.025	0	0

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.

La riduzione netta relativa alle riclassifiche (39.037mila euro) è attribuibile:

- al trasferimento dalla voce "Rimanenze" dei beni non più destinati alla vendita per 14.609 mila euro;
- al trasferimento alla voce "Rimanenze" dei beni da destinare alla vendita per 1.538 mila euro;
- al trasferimento alla voce "Attività possedute per la vendita" di fabbricati e terreni delle officine ferroviarie rientranti nel piano di conferimento alla controllata Trenitalia SpA, per complessivi 52.108mila euro.

Gli incrementi per scissioni sono relativi al trasferimento da parte di Rete Ferrovia Italiana SpA degli immobili non strumentali ubicati nelle stazioni di Milano Centrale, Roma Termini, Napoli Centrale e Torino Porta Nuova.

8. Attività Immateriali

La voce ammonta a 43.044mila euro con una variazione in aumento di 2.408mila euro rispetto al 31 dicembre 2010.

Nella seguente tabella sono riportate le consistenze ad inizio e a fine esercizio delle attività immateriali.

	Concessioni, licenze, marchi e diritti simili	Immobilizzazioni in corso e acconti	Totale
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	40.636
Investimenti	0	13.400	13.400
Passaggi in esercizio	11.538	(11.538)	0
Ammortamenti	(10.992)	0	(10.992)
Alienazioni e dismissioni	0	0	0
Altre riclassifiche	0	0	0
Totale variazioni	546	1.862	2.408
Costo storico	102.350	4.553	106.903
Ammortamenti e perdite di valore	(63.859)	0	(63.859)
Consistenza al 31.12.2011	38.491	4.553	43.044

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 2011 ammontano a 13.400mila euro.

9. 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 della fiscalità differita iscritta per le principali differenze temporanee rilevate tra i valori contabili ed i corrispondenti valori fiscali.

	31.12.2010	Impatti a conto economico	Impatti patrimoniali	31.12.2011
Attività per imposte anticipate				
Differenze di valore su imm. materiali ed immateriali	122.108	358	0	122.466
Accantonamenti per rischi ed oneri e perdite di valore con deducibilità fiscale differita	39.176	(4.091)	0	35.085
Differenze di valore su immobili di <i>Trading</i> - Rimanenze	44.320	(837)	0	43.483
Totale Attività per imposte anticipate	205.604	(4.570)	0	201.034
Passività per imposte differite				
- Fondo per imposte differite				
Differenze di valore su imm. materiali ed immateriali	110.943	1.076	0	112.019
Differenze di valore su immobili di <i>Trading</i> - Rimanenze	44.107	(590)	0	43.517
Altro	869	(1.249)	0	(380)
Totale Fondo imposte differite	155.919	(763)	0	155.156
- Fondo consolidato fiscale IRES				
	229.501	(63.356)	48.198	214.343
Totale passività per imposte differite	385.420	(64.119)	48.198	369.499

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. Nella tabella su esposta per tale fondo gli impatti positivi a conto economico registrati nel 2011 (63.356mila euro) si riferiscono al rilascio del fondo di formazione 2006 (62.987mila euro), alle rettifiche per minori imposte IRES accertate dalla Società nell'esercizio precedente rispetto a quelle puntualmente determinate (1.195mila euro) e alle medesime imposte stimate per l'esercizio 2011 (826mila euro); gli impatti patrimoniali (48.198mila euro) sono costituiti essenzialmente dalle imposte stimate dalle società che partecipano al consolidato IRES al netto degli utilizzi necessari a remunerare le società controllate per le perdite fiscali a suo tempo conferite (48.454mila euro) e dalle rettifiche delle imposte stimate nell'esercizio precedente rispetto a quelle puntualmente determinate (256mila euro).

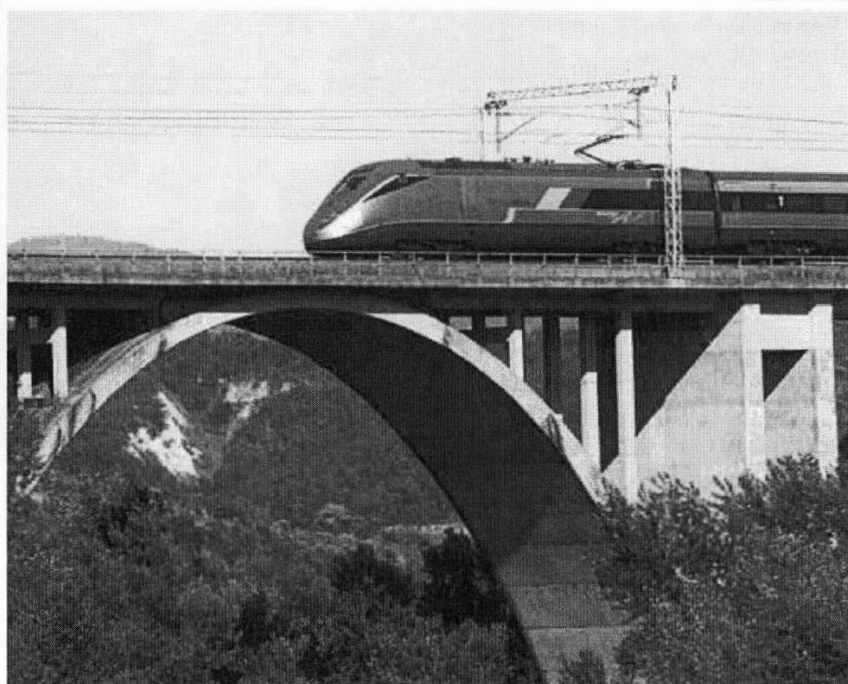
10. Partecipazioni

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 2011.

	31.12.2011	31.12.2010	Fondo svalutazione cumulato
Partecipazioni in			
Imprese controllate	35.576.148	35.769.102	41.605
Imprese collegate	23.061	23.061	0
Altre imprese	133.644	133.644	0
Totale	35.732.853	35.925.807	41.605

valori in migliaia di euro

Le partecipazioni ammontano a 35.732.853mila euro con una variazione in diminuzione di 192.954mila euro rispetto al 31 dicembre 2010, registrata nelle partecipazioni in imprese controllate.



	Movimenti dell'esercizio				Valore Netto 31.12.2011	Fondo svalutazione cumulato
	Valore Netto 31.12.2010	Acquisizioni sottocrizioni	Altre movimen- tazioni	Decrementi		
Partecipazioni in imprese controllate						
Centostazioni SpA	3.050				3.050	
Fercredit SpA	31.413				31.413	
Ferservizi SpA	43.251				43.251	
FS Formazione SpA in liquidazione	258				258	
FS Logistica SpA	242.268		3.187	(102.360)	143.095	
FS Sistemi Urbani Srl	523.482		10.612		534.094	
Grandi Stazioni SpA	17.601				17.601	
Netinera Deutschland GmbH (già FS2Move GmbH)	14	89.580			89.594	
FS Telco Srl	5				5	15
Italcertifer SpA	211	672			883	
Italferr SpA	8.047				8.047	
RFI SpA	33.227.273		(163.311)		33.063.962	
Self Srl	35				35	
Sita SpA	0	248	452	(138)	562	
Sogin Srl	59.225		(59.225)		0	
Trenitalia SpA	1.612.874				1.612.874	41.590
Busitalia - Sita nord Srl	45		27.329		27.374	
Tav Srl	50				50	
	35.769.102	90.500	(180.956)	(102.498)	35.576.148	41.605
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 Infrastrutture 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	35.925.807	90.500	(180.956)	(102.498)	35.732.853	41.605

valori in migliaia di euro

Le variazioni sono relative:

- all'aumento della partecipazione nella società Netinera Deutschland GmbH di 89.580mila euro. Tale aumento è correlato all'operazione di acquisizione da parte della controllata FS2Move GmbH (ora, dopo fusione diretta, Netinera Deutschland GmbH) del gruppo tedesco Arriva Deutschland e riguarda per 17.904mila euro (20%) l'aumento di capitale e per 71.676mila euro (80%) uno *shareholder loan* "subordinated";
- all'incremento della partecipazione in Italcertifer SpA per 672mila euro a seguito dell'acquisto dalla società Rete Ferroviaria Italiana SpA della quota di partecipazione detenuta dalla stessa;
- al completamento dell'operazione straordinaria Sogin/Sita che ha comportato la fusione per incorporazione della società Sogin Srl in Sita SpA (data efficacia 19 maggio 2011) e la successiva scissione parziale a favore della società FS Trasporti su Gomma (ora Busitalia - Sita Nord Srl) partecipata al 100% da Ferrovie dello Stato Italiane SpA e della società Sicurezza Trasporti Auto-linee - Sita Sud al 100% di terzi. Nel dettaglio l'operazione ha comportato:
 - per la fusione, l'azzeramento della partecipazione in Sogin Srl per l'importo di 59.225mila euro e la sottoscrizione del capitale in Sita SpA per 27.781mila euro, con una perdita di 31.444mila euro coperta totalmente dall'utilizzo del Fondo rischi accantonato al 31 dicembre 2010;
 - per la scissione parziale della società Sita SpA, la riduzione del capitale di 27.329mila euro, nella medesima società, e il contestuale incremento della partecipazione nella società Busitalia - Sita Nord Srl;
- all'incremento della partecipazione in Sita SpA per 248mila euro, in conseguenza dell'abbattimento del capitale sociale e conseguente ricostituzione dello stesso.
- alle scissioni parziali della controllata Rete Ferroviaria Italiana SpA verso:
 - FS Logistica SpA per 3.187mila euro;
 - FS Sistemi Urbani Srl per 10.612mila euro;
 - Ferrovie dello Stato Italiane SpA per 149.512mila euro;
- ai decrementi per le svalutazioni delle società FS Logistica SpA, per 102.360mila euro, e Sita SpA, per 138mila euro, a seguito dell'abbattimento del capitale sociale per perdite.

Si riporta, di seguito, l'elenco delle partecipazioni in imprese controllate, 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 31.12.2011	% di partecipazione	Patrimonio netto di pertinenza (a)	Valore di carico al 31.12.2011 (b)	Differenza (b) - (a)
Partecipazioni in imprese controllate								
Busitalia-Sita Nord Srl	Roma	2.300	336	25.739	100,00%	25.739	27.374	1.635
Centostazioni SpA	Roma	8.333	9.940	27.243	59,99%	16.343	3.050	(13.293)
Fercredit SpA	Roma	32.500	8.975	86.144	100%	86.144	31.413	(54.731)
Ferservizi SpA	Roma	43.043	5.293	56.311	100%	56.311	43.251	(13.060)
FS Formazione SpA in liquidazione	Roma	637		908	31,40%	285	258	(27)
FS Logistica SpA	Roma	143.096	(18.546)	124.464	100%	124.464	143.095	18.631
FS Sistemi Urbani Srl	Roma	532.783	5.927	543.630	100%	543.630	534.094	(9.536)
Grandi Stazioni SpA	Roma	4.304	29.995	148.705	59,99%	89.208	17.601	(71.607)
Netinera Deutschland GmbH (già FS2Move GmbH) ^(*)	Berlino	35.160	(38.118)	(2.962)	51%	(1.511)	89.594	91.105
FS Telco Srl ^(**)	Roma	20	(17)	93	100%	93	5	(88)
Italcertifer SpA	Firenze	480	78	2.205	66,66%	1.470	883	(587)
Italferr SpA	Roma	14.186	1.521	48.692	100%	48.692	8.047	(40.645)
RFI SpA	Roma	32.174.873	98.105	33.183.984	100%	33.183.984	33.063.962	(120.022)
Self Srl	Roma	35	0	35	100%	35	35	0
Sita SpA ^(***)	Firenze	200	0	200	55%	110	562	452
Trenitalia SpA	Roma	1.654.464	156.369	1.576.509	100%	1.576.509	1.612.874	36.365
TAV Srl	Roma	50	(12)	38	100%	38	50	12
Totali						35.751.545	35.576.148	(175.397)
Partecipazioni in imprese collegate								
Ferrovie Nord Milano SpA	Milano	130.000	97.544	273.566	14,74%	40.324	23.061	(17.263)
Totali						35.791.868	35.599.209	(192.659)

valori in migliaia di euro

(*) I valori esposti sono relativi al bilancio civilistico 2011 della società Netinera in corso di approvazione, redatto in base ai principi contabili tedeschi.

(**) Nel valore di patrimonio netto esposto dalla controllata è compreso il versamento per 135 mila euro che Ferrovie dello Stato Italiane espone come crediti per versamenti in conto futuri aumenti di capitale.

(***) È stato riportato il solo valore del capitale sociale, in quanto gli altri dati non sono disponibili.

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 Busitalia – Sita Nord Srl la cui operatività è sostanzialmente in avvio. La differenza tra il valore di carico della società Netinera Deutschland GmbH e la corrispondente frazione di patrimonio netto è rappresentata essenzialmente dallo *shareholder loan* corrisposto alla società FS2Move GmbH (ora Netinera Deutschland GmbH) e, per la parte residua, dagli effetti conseguenti all'applicazione di altri principi contabili differenti. Per la società TAV Srl non viene effettuata alcuna svalutazione in quanto la società non è operativa. Si riporta di seguito il prospetto riassuntivo delle principali voci patrimoniali ed economiche della società collegata Ferrovie Nord Milano SpA.

	% di possesso	Attività Correnti	Attività non Correnti	Totale attività	Passività Correnti	Passività non Correnti	Totale Passività	Ricavi	Costi	Utile (perdita)
31.12.2010	14,74%	163.474	212.808	376.282	167.568	208.714	376.282	53.767	45.251	8.516
31.12.2011	14,74%	202.888	257.991	460.879	148.992	311.887	460.879	144.342	46.798	97.544

valori in migliaia di euro

11. Attività finanziarie (inclusi derivati)

Nella tabella seguente si riporta la composizione delle attività finanziarie alla fine dei due esercizi a confronto.

	31.12.2011		31.12.2010	
	Non correnti	Correnti	Non correnti	Correnti
Attività finanziarie detenute sino alla scadenza	5.614.970	222.992	5.824.661	212.945
Versamenti in conto futuri aumenti di capitale	0	135	0	135
Crediti per finanziamenti a breve	0	327.585	0	189.510
Altri crediti finanziari	9.455	935.213	337	665.274
Totale	5.624.425	1.485.925	5.824.998	1.067.864

valori in migliaia di euro

Le attività finanziarie, nel corso del 2011, hanno subito, nel loro complesso, un incremento pari a 217.488mila euro. Le "Attività finanziarie, detenute sino a scadenza" sono relative ai finanziamenti concessi alle società controllate Rete Ferroviaria Italiana SpA, Trenitalia SpA e Fercredit SpA, per complessivi 5.751.252mila euro ed hanno subito un decremento pari a 202.428mila euro rispetto al precedente esercizio; la quota corrente (222.992mila euro) rappresenta la quota in scadenza entro l'esercizio successivo. L'ulteriore importo della quota non corrente (86.710mila euro a fine 2011 e 83.926mila euro a fine 2010) si riferisce ai crediti verso la società Euterpe Finance collegati all'ope-

razione di cartolarizzazione dei crediti verso l'Erario che si è perfezionata nel 2004, l'incremento di 2.784mila 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" sono relativi alla società FS Telco Srl (135mila euro). I "Crediti per finanziamenti a breve" (327.585mila euro) sono relativi ai finanziamenti a breve concessi alle controllate; la variazione in aumento è pari a 138.075mila euro. Gli "Altri crediti finanziari non correnti" (9.455mila euro) sono costituiti principalmente dai crediti per gli interessi maturati sullo *shareholder loan* concesso alla società FS2Move GmbH ora Netinera Deutschland GmbH per l'acquisto del Gruppo Netinera, (4.934mila euro), dagli oneri finanziari sulla *Backup Facility* sostenuti nel 2011 di competenza degli esercizi successivi al 2012 (4.229mila euro) e dai crediti verso banche per somme pignorate (261mila euro). Gli "Altri crediti finanziari correnti" (935.213mila euro) sono costituiti dal saldo del conto corrente intersocietario delle società Trenitalia SpA (897.426mila euro) e Italferr SpA (34.171mila euro) e dagli oneri finanziari sulla *Backup Facility* sostenuti nel 2011, di competenza dell'esercizio 2012 (3.616mila euro).

12. 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 481.858mila euro ed è attribuibile essenzialmente ai crediti verso l'Erario per IVA.

	31.12.2011		31.12.2010	
	Correnti	Non correnti	Correnti	Non correnti
Altri crediti verso società del gruppo	80.836	0	71.287	0
Crediti per IVA	131.226	907.877	366.414	1.163.154
Debitori diversi	2.365	1.231	1.030	1.213
Ratei e Risconti attivi	2.443	0	4.738	0
Totale	216.870	909.108	443.469	1.164.367
Fondo svalutazione	(153)	0	(153)	0
Totale al netto fondo svalutazione	216.717	909.108	443.316	1.164.367

valori in migliaia di euro

Gli "Altri crediti verso Società del Gruppo" (80.836mila euro) sono relativi ai trasferimenti per IVA di Gruppo (49.800mila euro) e per il consolidato fiscale IRES (15.536mila euro), alla cessione da parte della Società dei crediti erariali IRES (1.910mila euro) e ad altri crediti diversi (13.590mila euro) che riguardano principalmente Rete Ferroviaria Italiana SpA (4.707mila euro) e Trenitalia SpA (8.835mila euro). I "Crediti per IVA", relativi al credito IVA verso l'Erario, ammontano a fine esercizio 2011 a complessivi 1.039.103mila euro (1.529.568mila euro a fine 2010). I "Debitori diversi non correnti" (1.231mila euro) 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 (158mila euro). La quota parte corrente (2.365mila euro) si riferisce principalmente ai crediti verso il personale (192mila euro) per le anticipazioni concesse ai dipendenti a vario titolo da recuperare con trattenute sui ruoli paga, ai crediti verso l'Inps (120mila euro) per le anticipazioni del TFR e agli anticipi corrisposti ai fornitori (1.201mila euro).

La massima esposizione al rischio di credito, suddivisa per regione geografica, è la seguente:

	31.12.2011	31.12.2010
Nazionali	1.125.533	1.607.647
Paesi dell'area euro	253	13
Regno Unito	118	0
Altri paesi europei	0	0
Stati Uniti	0	0
Altri paesi	74	23
Totale	1.125.978	1.607.683

valori in migliaia di euro

13. Rimanenze

Le rimanenze risultano così composte:

	31.12.2011	31.12.2010
Immobili e Terreni Trading	557.420	604.427
Fondo svalutazione	(221.406)	(230.235)
Totale	336.014	374.192

valori in migliaia di euro

Le rimanenze sono costituite dai beni immobili destinati alla vendita. La riduzione delle rimanenze rispetto al 31 dicembre 2010 (38.178mila euro) è attribuibile alle vendite effettuate nell'esercizio al netto dell'utilizzo del fondo svalutazione (15.707mila euro), agli incrementi per lavori effettuati (1.530mila euro) e alle riduzioni complessive attribuibili alle riclassifiche effettuate (24.001mila euro).

14. Crediti commerciali non correnti e correnti

I crediti commerciali sono così dettagliati:

	31.12.2011		31.12.2010	
	Correnti	Non correnti	Correnti	Non correnti
Clienti ordinari	31.444	8.640	27.165	8.434
Amministrazioni dello Stato e altre Amm. Pubbliche	1.382	0	961	0
Crediti verso società del Gruppo	105.354	0	79.047	0
Totale	138.180	8.640	107.173	8.434
Fondo svalutazione	(16.355)	(146)	(14.803)	(146)
Totale al netto fondo svalutazione	121.825	8.494	92.370	8.288

valori in migliaia di euro

I crediti commerciali correnti e non correnti al netto del fondo svalutazione subiscono nel 2011 un incremento di 29.661mila euro.

I crediti correnti verso società del Gruppo riguardano principalmente crediti commerciali verso le controllate Rete Ferroviaria Italiana SpA (21.965mila euro), FS Logistica SpA (4.827mila euro), Ferservizi SpA (12.678mila euro), Trenitalia SpA (38.676mila euro) e FS Sistemi Urbani Srl (20.064mila euro).

Gli altri crediti commerciali, al netto del fondo svalutazione, sono pari a 24.966mila euro e sono collegabili essenzialmente alle vendite di immobili di *trading*.

La massima esposizione al rischio di credito, suddivisa per regione geografica, è la seguente:

	31.12.2011	31.12.2010
Nazionali	145.171	113.938
Paesi dell'area euro	49	68
Regno Unito	0	0
Altri paesi europei	1.600	1
Stati Uniti	0	0
Altri paesi	0	1.600
Totale	146.820	115.607

valori in migliaia di euro

15. Disponibilità liquide e mezzi equivalenti

La voce è così dettagliata:

Descrizione	31.12.2011	31.12.2010
Depositi bancari e postali	174.356	112.036
Assegni	104	0
Denaro e valori in cassa	30	27
Conti correnti di tesoreria	55.093	57.787
Totale	229.583	169.850

valori in migliaia di euro

Le disponibilità liquide hanno subito una variazione in aumento di 59.733mila euro rispetto all'anno precedente, dovuta principalmente all'incremento degli impieghi di liquidità a breve (22.004mila euro) e all'incremento dei depositi a scadenza (40.316mila euro).

16. Crediti tributari

I crediti tributari al 31 dicembre 2011 ammontano a 81.578mila euro (81.812mila euro a fine esercizio 2010) 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.

17. Attività possedute per la vendita e gruppi in dismissione

Le attività possedute per la vendita sono costituite dalle officine ferroviarie - terreni e fabbricati - rientranti nel piano di conferimento alla controllata Trenitalia SpA, da effettuarsi nel 2012.

Tali beni si riferiscono alla riclassifica dagli investimenti immobiliari per complessivi 52.108mila euro, di cui terreni per 38.345mila euro e fabbricati per 13.763mila euro, nonché alla riclassifica dalle rimanenze per complessivi 10.930mila euro, di cui terreni per 9.292mila euro e fabbricati per 1.638mila euro.

18. Patrimonio netto

Le variazioni intervenute nell'esercizio 2011 e 2010 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 2011, 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 ciascuna, per un totale di 38.790.425.485 euro.

Riserva Legale

Al 31 dicembre 2011 ammonta a 15.538mila euro, a seguito dell'attribuzione della quota dell'utile 2010 per un importo pari a 1.046mila 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 2011 l'utile attuariale è pari a 197mila euro.

Utili (Perdite) portati a nuovo

Le perdite nette portate a nuovo si incrementano al 31 dicembre 2011 di 19.875mila euro per effetto della destinazione dell'utile 2010.

Risultato del periodo

L'utile dell'esercizio 2011 è pari a 41.305mila euro.

19. 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.

20. 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	31.12.2011	31.12.2010
Prestiti obbligazionari	3.292.400	3.292.400
Finanziamenti da banche	1.273.928	1.344.043
Debiti verso altri finanziatori	1.426.932	1.565.292
Totale	5.993.260	6.201.735
Finanziamenti a breve termine	31.12.2011	31.12.2010
Prestiti obbligazionari (breve termine)	8.114	5.221
Finanziamenti da banche (breve termine)	103.562	199.918
Debiti verso altri finanziatori (breve termine)	138.360	132.953
Totale	250.036	338.092
Totale Finanziamenti	6.243.296	6.539.827

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 Nom.	Anno di Scadenza	31.12.2011		31.12.2010	
				Valore Nom.	Valore Cont.	Valore Nom.	Valore Cont.
EUROFIMA	EUR	Euribor 6 m + Spread	2018	200.000	200.038	200.000	200.028
EUROFIMA	EUR	Euribor 6 m + Spread	2018	200.000	200.038	200.000	200.028
EUROFIMA	EUR	Euribor 6 m + Spread	2018	149.400	149.428	149.400	149.421
EUROFIMA	EUR	Euribor 6 m - Spread	2019	160.000	160.141	160.000	160.106
EUROFIMA	EUR	Euribor 6 m - Spread	2019	183.000	183.134	183.000	183.100
EUROFIMA	EUR	Euribor 6 m - Spread	2016	194.000	194.144	194.000	194.106
EUROFIMA	EUR	Euribor 6 m - Spread	2016	32.300	32.324	32.300	32.318
EUROFIMA	EUR	Euribor 6 m - Spread	2015	83.000	83.089	83.000	83.064
EUROFIMA	EUR	Euribor 6 m - Spread	2018	62.700	62.711	62.700	62.708
EUROFIMA	EUR	Euribor 6 m - Spread	2020	62.700	62.706	62.700	62.704
EUROFIMA	EUR	Euribor 6 m - Spread	2015	165.300	166.183	165.300	165.851
EUROFIMA	EUR	Euribor 6 m - Spread	2016	310.000	311.256	310.000	310.836
EUROFIMA	EUR	Euribor 6 m - Spread	2026	190.000	190.405	190.000	190.303
EUROFIMA	EUR	Euribor 6 m - Spread	2026	100.000	100.214	100.000	100.160
EUROFIMA	EUR	Euribor 6 m - Spread	2027	128.700	129.263	128.700	129.062
EUROFIMA	EUR	Euribor 6 m - Spread	2026	116.000	116.248	116.000	116.186
EUROFIMA	EUR	Euribor 6 m - Spread	2022	120.000	120.509	120.000	120.322
EUROFIMA	EUR	Euribor 6 m - Spread	2024	122.200	122.421	122.200	122.363
EUROFIMA	EUR	Euribor 6 m - Spread	2027	65.700	65.990	65.700	65.887
EUROFIMA	EUR	Euribor 6 m - Spread	2020	47.400	47.404	47.400	47.403
EUROFIMA	EUR	Euribor 6 m - Spread	2013	600.000	602.868	600.000	601.665
				3.292.400	3.300.514	3.292.400	3.297.621
Unicredit	EUR	Euribor 3 m + Spread		475.000	476.384	475.000	475.973
BEI	EUR	4,685%		869.043	870.853	936.020	937.968
CASSA DD.PP.	EUR	4,026%		1.565.292	1.565.292	1.698.245	1.698.245
Totale Finanziamenti				6.201.735	6.213.043	6.401.665	6.409.807

valori in migliaia di euro

21.TFR e altri benefici ai dipendenti

	31.12.2011	31.12.2010
Valore attuale obbligazioni TFR	16.445	17.895
Valore attuale obbligazioni CLC	140	130
Altri benefici	3	0
Totale valore attuale obbligazioni	16.588	18.025

valori in migliaia di euro

La tabella seguente illustra le variazioni intervenute nel valore attuale delle passività per obbligazioni a benefici definiti per TFR e CLC (esclusi gli "Altri benefici").

	31.12.2011	31.12.2010
Obbligazioni a benefici definiti al 1° gennaio	18.025	20.145
Service Costs	2	2
Interest cost (*)	850	772
(Utili) perdite attuariali rilevati nel patrimonio netto	(17)	(408)
Anticipi e utilizzi	(2.275)	(2.487)
Totale obbligazioni a benefici definiti	16.585	18.025

valori in migliaia di euro

* con rilevazione a conto Economico

L'utilizzo del fondo TFR e della CLC, pari a 2.275mila 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. Tale calcolo ha generato, nell'esercizio corrente, utili attuariali per 17mila euro che si confrontano con utili attuariali del 2010 pari a 408mila euro.

Ipotesi attuariali

Si riepilogano di seguito le principali assunzioni effettuate per il processo di stima attuariale:

	31.12.2011	31.12.2010
Tasso di attualizzazione TFR	4,05%	4,50%
Tasso di attualizzazione CLC	4,60%	5,00%
Tasso annuo incremento TFR	3,00%	3,00%
Tasso di inflazione	2,00%	2,00%
Tasso atteso di turnover dei dipendenti	3,00%	3,00%
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	2011	2010	Variazioni
Dirigenti	104	106	(2)
Quadri	241	256	(15)
Altro personale	221	178	43
Totale	566	540	26

valori in migliaia di euro

22. Fondo per rischi ed oneri

Nella tabella seguente sono riportate le consistenze ad inizio e fine anno e le movimentazioni dell'esercizio 2011 dei fondi per rischi ed oneri, con evidenza della quota a breve.

Descrizione	31.12.2010	Accantonamenti	Utilizzi	Altre variazioni	Rilascio fondi eccedenti	31.12.2011
Fondo imposte	15	191	0	0	0	206
Decrementi e perdite relative alle partecipazioni	31.444	0	(31.444)	0	0	0
Contenzioso nei confronti del personale e di terzi	28.943	0	(208)	0	0	28.735
Altri rischi minori	76.078	4.548	(3.775)	(5.400)	0	71.451
Totale non corrente e corrente	136.480	4.739	(35.427)	(5.400)	0	100.392
Di cui quota corrente	31.444		(31.444)			0

valori in migliaia di euro

Il Fondo imposte si è incrementato per far fronte alle probabili spese relative all'avviso di accertamento emesso dalla Direzione Provinciale di Genova – Ufficio Territoriale di Genova correlato alla vendita di un compendio immobiliare sito nel Comune di Levanto (SP). La Società ha inoltrato apposito ricorso al provvedimento.

Il Fondo Decrementi e perdite relative alle partecipazioni, accantonato nel 2010 a presidio degli oneri stimati come minusvalenza derivante dall'operazione straordinaria Sogin/Sita, è stato utilizzato a seguito del perfezionamento dell'operazione.

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 208mila euro.

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 (53mila euro), gli oneri sostenuti per gli obblighi contrattuali di cui sopra (2.230mila euro) e il pagamento degli oneri sostenuti dall'Inps per gli esodati entrati nel Fondo e della relativa contribuzione (1.492mila euro). Gli incrementi sono relativi agli oneri di personale (1.548mila euro) e alle somme accantonate per gli esodi programmati (3.000mila euro). Le altre variazioni (5.400mila euro) si riferiscono al trasferimento degli oneri stimati da sostenere verso l'Inps per il personale transitato nel Fondo a gestione bilaterale – componente straordinaria, al 31 dicembre 2011.

23. Passività finanziarie correnti (inclusi i derivati)

	31.12.2011		31.12.2010	
	Non correnti	Correnti	Non correnti	Correnti
Strumenti finanziari	0	81	0	145
Altre passività finanziarie	0	1.009.650	0	547.108
Totale	0	1.009.731	0	547.253

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 incremento rispetto al precedente esercizio di 462.542mila euro.

24. Altre passività non correnti e correnti

	31.12.2011		31.12.2010	
	Non correnti	Correnti	Non correnti	Correnti
Debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale	0	5.052	0	4.334
Debiti per consolidato fiscale IRES	0	8.440	0	8.572
Altri debiti verso società del Gruppo	919.410	375.794	1.174.946	538.908
Altri debiti	202.478	193.762	193.872	189.007
Ratei e Risconti passivi	4	3.117	0	5.482
Totale	1.121.892	586.165	1.368.818	746.303

valori in migliaia di euro

Le altre passività correnti e non correnti hanno registrato una variazione in diminuzione di 407.064mila euro attribuibile essenzialmente agli "Altri debiti verso società del Gruppo" (418.650mila euro).

I "Debiti per consolidato fiscale IRES" (8.440mila euro) 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 (919.410mila euro) sono relativi esclusivamente ai debiti per IVA chiesta a rimborso di competenza delle società Rete Ferroviaria Italiana SpA, Trenitalia SpA e FS Sistemi Urbani Srl. La quota corrente (375.794mila euro) 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 351.574mila euro (514.656mila euro a fine esercizio 2010) e ai debiti verso la controllata Rete Ferroviaria Italiana SpA (23.802mila 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 (202.478mila euro) sono essenzialmente relativi ai decimi da versare per gli aumenti di capitale della società Eurofima (192.127mila 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 5.347mila 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 (6.149mila euro), al Fondo a gestione bilaterale, nella sua componente ordinaria, (130.567mila 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 2011; si precisa che la contribuzione è cessata a far data dal 1° luglio 2005.

25. Debiti commerciali (non correnti e correnti)

La voce è così dettagliata:

	31.12.2011	31.12.2010
Debiti verso fornitori	36.478	32.080
Acconti commerciali	2.797	1.956
Debiti commerciali v/ società del Gruppo	29.193	22.010
Totale	68.468	56.046

valori in migliaia di euro

L'incremento dei debiti commerciali (12.422mila euro) è sostanzialmente riconducibile all'incremento dei debiti verso le società del Gruppo (7.183mila euro) e nei confronti di fornitori terzi (4.398mila euro).

26. Debiti per imposte sul reddito

La voce ammonta a 409mila euro (29mila euro a fine esercizio 2010) e si riferisce alle imposte per IRAP.

27. 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.

	2011	2010	Variazioni
Ricavi da gestione immobiliare	75.844	86.403	(10.559)
Canoni attivi per utilizzo marchio	36.700	36.704	(4)
Servizi:			0
Area Finanza	3.762	4.192	(430)
Area Fiscale e Bilancio	497	435	62
Amministrazione del personale dirigente	438	472	(34)
Segreteria Societaria	1.178	1.235	(57)
Legale Lavoro	4.391	4.421	(30)
Relazioni Industriali	3.578	4.449	(871)
Area Sviluppo e Organizzazione	962	687	275
Area Relazioni Esterne	2.354	2.354	0
Comunicazione	1.755	2.031	(276)
Facilities	2.729	0	2.729
Patrimonializzazione lavori su immobili <i>trading</i>	1.530	539	991
Altre prestazioni di servizi	3.684	4.106	(422)
Totale	139.402	148.028	(8.626)

valori in migliaia di euro

La voce maggiormente significativa è attribuibile ai ricavi da gestione immobiliare relativamente alle locazioni (36.419mila euro) e alle vendite di immobili e terreni di *trading* (36.253mila euro) e ai riaddebiti degli oneri condominiali (3.172mila euro).

Le principali vendite effettuate nel 2011 riguardano: un complesso immobiliare sito in Roma via Pigafetta, per 11.117mila euro, complessi immobiliari venduti in varie località al Dopolavoro Ferroviario per complessivi 6.737mila euro, un complesso immobiliare sito in Milano via Rivoltana per 1.001mila euro, un complesso immobiliare sito in Cremona via dei Platani per 990mila euro ed una porzione del complesso immobiliare dell'ex scalo merci di Grosseto sito in via Don Minzoni per 963mila euro. Nel 2011 è stata operata una riclassifica dalla voce Ricavi da gestione immobiliare alla voce Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci, che ha comportato analoga riclassifica nel 2010 per un importo pari a 606mila euro.

28. Altri proventi

Il dettaglio degli altri proventi è riportato nella seguente tabella:

	2011	2010	Variazioni
Contributi in conto esercizio	0	85	(85)
Commissioni attive su fidejussioni	1.306	660	646
Rimborsi			0
Cariche sociali di dirigenti presso società del Gruppo FS Italiane	2.352	2.667	(315)
Dal Personale	89	40	49
Altri rimborsi	743	918	(175)
Proventi diversi	1.889	286	1.603
Totale	6.379	4.656	1.723

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 Italiane SpA che ricoprono cariche sociali presso le società medesime.

29. Costo del Personale

La composizione del costo del personale è rappresentato nella seguente tabella:

	2011	2010	Variazioni
Personale a ruolo			
Salari e stipendi	39.294	37.489	1.805
Oneri sociali	10.857	10.355	502
Altri costi del personale a ruolo	(2.153)	(2.142)	(11)
Trattamento di fine rapporto	2.480	2.437	43
Personale Autonomo e Collaborazioni			
Salari e stipendi	96	128	(32)
Oneri sociali	53	43	10
Altri costi	3.713	3.040	673
Totale	54.340	51.350	2.990

valori in migliaia di euro

Nel corso dell'esercizio 2011 la voce "Costo del personale" registra complessivamente un aumento rispetto all'esercizio precedente di 2.990mila euro dovuto principalmente ai maggiori oneri per salari e stipendi del personale a ruolo e ai relativi oneri sociali.

L'incremento della voce "Altri costi" è dovuta principalmente all'incremento dei costi per personale distaccato. Nel 2011 è stata operata una riclassifica dalla voce "Altri costi del personale a ruolo" alla voce "Salari e stipendi", ciò ha comportato analoga riclassifica nel 2010 per un importo pari a 545mila euro.

Nella tabella seguente è riportato l'organico medio della Società suddiviso per categoria:

Personale	2011	2010	Variazioni
Dirigenti	104	106	(2)
Quadri	241	256	(15)
Altro personale	221	178	43
Totale	566	540	26

valori in migliaia di euro

30. Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci

La voce è così dettagliata:

	2011	2010	Variazioni
Materiali e materie di consumo	1.332	752	580
Illuminazione e forza motrice	101	102	(1)
Variazione delle giacenze di immobili e terreni <i>trading</i>	15.707	21.739	(6.032)
Totale	17.140	22.593	(5.453)

valori in migliaia di euro

La variazione maggiormente significativa è relativa alla voce "Variazione delle giacenze di immobili e terreni di *trading*" (6.032mila euro) per le vendite di immobili effettuate nell'esercizio.

Nel 2011 è stata operata una riclassifica dalla voce "Ricavi delle vendite e prestazioni – ricavi da gestione immobiliare" alla voce "Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci – Variazione delle giacenze di immobili e terreni di *trading*", che ha comportato analoga riclassifica nel 2010 per un importo pari a 606mila euro.

31. Costi per servizi

Il dettaglio della voce è riportato nella seguente tabella:

	2011	2010	Variazioni
Prestazioni di trasporto	11	13	(2)
Manutenzioni, pulizia e altri servizi appaltati			0
Servizi e lavori appaltati per c/Terzi	1.230	551	679
Servizi di pulizia ed altri servizi appaltati	22	47	(25)
Manutenzioni e riparazioni beni immobili e mobili	2.581	2.796	(215)
Servizi immobiliari e utenze	21.952	22.503	(551)
Servizi amministrativi e informatici	9.953	7.430	2.523
Spese per comunicazione esterna e costi di pubblicità	6.263	8.534	(2.271)
Diversi			0
Prestazioni professionali	1.567	1.715	(148)
Assicurazioni	1.654	1.385	269
Consulenze	3.375	2.808	567
Provvigioni alle agenzie	0	2	(2)
Servizi di ingegneria	0	5	(5)
Compensi Amministratori e Sindaci	761	617	144
Altro	8.069	6.986	1.083
Totale	57.438	55.392	2.046

valori in migliaia di euro

Per taluni dei servizi diversi sopra indicati, i costi accentrati in Ferrovie dello Stato Italiane 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.

Si evidenzia che la voce "Servizi amministrativi e informatici" ha registrato un incremento pari a 2.523mila euro per il fatto che nel corso del 2011 è entrato in vigore il nuovo contratto di *outsourcing* per i servizi informatici, che ha comportato un decremento nella successiva voce "Costi per godimento beni di terzi" per i canoni d'uso dei sistemi informatici.

Nel 2011 è stata operata una riclassifica dalla voce "Altri costi operativi" alla voce "Servizi immobiliari e utenze", che ha comportato analoga riclassifica nel 2010 per un importo pari a 16mila euro.

32. Costi per godimento beni di terzi

Il dettaglio dei costi per godimento di beni di terzi è riportato nella seguente tabella:

	2011	2010	Variazioni
Canoni di locazione e oneri condominiali	8.938	10.776	(1.838)
Canoni d'uso di sistemi informatici	59	1.172	(1.113)
Totale	8.997	11.948	(2.951)

valori in migliaia di euro

33. Altri costi operativi

	2011	2010	Variazioni
Quote associative e contributi	4.797	5.625	(828)
IVA non deducibile (pro-rata)	3.485	3.824	(339)
Imposte e tasse	4.749	5.003	(254)
Altri oneri diversi	1.222	1.402	(180)
Totale	14.253	15.854	(1.601)

valori in migliaia di euro

Nel 2011 è stata operata una riclassifica dalla voce "Altri costi operativi" alla voce "Svalutazioni e perdite (riprese) di valore" che ha comportato analogo riclassifica nel 2010 per un importo pari a 264mila euro, alla voce "Costi per servizi – Servizi immobiliari e utenze" per un importo pari a 16mila euro e alla voce "Oneri finanziari su debiti" pari a 2.771mila euro.

Gli importi del 2011, pari a 14.253mila euro, si riferiscono principalmente alle quote associative e contributi a enti vari (4.797mila euro), all'IVA non deducibile relativa quasi esclusivamente alle operazioni esenti dell'attività immobiliare dell'esercizio 2011 (2.071mila euro) e alla rettifica di quella relativa all'esercizio precedente, effettuata in sede di dichiarazione IVA 2011 (1.415mila euro); le imposte e tasse sono costituite prevalentemente dall'ICI (4.322mila euro) e dall'imposta di registro (322mila euro).

34. Capitalizzazione costi per lavori interni

Gli oneri capitalizzati per lavori interni, pari a 195mila euro, si riferiscono ai costi di personale attribuibili agli investimenti, collegati alla realizzazione e sviluppo del *software*.

35. Ammortamenti

La voce è di seguito dettagliata:

	2011	2010	Variazioni
Ammortamento attività immateriali	10.992	11.362	(370)
Ammortamento attività materiali	7.910	8.579	(669)
Totale	18.902	19.941	(1.039)

valori in migliaia di euro

36. Svalutazioni e perdite (riprese) di valore

La voce è di seguito dettagliata:

	2011	2010	Variazioni
Perdite per eliminazione cespiti	0	591	(591)
Rettifiche (e riprese) di valore su crediti	1.552	982	570
Totale	1.552	1.573	(21)

valori in migliaia di euro

Nel 2011 è stata operata una riclassifica dalla voce "Altri costi operativi" alla voce "Svalutazioni e perdite (riprese) di valore" che ha comportato analoga riclassifica nel 2010 per un importo pari a 264mila euro.

37. Accantonamenti per rischi ed oneri

Gli accantonamenti per rischi e oneri ammontano a 3.191mila euro (5.041mila euro a fine 2010) e si riferiscono per 3.000mila euro all'incremento del Fondo gestione bilaterale – componente straordinaria e per 191mila euro all'incremento del Fondo imposte.

38. Proventi finanziari

Il dettaglio dei proventi finanziari è rappresentato nella tabella seguente:

	2011	2010	Variazioni
Proventi finanziari su crediti immobilizzati	161.467	166.988	(5.521)
Proventi finanziari diversi	49.856	44.369	5.487
Dividendi	118.819	23.473	95.346
Utili su cambi	3	9	(6)
Totale	330.145	234.839	95.306

valori in migliaia di euro

I “Proventi finanziari su crediti immobilizzati” si riferiscono agli interessi sui crediti per i finanziamenti a medio e lungo termine concessi alle controllate Rete Ferroviaria Italiana SpA (110.760mila euro), Trenitalia SpA (50.404mila euro) e Fercredit SpA (303mila euro).

I “Proventi finanziari diversi” sono composti prevalentemente: dagli interessi attivi sul conto corrente intersocietario verso la società Trenitalia SpA (14.041mila euro); dagli interessi attivi sui finanziamenti a breve concessi alle società controllate Netinera Deutschland GmbH (2.965mila euro), Trenitalia SpA (2.355mila euro), FS Logistica SpA (1.243mila euro) e Fercredit SpA (740mila euro); dagli interessi maturati sullo *shareholder loan* concesso alla società FS2Move GmbH (ora dopo fusione diretta Netinera Deutschland GmbH) per l'acquisto dell'allora gruppo Arriva Deutschland (4.934mila euro); dalle commissioni attive su fidejussioni concesse alle controllate Rete Ferroviaria Italiana SpA (703mila euro), Trenitalia SpA (816mila euro), alla società Cisalpino AG (809mila euro) e alla società Netinera Deutschland GmbH (202mila euro); dagli interessi sul credito IVA chiesto a rimborso (16.826mila euro); dai proventi su depositi bancari e postali (2.251mila euro).

Nella voce “Dividendi” rientrano i dividendi dalle controllate Rete Ferroviaria Italiana SpA (87.013mila euro), Grandi Stazioni SpA (9.250mila euro), Centostazioni SpA (12.000mila euro), Fercredit SpA (3.000mila euro) Italferr SpA (3.617mila euro) e Ferservizi SpA (3.930mila euro) e dalla società Hit Rail B.V. (10mila euro).

39. Oneri finanziari

Il dettaglio degli oneri finanziari è rappresentato nella tabella seguente:

	2011	2010	Variazioni
Oneri finanziari su debiti	208.212	202.266	5.946
Oneri finanziari per benefici ai dipendenti	850	772	78
Svalutazioni di attività finanziarie	102.497	31.444	71.053
Perdite su cambi	5.349	29.365	(24.016)
Totale	316.908	263.847	53.061

valori in migliaia di euro

La voce "Oneri finanziari su debiti" è costituita essenzialmente dagli interessi passivi sull'IVA chiesta a rimborso di competenza di Rete Ferroviaria Italiana SpA (14.908mila euro), di Trenitalia SpA (1.549mila euro) e di FS Sistemi Urbani Srl (369mila euro); dagli interessi passivi sui conti correnti intersocietari principalmente verso le controllate Rete Ferroviaria Italia SpA (10.302mila euro), Ferservizi SpA (1.288mila euro), Grandi Stazioni SpA (335mila euro), Fercredit SpA (133mila euro) e Italferr SpA (88mila euro); dagli oneri per interessi sui prestiti obbligazionari sottoscritti dalla società Eurofima (48.987mila euro); dagli interessi sui finanziamenti a medio e lungo termine concessi da banche e da altri finanziatori (118.439mila euro); dagli interessi e commissioni per mancato utilizzo della "Backup Facility" (6.185mila euro); dagli oneri per depositi a scadenza (1.646mila euro) e dagli interessi passivi su strumenti finanziari (2.250mila euro).

La voce "Oneri finanziari per benefici ai dipendenti" accoglie gli oneri finanziari derivanti dall'attuazione del TFR.

La voce "Svalutazioni di attività finanziarie" è riconducibile alla svalutazione della partecipazione nella controllata FS Logistica SpA.

La voce "Perdite su cambi" accoglie l'adeguamento al cambio al 31 dicembre 2011 dei decimi da versare alla partecipata Eurofima, espressi in franchi svizzeri.

Nel 2011 è stata effettuata una riclassifica dalla voce "Altri costi operativi" alla voce "Oneri finanziari su debiti" che ha comportato analogo riclassifica nel 2010 pari a 2.771mila euro.

40. Imposte sul reddito dell'esercizio correnti, differite e anticipate

Nella tabella seguente è riportato il dettaglio delle imposte sul reddito

	2011	2010
IRAP	(2.364)	(2.673)
IRES	(826)	(4.454)
Imposte differite e anticipate	(3.807)	3.576
Rettifiche per imposte sul reddito relative a esercizi precedenti	1.914	3.992
Proventi di adesione al consolidato fiscale IRES	62.987	80.360
Totale imposte sul reddito	57.904	80.800

valori in migliaia di euro

Si riporta nella tabella seguente la riconciliazione dell'aliquota fiscale effettiva:

	2011	%	2010	%
Utile dell'esercizio	41.305		20.921	
Totale imposte sul reddito	(57.904)		(80.800)	
Utile ante imposte	(16.599)	27,5%	(59.879)	27,5%
IRES (aliquota teorica)	0		0	
Minori imposte:				
dividendi da partecipazione	(112.878)		(22.300)	
utilizzi fondi	(9.646)		(4.867)	
altre variazioni in diminuzione	(8)		(4.216)	
Maggiori imposte:				
accantonamenti ai fondi	5.698		38.518	
svalutazione partecipazioni	102.497		-	
sopravvenienze passive	1.974		2.073	
differenza su cambi	5.347		29.359	
ammortamenti	5.029		5.806	
variazioni rimanenze	-		8.437	
imposte indeducibili	1.910		5.793	
altre variazioni in aumento	19.679		17.472	
totale imponibile IRES	3.003		16.196	
IRES (aliquota effettiva)	(826)	5,0%	(4.454)	7,4%
IRAP	(2.364)	5,57%	(2.673)	4,81%
Imposte estere	0		0	
Differenza su stime imposte anni precedenti	1.914		3.991	
Totale fiscalità differita	(3.807)		3.576	
Proventi da adesione consolidato fiscale	62.987		80.360	
Totale imposte sul reddito	57.904		80.800	

valori in migliaia di euro

41. Passività e attività potenziali

Alla data di bilancio non sussistono né passività né attività potenziali da segnalare.

42. Compenso alla società di revisione

Si evidenzia che - ai sensi dell'art. 37, c. 16 del Decreto Legislativo n. 39/2010 e della lettera 16-bis dell'art. 2427 del Codice Civile l'importo totale dei corrispettivi spettanti alla società di revisione è pari a 291mila euro, inclusi eventuali corrispettivi di competenza corrisposti alla stessa nell'esercizio per altri servizi (36mila euro); la restante parte si riferisce interamente a servizi di revisione legale (255mila euro).

43. Compensi Amministratori e Sindaci

Percipienti	2011	2010	Variazioni
Amministratori	1.264 (1)	1.355 (1) (2)	(91)
Sindaci	100	106	(6)
Totale	1.364	1.461	(97)

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 Italiane.

(2) Si segnala 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, quello del componente esterno dell'Organismo di Vigilanza pari, per entrambi gli esercizi, a 50mila euro. Si precisa che i compensi dei rappresentanti del Ministero dell'Economia e delle Finanze (consiglieri e sindaci) vengono riversati, laddove sussista un rapporto di dipendenza, al citato Dicastero.

44. Parti correlate

Operazioni con dirigenti con responsabilità strategiche

	31.12.2011	31.12.2010
Benefici a breve termine	5.483	5.289
Benefici successivi al rapporto di lavoro	366	392
Benefici dovuti ai dipendenti per la cessazione del rapporto di lavoro	325	
Totale	6.174	5.681

valori in migliaia di euro

I benefici si riferiscono alle remunerazioni corrisposte a vario titolo ai soggetti indicati.

Ai benefici a breve termine 2011 erogati, pari a 5.483mila euro, si deve aggiungere una parte variabile da liquidare nel 2012, per un importo indicativamente non superiore a 1.200mila euro, una volta effettuate le verifiche circa il conseguimento degli obiettivi prefissati. Si precisa che ai dirigenti con responsabilità strategiche non sono stati erogati 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 Italiane SpA, tutti regolati a normali condizioni di mercato.



Controllate	RAPPORTI ATTIVI	RAPPORTI PASSIVI
RFI SpA	<p>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 Protezione Aziendale</p> <p>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 sublocazione locali uffici Riadd.oneri service F.do gest. Bilaterale</p>	Riaddebito utenze Soggetto Tecnico lavori di manutenzione immobili Riaddebito servizi informatici Prestazioni di personale Prestazioni sanitarie Formazione Indennità di occupazione Oneri condominiali
Ferservizi SpA	<p>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 Protezione Aziendale</p> <p>Cariche sociali Prestazioni di personale Rimborsi assicurazioni Utilizzo servizi informatici Utilizzo marchio Locazione e sublocazione locali uffici Riaddebito oneri condominiali Riaddebito oneri service F.do gest. Bilaterale Oneri service F.do gest. Bilaterale</p>	Gestione immobiliare Riaddebito oneri condominiali per tutela patrimonio Servizi informatici Prestazioni di personale Pubblicità e <i>marketing</i> <i>Fee</i> acquisto titoli di viaggio <i>Fee</i> valorizzazione patrimonio Servizi di gestione tecnica amministrativa <i>Fee</i> per locazioni Contabilità/tesoreria Finanziamento alla formazione Amministrazione del personale <i>Facilities e building management</i> Servizi amministrativi Formazione Servizi <i>Asset Allocation</i> Fitto locali Gestione procedimenti di gara Tutela giuridica patrimonio Servizi Assistenza Preposto
Fercredit SpA	<p>Servizi dell'area: Finanza Fiscale/Bilancio Affari Societari Legale Lavoro Comunicazione Esterna e Relazioni con i Media</p>	Prestazioni di personale

(Segue)

Controllate	RAPPORTI ATTIVI	RAPPORTI PASSIVI
Fercredit SpA	Protezione Aziendale Cariche sociali Rimborsi assicurazioni Riaddebito oneri condominiali Locazione e sublocazione 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 servizi informatici 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 Utilizzo servizi informatici 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 Protezione Aziendale Cariche sociali Rimborsi assicurazioni Riaddebito servizi informatici Locazione locali uffici Utilizzo marchio Riadd.oneri service F.do gest. Bilaterale Riaddebito oneri condominiali	Fee valorizzazione patrimonio Fitto locali Finanziamento alla formazione

(Segue)

	RAPPORTI ATTIVI	RAPPORTI PASSIVI
Controllate		
Ferport Napoli Srl in liq.ne	Rimborsi assicurazioni	
Nord Est Terminal SpA in liq.ne	Rimborsi assicurazioni	
Serfer Srl	Rimborsi assicurazioni	
TX Logistik AG	Cariche sociali Rimborsi assicurazioni	
Sita SpA	Servizi dell'area: Fiscale/Bilancio Affari Societari Legale Lavoro Amministrazione del Personale Dirigente Cariche sociali Prestazioni di personale Rimborsi assicurazioni	Pubblicità e <i>marketing</i> Trasporti
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 Protezione Aziendale Cariche sociali Prestazioni di personale Rimborsi assicurazioni Riaddebito servizi informatici Utilizzo marchio Locazione e sublocazione locali uffici e officine Riaddebito oneri condominiali Riadd. oneri service F.do gest. Bilaterale <i>Fee</i> conferimento officine Rimborsi per <i>convention</i>	Prestazioni di personale Pubblicità e <i>marketing</i> Spese di trasporto viaggiatori Finanziamento alla formazione Servizi amministrativi
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	Prestazioni di personale Finanziamento alla formazione

(Segue)

	RAPPORTI ATTIVI	RAPPORTI PASSIVI
Controllate		
Italferr SpA	Cariche sociali Rimborsi assicurazioni Riaddebito servizi informatici Utilizzo marchio Riadd. oneri service F.do gest. Bilaterale	
FS Logistica SpA	Servizi dell'area: Finanza Fiscale/Bilancio Affari Societari Relazioni Industriali Legale Lavoro Cariche sociali Rimborsi assicurazioni Riaddebito servizi informatici Locazioni locali uffici Utilizzo marchio Riaddebito oneri condominiali	Trasporti e spedizioni Facilities management Prestazioni di personale
Busitalia - Sita Nord Srl	Servizi dell'area: Finanza Fiscale/Bilancio Affari Societari Legale Lavoro Amministrazione del Personale Dirigente Comunicazione Esterna e Relazioni con i Media Prestazioni di personale Utilizzo servizi informatici Cariche sociali Rimborsi assicurazioni	Pubblicità e marketing Trasporti
Italcertifer SpA	Servizi dell'area: Amministrazione del Personale Dirigente Prestazioni di personale	
Cemat SpA	Rimborsi assicurazioni Cariche sociali	
Metropark SpA	Servizi dell'area: Protezione Aziendale Rimborsi assicurazioni Riaddebito oneri condominiali Locazione locali uffici	
Netinera Deutschland GmbH	Prestazioni di personale Servizi di consulenza	

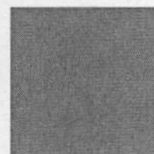
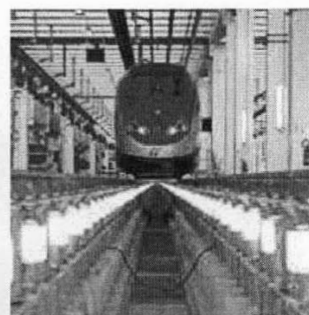
(Segue)

	RAPPORTI ATTIVI	RAPPORTI PASSIVI
Controllate		
Trenitalia Logistic France SaS	Servizi dell'area: Affari Societari	
Trenord Srl	Rimborsi assicurazioni Locazione locali uffici e officine	
FS Formazione SpA in liquidazione	Cariche sociali Rimborsi assicurazioni Prestazioni di personale	Formazione
Terminali Italia Srl	Rimborsi assicurazioni Locazioni locali uffici Riaddebito oneri condominiali	
Italia Logistica Srl	Servizi dell'area: Amministrazione del Personale Dirigente Cariche Sociali Prestazioni di personale Rimborsi assicurazioni Servizi Amministrativi	
Collegate		
Ferrovie Nord Milano SpA	Cariche sociali	
Collegate di Controllate		
L.T.F.-Lyon Tourin Ferroviaire	Locazioni locali uffici	
Logistica SA	Rimborsi assicurazioni	
BBT SE	Cariche sociali	
Terminal Tremestieri Srl	Cariche sociali	

(Segue)

Altre parti correlate (*)	RAPPORTI ATTIVI	RAPPORTI PASSIVI
Gruppo ANAS	Rimborsi cariche sociali	
Gruppo CDDPP	Canoni per servitù sui terreni	Finanziamenti
Gruppo ENEL	Canoni per servitù sui terreni	Utenze energia elettrica
Gruppo ENI	Canoni per servitù sui terreni	Fornitura gas
Gruppo Finmeccanica		Manutenzione-Software
Gruppo Invitalia	Canoni per attraversamenti	
Gruppo POSTE Italiane	Canoni locazione fabbricati Prestazioni di personale Rimborsi assicurazioni Rimborsi cariche sociali	Spese postali
Eurofer	Prestazioni di personale Rimborsi assicurazioni	Contributi
HDI Assicurazioni		Polizze assicurative
Previdai		Contributi

(*) Imprese che condividono con Ferrovie dello Stato Italiane il medesimo soggetto controllante-Ministero dell'Economia e delle Finanze



Nelle tabelle che seguono, sono riepilogati i valori economici e patrimoniali dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2011 delle transazioni con parti correlate.

RAPPORTI DIVERSI

consolidato fiscale	IVA di pool	Rapporti c/c intersocietario e c/c postali	Finanziamenti concessi	Depositi passivi e finanziamenti ricevuti	Rilascio garanzie fideiussorie nell'interesse	Fondi pensione integrativa
Controllate						
RFI	RFI	RFI	RFI		RFI	
Fercredit	Fercredit	Fercredit	Fercredit			
Ferservizi	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						
Metropark	Metropark	Metropark				
FS Formazione in liq.ne						
FS Logistica	FS Logistica	FS Logistica	FS Logistica		FS Logistica	
FS Sistemi Urbani	FS Sistemi Urbani	FS Sistemi Urbani				
FS Telco	FS Telco		FS Telco			
Italcertifer						
Cemat	Cemat					
Ferport in liq.ne	Ferport in liq.ne					
Ferport Napoli in liq.ne						
Self	Self					
Serfer	Serfer	Serfer	Serfer			
SGT						
Terminali Italia	Terminali Italia	Terminali Italia	Terminali Italia			
Tunnel Ferroviario del Brennero						
Busitalia-Sita Nord	Busitalia-Sita Nord	Busitalia-Sita Nord	Busitalia-Sita Nord			
Nord Est Terminal						
					TX Logistik	
				Netinera Deutschland GmbH	Netinera Deutschland GmbH	
					Cisalpino AG	
		Italia Logistica	Italia Logistica		Italia Logistica	
Altre Parti correlate						
				Cassa DD.PP.		
		POSTE Italiane				
						Eurofer Previndai

RAPPORTI COMMERCIALI E DIVERSI

Denominazione	31.12.2011			2011	
	Crediti	Debiti	Garanzie e Impegni	Costi	Ricavi
Imprese controllate					
Busitalia-Sita Nord Srl	1.500	671		2	335
Cemat SpA	271	979			9
Centostazioni SpA	954	934		12	496
FS Logistica SpA	4.830	3.832		33	1.750
Fercredit SpA	1.236	3.797		4	366
Ferport Srl in liquidazione		294			
Ferport Napoli Srl in liquidazione	3	52			3
Ferservizi SpA (1)	18.480	18.461	1.063	27.789	16.256
FS Formazione SpA in liquidazione	145	675		1.084	28
FS Sistemi Urbani Srl	22.354	19.822		497	1.006
FS Telco Srl		6			
Grandi Stazioni SpA	6.119	496	116	212	750
Grandi Stazioni Ingegneria Srl	145	83			
Italcontainer SpA			400		
Italcertifer SpA	145	125			334
Italferr SpA	17.755	1.478	368	318	1.506
Italia Logistica Srl	498	6			147
Metropark SpA	699	2		24	93
Metroscai Scarl in liquidazione	11				
Netinera Deutschland GmbH	255		78.761	45	214
Nord Est Terminal SpA in liquidazione		207			4
Rete Ferroviaria Italiana SpA	26.672	1.195.105	770.306	3.552	38.401
Self Srl		85			
Serfer Srl	2.242	91			7
SGT SpA	29	0			
Sita SpA		1.405		25	150
Terminali Italia Srl	368	10			21
Trenitalia Logistic France Sas	6				3
Trenitalia SpA	81.327	85.412	9.873	1.697	51.150
Trenord Srl	97	2			80
Tunnel Ferroviario del Brennero SpA		61			
TX Logistik AG	47	5	27		13
Totale	186.189	1.334.097	860.914	35.293	113.123

(1) i costi comprendono 303mila euro di costi capitalizzati

Imprese Collegate

Ferrovie Nord Milano SpA	2	0	0	0	2
--------------------------	---	---	---	---	---

valori in migliaia di euro

RAPPORTI COMMERCIALI E DIVERSI

(Segue)

Denominazione	31.12.2011			2011	
	Crediti	Debiti	Garanzie e Impegni	Costi	Ricavi
Collegate di controllate					
BBT SE	10				10
Terminal Tremestieri Srl	9				9
L.T.F. Lyon Tourin Ferroviarie	32				32
Logistica SA	33	2			3
Totale	84	2	0	0	54
TOTALE	186.275	1.334.099	860.914	35.293	113.179
Altre parti correlate					
Gruppo ANAS	28				28
Gruppo GDDPP	1				0
Gruppo ENEL	45	2		723	302
Gruppo ENI	62	21		213	49
Gruppo Finmeccanica		22			
Gruppo INVITALIA	4				
Gruppo POSTE Italiane	1.005	283		50	156
Eurofer	17	95		5	62
Altri fondi previdenziali	1	57			
Previdai		582		531	
Totale	1.162	1.061	0	1.523	597

valori in migliaia di euro

RAPPORTI FINANZIARI

Denominazione	31.12.2011			2011	
	Crediti e conti correnti	Debiti	Garanzie e Impegni	Oneri	Proventi
Imprese controllate					
Busitalia - Sita Nord Srl	2.003	26			
Centostazioni SpA		239		87	12.000
Cisalpino AG			116.834		809
FS Logistica SpA	77.481	994	675	32	1.244
Fercredit SpA	97.354	4.440		133	4.044
Ferservizi SpA		115.077		1.288	3.930
FS Sistemi Urbani Srl		5.195		391	23
FS Telco Srl	135				
Grandi Stazioni SpA		16.974		335	9.250
Grandi Stazioni Ingegneria Srl				2	
Italcertifer SpA				2	
Italferr SpA	34.171		1.670	88	3.874
Italia Logistica Srl	2.002	3	2.490	0	8
Metropark SpA		2.529		19	
Netinera Deutschland GmbH	109.721		163.687		8.100
Rete Ferroviaria Italiana SpA	2.436.145	862.516	702.816	25.210	198.475
Serfer Srl	4.131	1.489		11	113
Sita SpA		167		2	14
Terminali Italia Srl	1.000				33
Trenitalia SpA	4.251.360		1.418.581	1.549	67.616
Trenord Srl					1
Totale	7.015.503	1.009.651	2.406.753	29.147	309.534
Altre parti correlate					
Gruppo CDDPP		1.565.292		67.047	
Gruppo POSTE Italiane	2.910				8
Totale	2.910	1.565.292	0	67.047	8

valori in migliaia di euro

45. Garanzie

Nella tabella sono riportate le garanzie prestate da Ferrovie dello Stato Italiane SpA, nell'interesse delle società controllate, a favore di terzi o di altre società controllate, distinguendo quelle di natura finanziaria dalle altre.

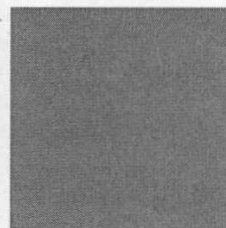
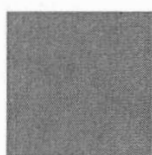
Rilasciate nell'interesse di	Finanziarie	Non finanziarie
Rete Ferroviaria Italiana SpA	702.816	770.306
Italferr SpA	1.670	368
Cisalpino AG	116.834	0
Ferservizi SpA	0	1.063
Italia Logistica Srl	2.490	50
FS Logistica SpA	675	400
Grandi Stazioni SpA	0	116
Netinera Deutschland GmbH	163.687	78.761
TX Logistik AG	0	27
Trenitalia SpA	1.418.581	9.873
Totale	2.406.753	860.964

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 dirette ammontano a 1.141.484mila euro e si riferiscono per 860.963mila euro a garanzie non finanziarie e per 280.521mila euro a garanzie finanziarie. Le principali garanzie dirette non finanziarie sono state rilasciate a favore dell'Erario (630.447mila euro), a garanzia dei rimborsi di crediti erariali alle controllate Rete Ferroviaria Italiana SpA, Trenitalia SpA e Ferservizi SpA e a favore 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 garanzie dirette finanziarie sono rappresentate dalle garanzie rilasciate a favore di Eurofima (116.834mila euro) per finanziamenti concessi alla società Cisalpino AG per l'acquisto di materiale rotabile e a favore di banche e società finanziarie per i finanziamenti concessi alle società del gruppo Netinera Deutschland GmbH (163.687mila euro). Le controgaranzie ammontano a 1.706.232mila euro; le principali sono state rilasciate ad un pool di banche per i prestiti concessi dalla BEI alla controllata Trenitalia SpA (971.250mila euro), all'UniCredit Corporate Banking (367.000mila euro) e alla BEI (300.000mila euro) per i finanziamenti concessi alla controllata Rete Ferroviaria Italiana SpA, alla Deutsche Bank (15.900mila euro) e alla Banca Popolare di Sondrio (9.379mila euro) rispettivamente per i contratti di servizio Pubblico di Trenitalia SpA con le regioni Campania ed Emilia Romagna. È stata rilasciata, inoltre, una "Lettera di *patronage* forte" (420.000mila euro) per il finanziamento del prestito OPI (ora BIIS) del 2004 concesso a Trenitalia SpA.

46. Fatti intervenuti dopo la data di riferimento del bilancio

Non si rilevano fatti di rilievo intervenuti dopo la data di chiusura del Bilancio d'esercizio 2011.





Dirigente Preposto
Alla redazione dei documenti contabili societari

**ATTESTAZIONE DELL'AMMINISTRATORE DELEGATO E DEL DIRIGENTE
PREPOSTO ALLA REDAZIONE DEI DOCUMENTI CONTABILI SOCIETARI
RELATIVA AL BILANCIO D'ESERCIZIO DI
FERROVIE DELLO STATO ITALIANE S.P.A.**

AL 31 DICEMBRE 2011

1. I sottoscritti Mauro Moretti e Vittorio de Silvio, rispettivamente Amministratore Delegato e Dirigente Preposto alla redazione dei documenti contabili societari di Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A., tenuto conto:

- di quanto previsto dall'art. 16 dello Statuto sociale di Ferrovie dello Stato Italiane 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 2011.

2. Al riguardo si segnala che:

- a. la valutazione dell'adeguatezza e dell'effettiva applicazione delle procedure amministrativo - contabili per la formazione del bilancio d'esercizio di Ferrovie dello Stato Italiane 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.

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.r.
Iscritta al Registro delle Imprese di Roma (Tribunale di Roma)
Cod. Fisc. e P. Iva 06359521001 – R.E.A. 962825



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 Italiane S.p.A.

Data, 24 maggio 2012

Amministratore Delegato

Mauro Moretti

Ferrovie dello Stato Italiane
UA 18/5/2012
FS-AD\A0011\P\2012\0000298

Dirigente Preposto

Vittorio de Silvio

Ferrovie dello Stato Italiane
UA 18.5.2012
FS-AD-DP\A0011\P\2012\0000083

RELAZIONE
DEL COLLEGIO DEI SINDACI

PAGINA BIANCA



Il Collegio Sindacale

"RELAZIONE DEL COLLEGIO SINDACALE AI SENSI DELL'ART. 2429, SECONDO COMMA DEL CODICE CIVILE SUL BILANCIO DI ESERCIZIO AL 31 DICEMBRE 2011".

All'Assemblea dei soci di Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A..

Signor Azionista,

Il progetto di bilancio dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2011, 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.

I documenti di bilancio sono stati messi a disposizione del Collegio sindacale nel rispetto del termine imposto dall'art. 2429 del Codice civile.

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 2011 di FS S.p.A..

Nel corso dell'esercizio 2011 la nostra attività di vigilanza svolta (n°14 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.

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

Di seguito Vi Informiamo sull'attività svolta dal Collegio sindacale, precisando in particolare :

- *di aver partecipato, oltre all'Assemblea Straordinaria del 24 maggio 2011, convocata per modifiche statutarie, a n°1 Assemblea Ordinaria dei Soci, a n° 13 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 attuate dalla Società e dalle sue controllate;*
- *di aver tenuto periodiche 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 in forma collegiale, ai sensi del D.L.vo 231/2001, attraverso le relazioni periodiche redatte da detto Organismo e incontri con il suo Presidente;*
- *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 è stato chiamato a fornire i pareri previsti dalla legge, relativamente ai compensi agli amministratori ex articolo 2389, comma 3 del codice civile e all'estensione del vigente contratto con la PricewaterhouseCoopers S.p.A. per l'attività di revisione connessa all'adozione dei principi contabili internazionali.

La gestione 2011 espone un risultato netto di esercizio di € 41.305.322 (esercizio 2010: € 20.921.474) per effetto essenzialmente del rilascio del Fondo imposte di consolidato fiscale di € 62.987.305 (esercizio 2010: € 80.359.795) e un risultato economico ante imposte negativo per € 16.598.606 (esercizio 2010: negativo per € 59.878.401).

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 società di revisione:

- *evidenzia che il progetto di bilancio è stato redatto, come per l'esercizio precedente, in conformità con i Principi Contabili Internazionali e, 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 2011, nonché l'analisi degli investimenti, delle attività immobilizzate e della situazione finanziaria.*

In data 8 giugno 2012 la società PricewaterhouseCoopers, incaricata della revisione legale dei conti, ha rilasciato la Relazione ai sensi dell'art.14 del dlgs 27 gennaio 2010, n°39, esprimendo un giudizio positivo, senza rilievi, attestando che il bilancio di esercizio al 31 dicembre 2011 rappresenta in modo veritiero e corretto la situazione patrimoniale e finanziaria, il risultato economico e i flussi di cassa per l'esercizio chiuso a tale data.

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 2011, così come deliberato 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

Signor Azionista,

in ordine al bilancio consolidato del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane al 31 dicembre 2011- messo a Vostra disposizione per informativa- si precisa che esso si compone dei prescritti prospetti contabili consolidati e relative note esplicative ed è stato redatto secondo i principi contabili internazionali (IFRS) adottati dalla Commissione Europea e integrati con gli International Accounting Standard (IAS).



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 FS 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 (gruppo e terzi) di € 285 milioni (esercizio 2010: € 129 milioni).

Nella relazione sulla gestione, gli Amministratori hanno illustrato l'andamento complessivo del Gruppo unitamente a quanto concerne la Capogruppo, fornendo anche dettagli relativi ai singoli aspetti di attività delle Società consolidate.

I bilanci trasmessi alla Capogruppo dalle società controllate, redatti dai rispettivi organi amministrativi, sono stati oggetto di "revisione legale dei conti"; a tali bilanci non si è quindi esteso il controllo di questo Collegio sindacale.

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 dicembre 2011 relativamente al risultato di esercizio e al patrimonio netto, posti a confronto con i corrispondenti dati del bilancio al 31 dicembre 2010.

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.

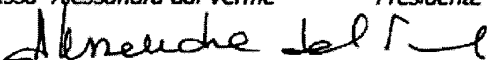
Il Collegio sindacale evidenzia che relativamente alla formazione del bilancio consolidato risultano adeguati sia la struttura organizzativa che il sistema amministrativo della Società, sia le disposizioni impartite dalla Società Capogruppo alle proprie controllate.




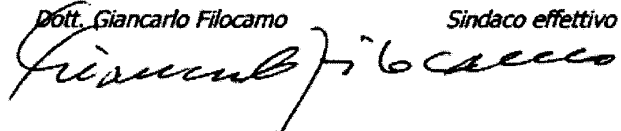
Infine, acquisita la relazione di revisione predisposta dalla PWC, incaricata della revisione legale dei conti, il Collegio sindacale ritiene che il bilancio consolidato del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane al 31 dicembre 2011 e i connessi prospetti contabili consolidati siano stati correttamente redatti secondo le impostazioni prescritte dagli IFRS, avvalendosi della facoltà prevista dal D.l.vo 28 febbraio 2005, n. 38, che disciplina le opzioni in tema di principi contabili internazionali.

Roma, 12 giugno 2012

IL COLLEGIO SINDACALE

Dott.ssa Alessandra dal Verme *Presidente*


Dott. Giuseppe Di Giovanni *Sindaco effettivo*


Dott. Giancarlo Filocamo *Sindaco effettivo*






**RELAZIONE DELLA SOCIETA' DI REVISIONE AI SENSI DELL'ARTICOLO 14 DEL DLGS
27 GENNAIO 2010, N° 39**

All'Azionista delle
Ferrovie dello Stato Italiane SpA (già 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 Italiane SpA chiuso al 31 dicembre 2011. La responsabilità della redazione del bilancio in conformità agli International Financial Reporting Standards adottati dall'Unione Europea compete agli amministratori delle Ferrovie dello Stato Italiane SpA. E' nostra la responsabilità del giudizio professionale espresso sul bilancio e basato sulla revisione contabile.
- 2 Il nostro esame è stato condotto secondo i principi di revisione emanati dal Consiglio Nazionale dei Dottori Commercialisti e degli Esperti Contabili e raccomandati dalla Consob. In conformità ai predetti principi, la revisione è stata pianificata e svolta al fine di acquisire ogni elemento necessario per accertare se il bilancio d'esercizio sia viziato da errori significativi e se 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.

Per il giudizio relativo al bilancio d'esercizio dell'esercizio precedente, i cui dati sono presentati ai fini comparativi, si fa riferimento alla relazione da noi emessa in data 1 giugno 2011.
- 3 A nostro giudizio, il bilancio d'esercizio delle Ferrovie dello Stato Italiane SpA al 31 dicembre 2011 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 Italiane SpA per l'esercizio chiuso a tale data.
- 4 La responsabilità della redazione della relazione sulla gestione in conformità a quanto previsto dalle norme di legge compete agli amministratori delle Ferrovie dello Stato Italiane SpA. E' di nostra competenza l'espressione del giudizio sulla coerenza della relazione sulla gestione con il bilancio, come richiesto dalla legge. A tal fine, abbiamo svolto le procedure indicate dal principio di revisione n° 001 emanato dal Consiglio Nazionale dei Dottori Commercialisti e

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 Wuhret 23 Tel. 0303697501 - Catania 95129 Corso Italia 302 - 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 Pochetti 29 Tel. 06570251 - Torino 10122 Corso Palestro 10 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 Pascolle 43 Tel. 043225789 - Verona 37135 Via Francia 21/C Tel. 0458263011

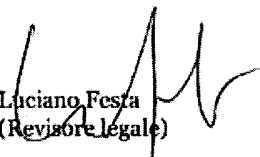
www.pwc.com/it



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 Italiane SpA al 31 dicembre 2011.

Roma, 8 giugno 2012

PricewaterhouseCoopers SpA


Luciano Festa
(Revisore legale)

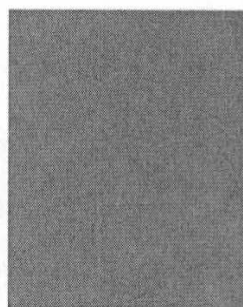


Direzione Centrale Amministrazione, Bilancio e Fiscale

Direzione Centrale Comunicazioni Esterne

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

Foto
Archivio Audiovisivi Gruppo FS Italiane



www.fsitaliane.it

Piazza
della Croce Rossa, 1
00161 Roma

PAGINA BIANCA

€ 20,00



170150001440