negativo per 5,2 milioni di euro con un peggioramento di 4,6 milioni di euro rispetto all'esercizio precedente.

Il saldo della gestione finanziaria è positivo per 1,8 milioni di euro con un significativo miglioramento rispetto allo stesso periodo dell'esercizio precedente (-0,2 milioni di euro nel 2007). Tale variazione è riconducibile essenzialmente agli interessi addebitati al Commissario di Governo per l'emergenza rifiuti della regione Campania.

Le componenti straordinarie nette ammontano a 4,1 milioni di euro e si riferiscono alla plusvalenza realizzata con il conferimento della Business Unit Omnialogistica a Italia Logistica Srl.

La variazione del capitale investito netto, da 72,1 milioni di euro a 458 milioni di euro, è dovuta alle operazioni di scissione da RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA attuate nell'esercizio.

La variazione della posizione finanziaria netta di 1 milione di euro, è dovuta complessivamente alla riduzione dell'indebitamento di 3,2 milioni di euro, alla riduzione del credito verso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti di 1,1 milioni di euro per contributi conto impianti, alla riduzione dei depositi bancari per 3,4 milioni di euro e alle maggiori disponibilità sul conto corrente intersocietario intrattenuto con la Capogruppo per 2,2 milioni di euro.

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

La Società chiude l'esercizio 2007 facendo registrare un utile di 35 milioni di euro, dopo ammortamenti per 5,2 milioni di euro e imposte per 23,4 milioni di euro, con un miglioramento di 18,5 milioni di euro rispetto all'esercizio precedente. L'esercizio 2006 si era chiuso con un utile di 16,5 milioni.

La società chiude l'esercizio 2008 con un risultato positivo di 19,1 milioni di euro, dopo ammortamenti per 4,8 milioni di euro ed imposte per 16,4 milioni di euro, con una riduzione di 15,9 milioni di euro rispetto all'esercizio precedente.

Ferservizi SpA è la società di servizi del Gruppo Ferrovie dello Stato. Le sue attività preminenti scaturiscono da specifici contratti stipulati con la

controllante e con le altre Società del Gruppo, al fine di rendere servizi in campo amministrativo, informatico e gestionale.

La società chiude l'esercizio 2007 facendo registrare un utile netto di 0,5 milioni di euro, dopo ammortamenti e svalutazioni per 3,9 milioni di euro e imposte per 9,4 milioni di euro con un decremento di 0,8 milioni rispetto all'esercizio 2006.

La società chiude l'esercizio 2008 facendo registrare un utile di 2,2 milioni di euro, con un incremento di 1,7 milioni di euro rispetto all'esercizio 2007, dopo ammortamenti e svalutazioni cespiti per 3,3 milioni di euro ed imposte per 9,3 milioni di euro.

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

La società chiude l'esercizio 2007 con un utile netto di 13,4 milioni di euro, con una flessione di 3,7 milioni di euro (-21,6%) rispetto all'esercizio 2006.

La società chiude l'esercizio 2008 con un utile netto di 15 milioni di euro, segnalando una variazione positiva di 1,6 milioni di euro (+11,9%) rispetto all'esercizio 2007.

Centostazioni SpA si occupa della gestione del patrimonio costituito dai complessi immobiliari delle centotre stazioni ferroviarie di medie dimensioni di proprietà di RFI – Rete Ferroviaria Italiana SpA; sulla base di un contratto quarantennale, in vigore da aprile 2002, ha ottenuto in esclusiva i diritti di utilizzazione e sfruttamento economico dei suddetti complessi immobiliari, unitamente al mandato a provvedere alla gestione integrata, commerciale e amministrativa, alla riqualificazione e alla valorizzazione del patrimonio immobiliare medesimo. La società chiude l'esercizio 2008 con un utile netto di 6,3 milioni di euro contro i 5 milioni di euro registrati nel 2007 e nel 2006.

Sita SpA, controllata al 100% dalla sub-holding Sogin Srl, rappresenta la principale realtà operativa per i collegamenti extraurbani a mezzo autobus in concessione regionale. La società chiude l'esercizio 2007 in sostanziale pareggio. L'esercizio 2006 si era chiuso con un risultato negativo per 11,2 milioni di euro. La società chiude l'esercizio 2008 con una perdita di 10,8 milioni di euro.

Fercredit SpA è la società di servizi finanziari del Gruppo Ferrovie dello Stato. La sua attività è rivolta, essenzialmente, allo sviluppo del credit factoring e del leasing sul mercato captive e all'espansione delle operazioni di consumer credit per i dipendenti del Gruppo medesimo. La società chiude l'esercizio 2007 facendo registrare un utile di 8,8 milioni di euro (-7,4% rispetto al 2006) e confermando i positivi andamenti degli ultimi esercizi.

La società chiude l'esercizio 2008 con un utile di 8,1 milioni di euro (-7,3% rispetto al 2007).

Il risultato d'esercizio delle principali società del Gruppo, forniti da Ferrovie dello Stato SpA, sono sintetizzati nei prospetti che seguono.

RISULTATI D'ESERCIZIO DELLE MAGGIORI SOCIETA' DEL GRUPPO

(in milioni di Euro)

Società	2006	2007	2008
	Utile o (perdita)	**Utile** o (perdita)	**Utile** o (perdita)
F. S. SpA	(1.937,4)	(457,9)	**11,3**
RFI SpA	(197)	**16,9**	**38,9**
Trenitalia SpA	(1.989,4)	(402,6)	(41,6)
TAV SpA	=	=	=
FS Logistica Spa (ex Cargo SpA)	**4,2**	**7,5**	**1,0**
Italcontainer SpA	(0,9)	**0,019**	(2,8)
Serfer s.r.l.	**1,5**	**0,2**	**0,6**
Cemat SpA	**3,2**	**0,7**	**4,1**
Italferr SpA	**16,5**	**35,0**	**19,1**
TX LogistiK AG	**1,1**	**5,1**	**10,9**
Ferservizi SpA	**1,3**	**0,5**	**2,2**
Cisalpino AG	**9**	**11,8**	**0,4**
Grandi Stazioni SpA	**17,1**	**13,4**	**15,0**
Centostazioni SpA	**5**	**5**	**6,3**
SITA SpA	(11,2)	**0,2**	(10,8)
FERCREDIT SpA	**9,5**	**8,8**	**8,1**

8. Attività di "*asset allocation*"

Nella seduta del 23 aprile 2008, il Consiglio di Amministrazione di Ferrovie dello Stato ha varato un progetto di riarticolazione del patrimonio immobiliare del Gruppo (nel seguito "*asset allocation*"), da realizzarsi attraverso una serie di operazioni di perimetrazione e scorporo dei beni immobili che non risultino più strumentali alle attività di impresa delle società cui appartengono e possano, quindi, essere diversamente utilizzati e più correttamente allocati all'interno del Gruppo.

Il fine ultimo di tale progetto è quello di favorire la valorizzazione degli *asset* interessati, così da generare risorse finanziarie da destinare alle attività *core*.

Il progetto, come noto, si inquadra in un più ampio disegno di ridefinizione del reticolo societario del Gruppo Ferrovie dello Stato, disegno in applicazione del quale, nel corso del 2008 e del 2009, sono state rese operative la società FS Sistemi Urbani e la società FS Logistica, beneficare, tra l'altro, di alcune delle operazioni di trasferimento di immobili realizzate nel 2008.

Al fine di garantire il coordinamento del progetto di *asset allocation*, è stata istituita una *task force* intersocietaria - coordinata dall'Amministratore Delegato di Ferservizi – alla quale è stato attribuito il compito di individuare le soluzioni gestionali per la corretta allocazione e valorizzazione degli *asset* nonché quello di delineare le necessarie operazioni societarie.

Si fornisce di seguito un quadro riepilogativo sulle iniziative di *asset allocation* realizzate nel corso del 2008.

1. Prima scissione di una porzione del patrimonio immobiliare di RFI in favore della società FS Sistemi Urbani, riguardante le aree dei parcheggi gestiti da Metropark, le aree oggetto di valorizzazioni in corso di Torino, Bologna e parte delle aree di Milano nonché l'intera partecipazione detenuta da RFI in Metropark S.p.A., per complessivi 276,6 milioni di euro di valore netto contabile.

   L'operazione è stata portata a compimento il 21 novembre 2008 con la sottoscrizione del relativo atto di scissione; l'efficacia della scissione decorre dal 1 dicembre 2008.

2. Scissione di una porzione del patrimonio immobiliare di RFI in favore di Ferrovie dello Stato, riguardante una serie di immobili non strumentali tra i quali, in particolare, 53 compendi locati (attraverso il c.d. CUN - Contratto Unico Nazionale) all'Associazione Nazionale del Dopolavoro ferroviario, il fabbricato uffici di via Mantova a Roma nonché altri beni (aree e alloggi) da dismettere, per complessivi 57,3 milioni di euro di valore netto contabile.

A tale patrimonio è stato associato un debito verso banca OPI, del valore di circa 54 milioni di euro, assunto da RFI nel 2003 per la realizzazione di un programma di investimenti; pertanto il patrimonio netto complessivamente scisso – quale differenza tra le attività e le passività trasferite - è pari a circa 3,3 milioni di euro.

L'operazione è stata portata a compimento il 23 dicembre 2008 con la sottoscrizione del relativo atto di scissione.

3. Seconda scissione di una porzione del patrimonio di RFI in favore di FS Sistemi Urbani, comprendente ulteriori grandi aree interessate da valorizzazioni in corso, alcuni piazzali delle stazioni gestite da Grandi Stazioni e altri beni non strumentali; il valore netto contabile degli *asset* trasferiti è di circa 213,4 milioni di euro (comprensivi del valore della partecipazione in una società di sviluppo immobiliare e di circa 2 milioni di euro di liquidità); il patrimonio netto complessivamente scisso è di circa 96,7 milioni di euro in quanto alle attività sono state associate passività per un montante complessivo di circa 116,7 milioni di euro.

L'operazione è stata portata a compimento il 30 dicembre 2008 con la sottoscrizione del relativo atto di scissione.

4. Scissione di una porzione del patrimonio di RFI in favore di FS Logistica, riguardante 41 compendi immobiliari (principalmente aree, magazzini ed impianti per la logistica necessari al completamento del *network* di scali della società beneficiaria[17]) nonché la partecipazione detenuta da RFI nella società SGT; il valore netto contabile dell'attivo scisso è di circa 152 milioni di euro; considerando che alle attività sopra

[17] Alla società FS Logistica erano già stati trasferiti da RFI 10 scali con atto di scissione del 21/12/2007 per un valore netto contabile di 268,7 milioni di euro.

ricordate sono associate passività per circa 35 milioni di euro, il patrimonio netto trasferito è pari a circa 117 milioni di euro.

L'operazione è stata portata a compimento il 30 dicembre 2008 con la sottoscrizione del relativo atto di scissione.

5. Vendita a Ferrovie dello Stato della partecipazione detenuta da RFI nella società SELF[18] (100%).

La vendita è stata effettuata in data 4 agosto 2008, al corrispettivo di circa 34,8 milioni di euro, pari al valore di iscrizione in bilancio della partecipazione.

La vendita si inquadra in un'operazione di valorizzazione e vendita della rete elettrica di proprietà del Gruppo che sarà effettuata da Ferrovie dello Stato attraverso la scissione della proprietà dell'intera rete elettrica da RFI a S.EL.F. e il successiva trasferimento a terzi della partecipazione detenuta in S.EL.F. e dei relativi *asset*.

[18] La società SELF è stata costituita nel 2000, in attuazione del D.Lgs. 79/99 (cd. decreto Bersani) ed ha in locazione la rete elettrica, attualmente assegnata ad RFI.

Considerazioni conclusive

Il biennio 2007/2008 rappresenta un periodo di svolta nella gestione del Gruppo Ferrovie dello Stato. La situazione di grave deficit strutturale del Gruppo, registrata alla fine dell'esercizio 2006, chiuso con una perdita complessiva di 2.115 milioni di euro e addebitabile per oltre il 90% a Trenitalia, è stata riportata in equilibrio sotto il profilo economico-gestionale nell'arco dei due anni; ciò, anche se il bilancio di Gruppo, nel primo dei due esercizi considerati (2007), ha continuato a registrare un risultato netto negativo di 409 milioni di euro, di cui (-) 403 milioni di pertinenza di Trenitalia.

L'effetto tangibile del processo di razionalizzazione e risanamento, avviato verso la fine del 2006, si è reso manifesto con l'approvazione del bilancio di Gruppo 2008, che ha registrato un sia pur simbolico utile, pari a circa 16 milioni di euro.

Significativo è che il riequilibrio della gestione , previsto , nel Piano industriale 2007-2011, come obiettivo del 2009, sia stato conseguito con un anno di anticipo, il che costituisce una conferma del notevole sforzo compiuto da tutte le componenti del Gruppo, sotto la guida e il coordinamento della Holding. Ulteriore conferma dei buoni risultati raggiunti in questi due anni è costituita: dal margine operativo lordo, tornato attivo già nel 2007 e risultato superiore al miliardo di euro nel corso del 2008; dalla riduzione dei costi operativi, diminuiti del 6,1% nel biennio, tra cui la riduzione dei costi del personale, la cui consistenza è passata dalle 98.000 unità del 2006 agli 89.000 addetti di inizio 2009; infine, dall'aumento, ancorché contenuto, dei ricavi operativi.

I risultati positivi ottenuti non possono tuttavia – come si legge nella stessa relazione del Presidente di illustrazione al CdA del progetto di bilancio 2008 – far dimenticare che nel Gruppo persistono aree di debolezza e che il processo di risanamento deve essere consolidato, per conferire all'azienda elementi di certezza e stabilità nella sua attività finalizzata a fornire servizi adeguati alla clientela. Tale cautela è certamente riferita alle preoccupazioni più volte espresse dai vertici aziendali avuto riguardo alla situazione debitoria del Gruppo, che ha superato, al termine dell'esercizio 2008, i nove

miliardi di euro, con oneri finanziari gravanti sul conto economico per 440 milioni di euro nell'anno.

A tal proposito, va sottolineato il persistere della debole situazione finanziaria di Trenitalia, che registra, a fine 2008, un indebitamento netto di oltre 5811 milioni di euro a fronte di un patrimonio netto di 1169 milioni di euro, malgrado i notevoli miglioramenti intervenuti nei conti economici degli ultimi due anni. Ne consegue che la prima e più urgente azione da intraprendere per non compromettere la continuità aziendale – la cui necessità è stata rimarcata anche dal Collegio dei sindaci e dalla stessa società di certificazione del bilancio – è quella dell'adeguamento del capitale della società di trasporto, se non altro per non incorrere, a breve, in una nuova operazione di riduzione e ricostituzione del capitale sociale ex art. 2446 del codice civile.

La Corte concorda poi sull'opportunità di intervenire sul riassetto della Divisione Cargo di Trenitalia, che oggi presenta un proprio conto economico negativo per i motivi già evidenziati nel corso della relazione e che, essenzialmente, sono riconducibili a un notevole calo della domanda dei servizi resi; crisi da tempo in atto ma aggravata dall'attuale andamento negativo dell'economia, in particolare nelle Regioni del Centro-Sud, dove risulta pressoché assente la concorrenza di operatori "privati", evidentemente a causa del persistere di una situazione dell'infrastruttura ancora inadeguata per poter rendere un servizio efficiente. Essenziale, per sperare in una inversione di tendenza del settore, viene considerato il riassetto della logistica, ritenuto uno strumento capace di ridurre i costi e di incrementare il livello dei ricavi, che rischia di essere ulteriormente compromesso qualora non venissero assunte iniziative, oltre che di ottimizzazione dell'infrastruttura, di razionalizzazione e di efficientamento della regolamentazione delle condizioni di accesso alla rete.

Infine, appare assolutamente necessario che il Gruppo e, per esso, segnatamente Trenitalia, produca uno sforzo forse ancora più gravoso e difficile da realizzare rispetto a quello che ha portato al risanamento: si fa riferimento all'esigenza di assicurare in tempi non più procrastinabili un servizio di trasporto passeggeri a livello regionale - ma anche, seppur meno avvertito, a livello di tratte a media/lunga percorrenza – accettabile in termini di soddisfazione dell'utenza, sia a bordo treno - con l'azzeramento o

almeno una forte attenuazione dei disagi che hanno finora caratterizzato il servizio universale – sia con una maggiore frequenza dei treni destinati al trasporto dei cosiddetti "pendolari". Al proposito, non si può peraltro non sottolineare che la disponibilità dei vertici della Holding – dimostrata dallo sforzo effettuato, pur in un contesto caratterizzato da una forte contrazione dei costi operativi, per assicurare la continuità dei servizi anche laddove sono venute a mancare, come è avvenuto in alcune Regioni, condizioni minime di contribuzione – non potrà ovviare alla cronica insufficienza di risorse finanziarie, da destinare anzitutto al rinnovo del materiale rotabile, spesso non all'altezza di un servizio moderno ed efficiente, ma anche all'ottimizzazione dei servizi di bordo, inadeguati alle esigenze degli utenti/clienti.

Di ciò sono consapevoli i vertici aziendali, che si sono ripetutamente attivati per reperire finanziamenti atti a sostenere gli investimenti, particolarmente nel settore di nuovo materiale rotabile del trasporto regionale e dalla rilevata esigenza di migliorare il rapporto tra mezzi propri e mezzi di terzi, al fine di dare un appropriato supporto finanziario agli investimenti finalizzati ad una maggiore qualità del livello di offerta dei servizi di trasporto. In tale contesto, un forte contributo al miglioramento dei servizi universali potrebbe essere assicurato, oltre che da un adeguamento dei corrispettivi, da un allungamento della durata dei contratti di servizio che, indipendentemente dalle modalità di affidamento – diretto o di tipo concorsuale – appare un elemento indispensabile per qualunque operatore che disponga di risorse da investire con la ragionevole certezza di un ritorno in termini di redditività. Non a caso, come è stato rilevato nel corso del referto, le maggiori difficoltà per conseguire condizioni di effettiva concorrenza sono state riscontrate sia nelle poche gare attivate in alcune Regioni a statuto ordinario, dove un forte ruolo limitativo al numero e alla qualità dei partecipanti è dovuto principalmente alle criticità sopra evidenziate, sia nel settore del trasporto merci (cargo), dove il processo di liberalizzazione, in atto sin dal 1999, ha prodotto un numero di concorrenti sicuramente inferiore alle attese e nelle sole tratte caratterizzate da condizioni di redditività , ossia nel solo Centro Nord, lasciando del tutto scoperto da concorrenza il Centro Sud, nei cui territori il servizio è stato coperto, ovviamente in perdita, dalla sola Trenitalia.

Nel quadro delle analisi e delle problematiche da affrontare avuto riguardo alle tante opportunità/criticità presenti nel Gruppo, un argomento che riveste una sicura valenza strategica è rappresentato dalla attualità o meno del modello di *governance*, e quindi organizzativo societario, al momento utilizzato.

Come è noto, a seguito della trasformazione in spa dell' Ente Ferrovie dello Stato, avviata con la delibera Cipe del 12 giugno 1992, vi sono state rilevanti modifiche nella struttura organizzativa, che ha portato il Gruppo ad assumere la configurazione attuale.

Il modello organizzativo, prescelto dall'Azionista di riferimento e adottato dal CdA, con la creazione di una holding con funzioni di direzione, coordinamento e controllo, denominata FS spa, da cui dipendono direttamente società di secondo livello (RFI, Trenitalia, ecc.), si sta nei fatti dimostrando efficace, ove si considerino i positivi risultati conseguiti nell'ultimo biennio.

È ancora da sottolineare che il Consiglio di Amministrazione insediato nel novembre 2006 e che dovrà essere rinnovato con l'assemblea di bilancio 2009, ha elaborato un Piano industriale 2007/2011 in base al quale sono stati approvati anche i budget di Gruppo 2007 e 2008.

Come è stato più volte sottolineato sia nelle Relazioni del CdA sia del Collegio Sindacale sia da parte del Revisore esterno, su tale Piano - pur inviato al Governo e, per esso, all'Azionista di riferimento, non ha mai costituito oggetto di alcuna pronuncia da parte dello stesso. Ciò ne ha di fatto condizionato l'efficacia quale punto di riferimento operativo, influendo in termini di certezza e di affidabilità delle strategie e dei progetti che il vertice aziendale intende portare ad attuazione.

Va osservato al riguardo che il Piano industriale non può non rappresentare per gli amministratori e per i dipendenti di un Gruppo importante come quello delle Ferrovie dello Stato, un costante punto di riferimento per gli obiettivi da raggiungere e pertanto non può non essere oggetto di condivisione totale da parte dell'Azionista.

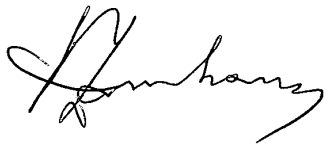
Le decisioni che il CdA dovrà concordare con l'Azionista dovranno comprendere sia l'evoluzione del piano industriale sia, anche, l'evoluzione della stessa struttura di *governance*, al fine di renderne il modello, sia sotto il profilo contabile che sotto il profilo gestionale, maggiormente aderente

allo scenario concorrenziale ormai di prossima attuazione; ciò è reso necessario anche al fine di evitare di incorrere negli interventi sanzionatori dell'Antitrust, come si è già verificato con l'istruttoria – di cui è stata data notizia in precedenza - su FS e su RFI in relazione ad una ipotesi di abuso di posizione dominante.

Nello scenario ipotizzato, va altresì osservato che l'avvio del confronto concorrenziale, come già avvenuto in altri settori simili nel campo dei servizi, obbligherà il "Regolatore pubblico" a distinguere tra servizi di rete e servizio passeggeri/merci, laddove la parte infrastrutturale dovrà necessariamente essere considerata indipendente dall'influenza degli operatori concorrenti.

Tale situazione si potrà riflettere sul ruolo di RFI, attuale gestore della rete, che potrà restare nell'orbita di FS spa, a condizione che sia garantita una netta separazione tra gli investimenti sulla rete – che deve essere posta a disposizione di tutti i concorrenti in condizioni di parità – e la realizzazione degli investimenti necessari per sviluppare, in Italia e all'estero, un servizio passeggeri e merci efficiente, oltre che redditizio.

In funzione delle risorse effettivamente disponibili, oltre che sulla base di un Piano di impresa ben delineato, sarà possibile valorizzare al massimo uno dei più importanti patrimoni pubblici italiani, considerando anche l'indotto, quale è ad oggi rappresentato dal Gruppo Ferrovie dello Stato.



PAGINA BIANCA

FERROVIE DELLO STATO S.P.A.

BILANCIO D'ESERCIZIO 2007

PAGINA BIANCA



FERROVIE DELLO STATO S.p.A.

Società con socio unico

Sede legale: Roma - Piazza della Croce Rossa n. 1

Capitale sociale Euro 38.790.425.485,00

Iscritta al Registro delle Imprese di Roma

REA 962805 - C.F. e P. IVA 06359501001

VERBALE DI ASSEMBLEA DELLA FERROVIE DELLO STATO S.p.A.

L'anno duemilaotto il giorno quattro mese di giugno, alle ore 15.00, presso la sede sociale in Roma, Piazza della Croce Rossa n. 1, è riunita l'Assemblea della Società, in aggiornamento dei lavori odierni come risulta da separato verbale.

Presiede il **Presidente Prof. Innocenzo Cipolletta**, il quale invita la Dr.ssa Mariani, Segretario del Consiglio di Amministrazione, a svolgere le funzioni di Segretario.

Il Presidente constata e fa constatare che:

- è presente il socio unico Ministero dell'Economia e delle Finanze con sede in Roma, Via XX Settembre n. 97, titolare dell'intero capitale sociale di € 38.790.425.485,00, rappresentato dal Dott. Giuseppe Viteritti, giusta delega conservata agli atti della Società
- l'assemblea è stata convocata con fax inviato in data 5 maggio 2008 e ricevuto in pari data
- non sono presenti, per il Consiglio di Amministrazione, oltre a se medesimo, altri Consiglieri
- sono presenti, per il Collegio Sindacale, il Presidente del Collegio Sindacale, Dott. Pompeo Cosimo Pepe ed il Sindaco effettivo Dott. Vittorio Nola. Assente giustificato il Sindaco effettivo Prof. Alessandro Zavaglia

Il Presidente dichiara che è stata accertata l'identità e la legittimazione dei presenti e che, essendo state rispettate le norme per l'intervento in assemblea, l'odierna assemblea è validamente costituita per deliberare sul seguente ordine del giorno:

1. Deliberazioni ai sensi dell'art. 2364, 1^ comma, nn. 1 e 2 del codice civile
2. Varie ed eventuali

Il Presidente apre, quindi, i lavori dell'assemblea.

1. Deliberazioni ai sensi dell'art. 2364, 1^ comma, n. 1 del codice civile

Il Presidente comunica, preliminarmente, che il bilancio sottoposto all'assemblea chiude con un risultato netto negativo di 409 milioni di euro (418 milioni di euro a livello di pertinenza del Gruppo), a fronte di una perdita di 2.115 milioni di euro registrata nel precedente esercizio (2.119 milioni di euro a livello di Gruppo).

La 'Lettera agli Azionisti' pone giustamente in rilievo gli sforzi compiuti dal management su tre grandi fronti: il miglioramento della gestione, le priorità seguite per il piano di investimenti e il riassetto societario e patrimoniale, che, senza andare ad incidere sulla qualità dei servizi e sul livello della sicurezza, hanno prodotto risultati obiettivamente di grande soddisfazione. E' innegabile, infatti, che il Gruppo nonostante le difficoltà ereditate, indotte da una situazione di pesante squilibrio (determinatasi anche a seguito della riduzione dei trasferimenti pubblici in conto esercizio e in conto investimenti a fronte del mantenimento delle prestazioni), abbia realizzato un *turnaround* con risultati che sono andati al di là di quelli preventivati nel Piano Industriale 2007/2011, presentato dal nuovo Vertice insediato a settembre 2006.

Questi risultati sono stati conseguiti grazie anche alla dedizione ed alle professionalità presenti nel Gruppo. Tutti i dipendenti si sono fatti carico delle difficoltà del Gruppo ed hanno messo in evidenza una forte volontà di riscatto, pienamente consapevoli della strada che occorre ancora percorrere e dell'impegno necessario per portare il Gruppo FS all'altezza di un operatore internazionale, capace di dare servizi di crescente qualità alla clientela.

Il Presidente sottolinea che i risultati conseguiti sono anche il frutto di un buon rapporto con l'Azionista, nella sua figura al tempo stesso di cliente e di regolatore del sistema dei trasporti. Un rapporto stretto e di continuità con lo Stato e le Regioni, che sono i clienti del servizio universale, è, d'altro canto, condizione necessaria per lo sviluppo del servizio ferroviario. Nello sfondo resta, infatti, il tema nevralgico della necessità di stabilire una definizione dei contratti di servizio (nazionali e regionali) che - ove realizzata - segnerà l'avvio di una nuova stagione per il Gruppo FS che potrà programmare la sua attività, come chiede anche l'Unione Europea.

Le risultanze dell'esercizio 2007 dimostrano la capacità di recuperare un ruolo di servizio e una funzione di soggetto innovatore per il paese nonchè la possibilità di conseguire gli