

# 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 Frecciarossa 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.

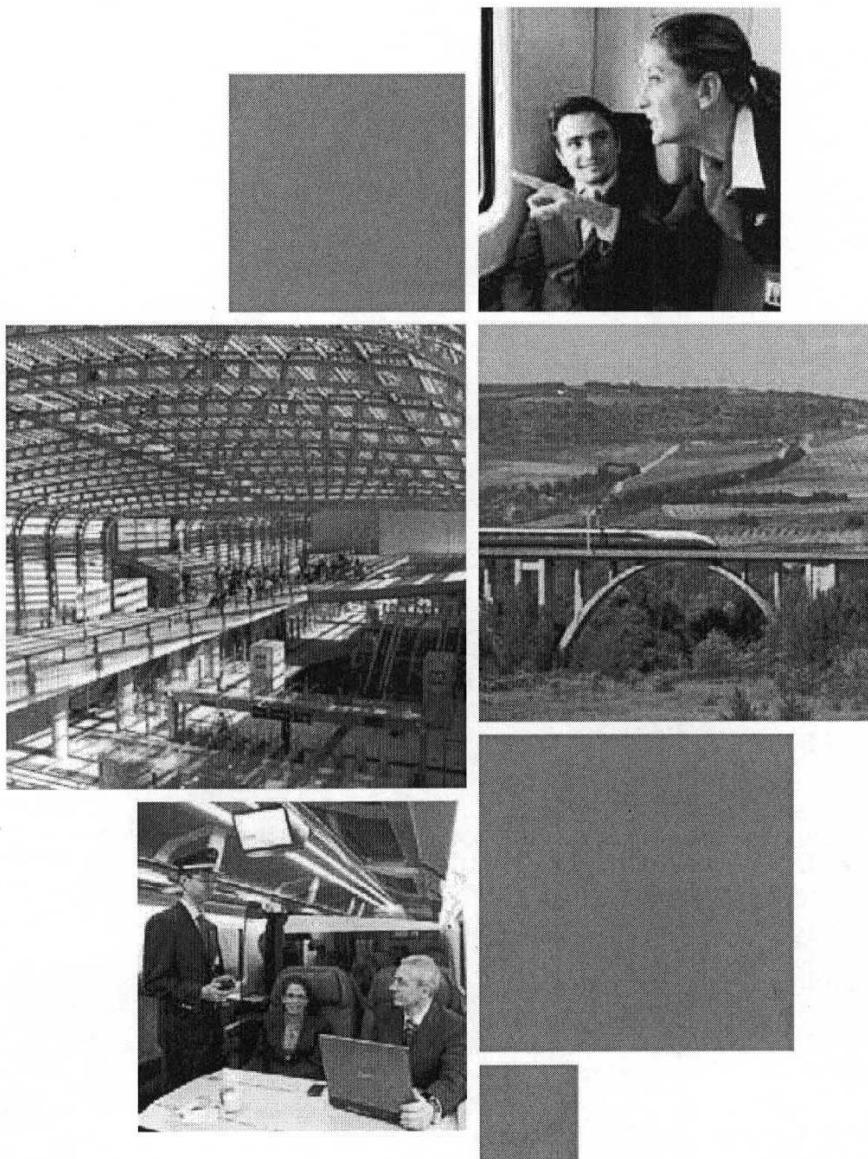
In termini di andamento, il gruppo Netinera ha sviluppato nel corso del 2011 volumi pari a 27,9 milioni di treni-kilometro, posizionandosi al terzo posto nel mercato tedesco con il 4,4% della quota complessiva, ed ha chiuso l’esercizio con risultati allineati alle previsioni incluse, per il 2011, nel 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 Frecciagento hanno viaggiato con questa modalità più di 25 milioni di persone, evitando così di immettere nell’atmosfera oltre 600 mila tonnellate di CO<sub>2</sub>. 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 conjuntura 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**

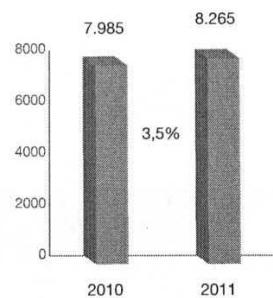
# Risultati consolidati raggiunti nel 2011

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

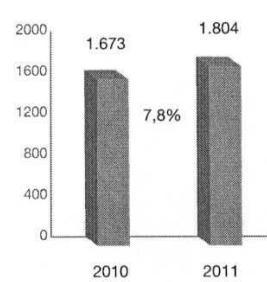
Ricavi operativi

VALORI IN MILIONI DI EURO



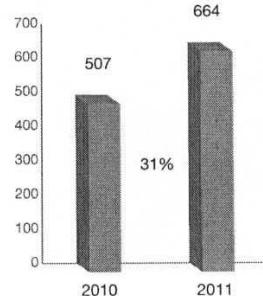
Mol (Ebitda)

VALORI IN MILIONI DI EURO



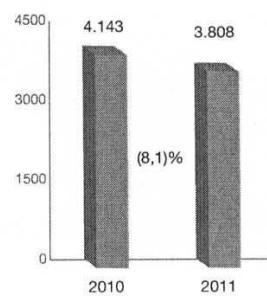
Risultato operativo (Ebit)

VALORI IN MILIONI DI EURO



Investimenti

VALORI IN MILIONI DI EURO

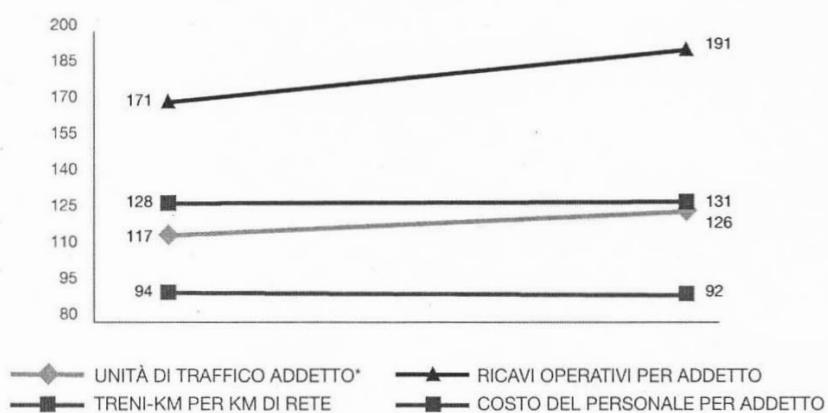


Principali indicatori economici	2011	2010
EBITDA/RICAVI OPERATIVI	21,83%	20,95%
ROS (EBIT/RICAVI OPERATIVI)	8,03%	6,35%
COSTO DEL PERSONALE/RICAVI OPERATIVI	(49,57%)	(54,13%)

### Evoluzione dei parametri aziendali

N.I. 2000 = 100

VALORI IN MILIONI DI EURO



# 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 europei 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 Multiannuale (*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 tranne 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 MPI.
- 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 postali)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 dalle leggi 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.