Riguardo lo sviluppo della diagnostica mobile sulle linee Alta Velocità in parallelo all'attrezzaggio dei treni sperimentali, vengono di seguito riportate le principali attività svolte:

- il treno Y1 è attualmente utilizzato sull'Alta Velocità Bologna-Milano per la certificazione dell'armamento ferroviario, con corse prova fino alla velocità di 330 km/h;
- il treno Y2 per il controllo della dinamica di marcia è attualmente utilizzato per le prove di funzionalità del sistema di comando e controllo della linea Bologna-Milano.

Studi e sperimentazioni di nuovi componenti e sistemi

Nel corso del 2007 sono proseguite le sperimentazioni e le omologazioni di componenti innovativi del sistema ferroviario.

Per le componenti tecnologiche sono da segnalare le attività connesse alla Certificazione dello *Standard* per l'Interoperabilità con la valutazione di conformità di nuovi terminali GSM-R, la stesura delle specifiche dei requisiti applicabili agli Apparati "Cab-Radio" e l'avvio del processo di valutazione di conformità dell'apparato Radio di Bordo della EADS da installare sulle locomotive Bombardier E483 e E186.

Inoltre, sono state completate le attività di *assessment* e di sperimentazione sul campo di prodotti e tecnologie per la protezione dei cantieri di lavoro (Sistemi Automatici di Annuncio Treno).

Per i materiali di armamento ferroviario sono stati prequalificati una serie di prodotti, emanate Specifiche Tecniche di Fornitura ed elaborate nuove progettazioni per dispositivi di diversa tipologia.

Eco-compatibilità del sistema ferroviario

Per il contenimento dell'impatto ambientale sono proseguite le attività destinate al contenimento dei consumi energetici, in particolare sui progetti *Railenergy* e *Trainer*, in collaborazione con altre imprese ed enti operanti sul mercato ferroviario, con l'obiettivo di raggiungere nel 2020 una riduzione del 6% dei consumi.

Inoltre proseguono gli studi sull'utilizzo di combustibili alternativi (con il già richiamato progetto *PV Train* per l'utilizzo di pannelli fotovoltaici) e sulla riduzione delle emissioni sonore del materiale rotabile soprattutto in ambito urbano.

Si riportano di seguito alcuni progetti di ricerca e sviluppo di interesse europeo nei quali è stata coinvolta anche la partecipazione di RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA:

- progetto *Protectrail*: partecipazione al Consorzio costituito per la presentazione alla Commissione Europea di un Progetto Integrato (valore circa 22 milioni di euro) relativo alle tematiche di *security* ferroviaria, relativamente agli *asset* fisici, ai sistemi ed ai componenti;
- progetto *Galileo*: partecipazione ai lavori del GdL UIC *Galileo applicatons for rail* per l'utilizzo di *Galileo* e del suo precursore (GPS + EGNOS) in applicazioni ferroviarie legate alla sicurezza;
- progetto *Integrail*: avvio delle attività connesse al Sottoprogetto 4 (definizione degli scenari di test, integrazione dei risultati e valutazione finale) di cui RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA è *leader*;
- progetto *GPS* in galleria: definizione ed avvio delle attività propedeutiche alla fase 2 (test in campo e relativa valutazione finale);
- progetto *Safer*: proseguimento delle attività del gruppo di lavoro sulle tematiche di *security for safety* nei sistemi di comando-controllo delle linee Alta Velocità.

Azioni proprie della Capogruppo

Al 31 dicembre 2007, Ferrovie dello Stato SpA non possiede azioni proprie, né direttamente, né per tramite di società fiduciaria o per interposta persona, così come, nel corso dell'esercizio 2007, la stessa non ha acquistato o alienato azioni proprie, né direttamente, né per tramite di società fiduciaria o per interposta persona.



Altre informazioni

Indagini e procedimenti giudiziari

In relazione alle indagini ed 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 posizione patrimoniale, economica e finanziaria e, pertanto, non sono stati effettuati accantonamenti nel Bilancio 2007. 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 dell'anno.
In particolare:

- relativamente al procedimento penale n. 1988/96 R.G.N.R. pendente innanzi al Tribunale di Perugia (a carico, tra gli altri, dell'ex Amministratore Delegato di Ferrovie dello Stato SpA - Società di Trasporti e Servizi per Azioni, dell'ex Amministratore Delegato di TAV SpA e dell'ex Presidente di Italferr SpA), in data 11 gennaio 2007 il Tribunale ha dichiarato la prescrizione della quasi totalità dei reati ascritti agli imputati. All'udienza del 7 maggio 2007 sono state rigettate quasi tutte le eccezioni sollevate dalle difese degli imputati rimasti in giudizio. Permane – in relazione ai capi di imputazione pendenti – la costituzione di parte civile di RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA e TAV SpA nei confronti di soggetti non aventi rapporti diretti con il Gruppo Ferrovie dello Stato. Nell'ultima udienza del settembre 2007, il Tribunale ha rigettato tutte le eccezioni ribadite dalle difese, ha ammesso le prove documentali richieste dal Pubblico Ministero e le prove testimoniali chieste dalle parti;
- in relazione alla pendenza di una indagine presso la Procura della Repubblica di Frosinone a carico di un ex Amministratore di TAV SpA nonché di esponenti del *General Contractor* IRICAV UNO, della consorziata Italstrade e della Ditta Pegaso, concernente una ipotesi di lesioni colpose ai danni di un privato in connessione con la fase esecutiva dei lavori della tratta Alta Velocità/Alta Capacità Roma-Napoli, il PM ha formulato richiesta di rinvio a giudizio nei confronti dell'ex Amministratore;
- con riferimento all'indagine che vede coinvolti un Dirigente di TAV SpA, dei rappresentanti di Italferr SpA, della società Condotte e del Comune di Roma per una ipotesi di lesioni colpose ai danni di un privato in connessione con la fase esecutiva dei lavori Alta Velocità/Alta Capacità della Penetrazione urbana di Roma in zona "La Rustica", nel mese di febbraio 2007, a seguito della conclusione delle indagini preliminari, il Pubblico Ministero ha chiesto l'archiviazione per infondatezza della notizia di reato in difetto della condizione di procedibilità (mancanza di formale atto di querela della persona offesa). Il GIP, a scioglimento della riserva assunta all'esito dell'udienza camerale di discussione sull'opposizione, ha disposto l'archiviazione del procedimento in accoglimento della richiesta formulata dal PM;
- con riguardo agli eventi connessi alla mancata chiusura di un passaggio a livello sulla linea Bari-Foggia nell'agosto del 2007, è in corso un procedimento penale della Procura della Repubblica presso il Tribunale di Trani per accertare eventuali responsabilità degli Amministratori Delegati di Ferrovie dello Stato SpA, Trenitalia SpA e Rete Ferroviaria Italiana SpA.

Infine, si ritiene doveroso segnalare che sono tuttora in corso procedimenti penali relativi a incidenti occorsi in passato e nel corso del 2007; le eventuali responsabilità civili, che dovessero emergere, sarebbero comunque coperte da specifiche polizze assicurative (per la parte eccedente la franchigia).

Interventi/trasferimenti per il Gruppo di risorse pubbliche di competenza del 2007

	Ferrovie dello Stato	RFI	Trenitalia	TAV	Grandi Stazioni	Sita
Contributi in conto esercizio						
Contratto di Programma		1.154.093				
Altri dallo Stato	12		5.964			11.212
Contributi Unione Europea	61					
Da Enti pubblici territoriali			54			13.177
Contributi/incentivi alla logistica						
Contributi diversi da altri						
Contributi in conto investimento						
Da Stato[1]		3.518.085		377.415		
Da Enti pubblici territoriali		46.602	42.984		11.774	5.540
Contributi Unione Europea		58.797		171.756		
TOTALE	**73**	**4.777.577**	**49.001**	**549.171**	**11.774**	**29.929**

Valori in migliaia di euro

[1] *Si fa presente che, oltre ai contributi sopra menzionati, sono stati iscritti in bilancio crediti verso il Ministero dell'Economia e delle Finanze per contributi quindicennali da riscuotere ai sensi dell'art. 1, comma 84 della Legge Finanziaria 2006 (di cui quota RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA 1.196.088 mila euro e quota TAV per 870.650 mila euro)*

Decreto Legislativo 231/2001

L'attuale Modello di Organizzazione, Gestione e Controllo ex decreto legislativo n° 231/2001, approvato dal Consiglio di Amministrazione della Capogruppo il 23 novembre 2007, è in corso di aggiornamento per tener conto delle variazioni organizzative, delle nuove disposizioni legislative (Legge 3 agosto 2007, n.123 "Misure in tema di tutela della salute e della sicurezza del lavoro e delega al Governo per il riassetto e la riforma della normativa in materia"; decreto legislativo 21 novembre 2007, n.231 "Testo Unico Antiriciclaggio").
Nelle riunioni del 17 e del 19 luglio 2007, il Consiglio di Amministrazione di Ferrovie dello Stato SpA ha deliberato le modifiche degli articoli 2.3 e 3.1 dello Statuto dell'Organismo di Vigilanza per tener conto delle modifiche organizzative che hanno riguardato "Funzioni e Poteri" e "Composizione e Nomina" dell'Organismo di Vigilanza.
In relazione all'articolo 6 dello Statuto "Flussi informativi nei confronti dell'Organismo" non sono pervenute all'Organismo di Vigilanza segnalazioni relative alla commissione di reati e a comportamenti non in linea con quanto previsto dal Modello e dal Codice Etico.

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 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;

FS Logistica	Cemat	Tevere TPL	Serfer	Totale
				1.154.093
		3.358		20.545
29	210			300
				13.231
	9.926			9.926
			105	105
				3.895.500
				106.899
				230.553
29	**10.136**	**3.358**	**105**	**5.431.153**

- la formazione del personale in materia;
- il piano degli interventi.

Legge 262/05

Come indicato nel paragrafo principali eventi dell'anno, a seguito di specifica indicazione del Ministero dell'Economia e delle Finanze è stata introdotta la figura del "Dirigente preposto alla redazione dei documenti contabili societari" di cui alla Legge n. 262 del 28 dicembre 2005 e successive modificazioni e integrazioni.
Il Dirigente Preposto di Ferrovie dello Stato SpA, in carica dal 5 dicembre 2007, ai fini del rilascio dell'attestazione di legge sul progetto di bilancio d'esercizio e consolidato 2007, ha svolto un'attività di rilevazione e verifica delle procedure amministrativo-contabili e dei controlli esistenti con riferimento a taluni processi e società ritenuti più rilevanti in termini di significatività e di rischiosità di voce di bilancio.
In relazione all'attività 2008, nell'ambito del più ampio progetto di *compliance* alla Legge 262/05, è stato avviato un progetto di razionalizzazione e formalizzazione delle procedure e delle consolidate prassi amministrativo-contabili inerenti i processi di formazione del bilancio, sulla base delle metodologie generalmente riconosciute a livello internazionale, facendo particolare riferimento al modello *"Internal Control – Integrated Framework"* emesso dal *Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission* (cosiddetto "CoSO report").
Sempre in tale ottica, con PACG*\1 del 20 marzo 2008 del Dirigente Preposto, è stato emanato uno *standard* per la predisposizione ed emanazione delle procedure amministrativo-contabili di Gruppo e societarie che prevede la rilevazione, per ogni attività, dei controlli chiave in un apposita matrice dei controlli.
Le attività sopra descritte contribuiranno, nell'ottica di continuo miglioramento della *Corporate Governance* del Gruppo, al disegno ed implementazione del Modello di controllo amministrativo-contabile di Gruppo.

* Procedura Amministrativo Contabile di Gruppo

Informazioni riguardanti le principali società che operano nel Gruppo

Andamento economico e situazione patrimoniale-finanziaria per società

RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA

Principali indicatori	2007	2006
Ricavi operativi	2.548,8	2.302,4
Costi operativi al netto di capitalizzazioni e variazioni di rimanenze	2.426,6	2.413,1
Margine operativo lordo	122,2	(110,7)
Risultato netto di esercizio	16,9	(197,0)
Flusso di cassa da attività di esercizio	(51,7)	(184,8)
Investimenti tecnici	3.616,4	3.992,8

	31.12.2007	31.12.2006
Capitale investito netto	34.473,8	34.489,0
Indebitamento/(avanzo) finanziario netto	(1.091,1)	1.190,9
Consistenza di personale finale	32.980	34.554

Valori in milioni di euro

RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA è la società cui è affidata l'attività di progettazione, costruzione, messa in esercizio, gestione e manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria nazionale e dei sistemi di controllo e sicurezza annessi alla circolazione dei convogli. I suoi ricavi sono costituiti principalmente da pedaggi corrisposti dalle società di trasporto utilizzatrici dell'infrastruttura e dai contributi dello Stato per la copertura dei costi di manutenzione ordinaria dell'infrastruttura medesima.

Andamento della gestione

Per quanto riguarda gli eventi che hanno caratterizzato l'esercizio 2007 si rinvia al paragrafo "Principali eventi dell'anno".

La società chiude l'esercizio 2007 facendo registrare un utile di 16,9 milioni di euro, contro un risultato di perdita di 197 milioni di euro del 2006.

Il margine operativo lordo, positivo per 122,2 milioni di euro, presenta un miglioramento di 232,9 milioni di euro rispetto al 2006 in cui risultava negativo per 110,7 milioni di euro.

Su tale risultato hanno influito i maggiori ricavi per 246,4 milioni di euro (10,7%) mentre i costi operativi, al netto delle capitalizzazioni e variazione delle rimanenze, presentano un lieve aumento (13,6 milioni di euro +0,6%).

Sul fronte dei ricavi operativi significativo è l'incremento di 252 milioni di euro dei proventi percepiti dallo Stato in esecuzione del contratto di Programma, mentre una lieve flessione si registra nei ricavi da pedaggio e prestazioni infrastrutturali.

I costi operativi, al netto delle capitalizzazioni, fanno registrare un incremento di 13,6 milioni di euro, dovuto essenzialmente all'effetto combinato:

- della riduzione del costo del lavoro per 5,8 milioni di euro, determinato dalla riduzione della consistenza media dell'organico conseguente al piano di esodi incentivati e alla scissione del ramo d'azienda *facility*;
- della riduzione di 31,6 milioni di euro degli altri costi operativi dovuta principalmente all'attuazione del programma di ottimizzazione dei costi generali, oltre che al decremento dei costi di acquisto di materie prime, sussidiarie, di consumo e merci, parzialmente compensato dall'incremento dei costi di manutenzione e riparazione;
- delle minori capitalizzazioni (50,9 milioni di euro) dovute per 31,4 milioni di euro alla voce materiali e per 19,5 milioni di euro alla voce relativa ai costi interni.

Gli ammortamenti registrano in incremento di 31,5 milioni di euro dovuto per 23,8 milioni di euro all'entrata in esercizio della rete Alta Velocità/Alta Capacità.

Gli accantonamenti ammontano a 301 milioni di euro, ed hanno interessato l'adeguamento dei fondi per il contenzioso nei confronti del personale e dei terzi (187,2 milioni di euro), per la copertura dei rischi connessi alla prosecuzione degli investimenti (78,9 milioni di euro), per l'adeguamento del valore delle scorte (16 milioni di euro) e per altri rischi minori.

Conseguentemente il risultato operativo registra un valore negativo di 175 milioni di euro, (-161 milioni di euro nel 2006 -8,7%).

Il saldo della gestione finanziaria è negativo per 8,3 milioni di euro (21,5 milioni di euro nel 2006). Sul peggioramento incidono i maggiori oneri finanziari sostenuti nell'esercizio, sia per l'aumento dei tassi di riferimento dei prestiti a tasso variabile che per l'aumento dell'indebitamento. L'esercizio precedente beneficiava inoltre della plusvalenza di 11,1 milioni di euro derivante dal conferimento da parte di RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA dell'intera propria partecipazione al capitale della Società Galleria di Base del Brennero – *Brenner Basistunnel* BBT SE nella Società Tunnel Ferroviario del Brennero – Finanziaria di Partecipazioni SpA (TFB).

Le componenti straordinarie nette presentano un saldo positivo di 232,4 milioni di euro. Sul saldo incidono in particolare le sopravvenienze attive per rilascio di fondi esuberanti e transazioni (tra cui contenziosi per 138 milioni di euro ed Ici Stazioni per 50 milioni di euro) e indennizzi assicurativi ed escussioni di polizze a garanzia degli appalti (21 milioni di euro).

La posizione finanziaria netta è positiva per 1.091 milioni di euro (al 31 dicembre 2006 era negativa per 1.191 milioni di euro). La variazione è dovuta all'incremento del saldo del conto corrente intersocietario a seguito dei versamenti del Ministero dell'Economia e delle Finanze dei contributi da Contratto di Programma.

TAV SpA

Principali indicatori	**2007**	**2006**
Contributi in conto esercizio	171,8	1.557,6
Altri ricavi	105,2	11,0
Costi	2.088,9	2.065,0
Saldo della gestione finanziaria	(154,5)	(105,1)
Variazione dei lavori in corso su ordinazione	1.977,6	609,6
Risultato netto di esercizio	0,0	0,0
Flusso di cassa da attività di esercizio	(1.658,2)	(2.365,5)
Investimenti tecnici	0,2	0,5

	31.12.2007	**31.12.2006**
Capitale investito netto	6.911,6	5.538,5
Indebitamento/(avanzo) finanziario netto	3.641,0	2.164,2
Consistenza di personale finale	85	191

Valori in milioni di euro

TAV SpA ha per scopo la progettazione e costruzione delle linee ed infrastrutture ferroviarie per il sistema Alta Velocità/Alta Capacità (AV/AC), il cui sfruttamento economico compete alla controllante RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA in qualità di gestore dell'Infrastruttura ferroviaria nazionale.





Andamento della gestione

Per quanto attiene alle informazioni relative alle scissioni TAV SpA – RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA avvenute nell'esercizio, si rinvia a quanto esposto nel commento del paragrafo "Principali eventi dell'anno".
I maggiori eventi di gestione del 2007 hanno riguardato i Contributi in conto esercizio e la Variazione dei lavori in corso su ordinazione.
Il decremento della voce Contributi in conto esercizio è da collegarsi alla diversa modalità di contabilizzazione dei contributi dello Stato per finanziamento del progetto Alta Velocità/Alta Capacità adottata nel 2007. In particolare, i contributi che lo Stato ha concesso per il progetto Alta Velocità/Alta Capacità (e contrattualizzati con RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA attraverso il Contratto di Programma 2007-2011) sono stati erogati, diversamente dal precedente esercizio, da RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA a TAV SpA secondo le esigenze del progetto e nei limiti degli stanziamenti e delle erogazioni effettuate dallo Stato, a titolo di anticipazioni non onerose.
La voce Variazione dei lavori in corso su ordinazione è relativa all'incremento del valore delle rimanenze che, tenuto conto di quanto stabilito nella Convenzione del 9 dicembre 2003 con la controllante RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA, è commisurato ai costi ed oneri sostenuti, inclusi quelli di struttura e quelli finanziari, riferibili alla realizzazione delle opere, al netto dei proventi. Non essendosi registrate partite non imputabili alla realizzazione dell'opera, la voce riflette tutti i costi ed oneri netti sostenuti nell'esercizio. Il significativo incremento rispetto all'anno precedente (1.368 milioni di euro) è da ricollegarsi agli effetti delle diverse modalità sopra descritte sul trattamento amministrativo-contabile dei contributi relativi alla realizzazione dell'infrastruttura.
Il saldo della gestione finanziaria, negativo per 154,5 milioni di euro, peggiora rispetto all'esercizio precedente per 49,4 milioni di euro (47%). La variazione è da imputare ai maggiori oneri per i finanziamenti ricevuti dalla Capogruppo nel 2007.
L'indebitamento finanziario netto passa da un valore di 2.164,2 milioni di euro ad un valore di 3.641 milioni di euro. La variazione è dovuta alla sottoscrizione con la Capogruppo di due prestiti *intercompany* che ribaltano a TAV SpA, così come ad RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA, i termini e le condizioni di un contratto di mutuo e di un contratto di finanziamento assunti da Ferrovie dello Stato SpA rispettivamente con Cassa Depositi e Prestiti (920 milioni di euro, utilizzati da TAV SpA) e con la BEI (388 milioni di euro, utilizzati sempre da TAV SpA) per il finanziamento della linea Torino-Milano-Napoli; alla concessione da parte di RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA di anticipazioni di cassa a titolo non oneroso per 387,8 milioni di euro e al rinnovo di un prestito concesso dall'Istituto IMI-San Paolo per 250 milioni di euro.
Nel corso dell'esercizio sono stati rimborsati prestiti per 362 milioni di euro.

Trenitalia SpA

Principali indicatori	2007	2006
Ricavi operativi	5.525,1	4.930,7
Costi operativi al netto di capitalizzazioni/ variazioni di rimanenze	5.280,5	5.503,9
Margine operativo lordo	244,6	(573,2)
Risultato netto di esercizio	(402,6)	(1.989,4)
Flusso di cassa da attività di esercizio	1.046,4	(767,4)
Investimenti tecnici	906,6	973,3

	31.12.2007	31.12.2006
Capitale investito netto	6.710,1	6.849,8
Indebitamento/(avanzo) finanziario netto	5.676,7	5.924,5
Consistenza di personale finale	51.567	54.706

Valori in milioni di euro

Trenitalia SpA ha per scopo l'esercizio del trasporto ferroviario di passeggeri e merci.

Andamento della gestione

Per quanto riguarda le operazioni di scissione, di acquisizione e cessione di partecipazioni che hanno interessato la società si rinvia al paragrafo "Principali eventi dell'anno".

L'esercizio 2007 chiude con una perdita netta di 402,6 milioni di euro in sensibile miglioramento rispetto all'esercizio precedente chiuso con un risultato negativo di 1.989,4 milioni di euro.

Il margine operativo lordo migliora nell'esercizio passando da un saldo negativo di 573,2 milioni di euro ad un saldo positivo di 244,6 milioni di euro a fronte di una crescita dei ricavi operativi alla quale si somma una riduzione di costi della stessa natura.

I ricavi operativi, che ammontano a 5.525,1 milioni di euro, presentano una crescita di 594,4 milioni di euro rispetto al 2006.

I ricavi da traffico evidenziano una crescita del 3,6% (109 milioni di euro) collegata sia al settore della media e lunga percorrenza (61,9 milioni di euro) che al trasporto regionale e metropolitano (48,4 milioni di euro). In leggera flessione il settore Cargo (-1,2 milioni di euro).

Il settore del trasporto a media-lunga percorrenza beneficia degli aumenti tariffari sui treni AV ed Eurostar e di una diversa modulazione dell'offerta. In termini di viaggiatori km il settore registra invece una riduzione del 6,5% che riflette la crescita nei Servizi "a mercato", e la riduzione del segmento riferito al "Servizio Universale" e per il quale lo Stato interviene a sostenere i costi.

Il settore Metropolitano e Regionale beneficia sia della revisione delle tariffe che della crescita dei volumi di traffico (+2,5% nei viaggiatori km).

Sostanzialmente stabile l'andamento dei ricavi nel settore Cargo, pur tenendo presente che i ricavi del 2006 hanno beneficiato di 31 milioni di euro di incentivi di legge al trasporto combinato non più esistenti nel 2007, da cui consegue una crescita di fatturato normalizzato verso il 2006 del 4%.

All'incremento di ricavi registrati nei prodotti del traffico si aggiungono i maggiori ricavi per il Contratto di servizio pubblico con lo Stato per 200,8 milioni di euro riferiti principalmente alle attività di trasporto viaggiatori nelle Regioni a statuto speciale e al servizio viaggiatori notturno, e i maggiori ricavi da Contratti verso le Regioni a statuto ordinario per 282,7 milioni di euro.



I costi operativi, al netto della voce "capitalizzazioni-variazioni rimanenze", ammontano a 5.280,5 milioni di euro e presentano una consistente riduzione rispetto all'esercizio precedente (-223,4 milioni di euro pari al -4,1%).

Il costo del lavoro è sostanzialmente allineato a quello del 2006 e sconta, da un lato la riduzione della consistenza media del personale che passa da 54.758 a 53.492 unità e dall'altro l'effetto dell'una-tantum riconosciuta ai dipendenti in base all'accordo del 24 gennaio 2008 con le organizzazioni sindacali.

Gli altri costi operativi si riducono di 209,4 milioni di euro (-7,1%). La riduzione ha riguardato in modo particolare i costi relativi alla manutenzione, attraverso operazioni di internalizzazione di attività precedentemente affidate all'esterno; i costi di pulizia attraverso una più rigorosa applicazione delle detrazioni previste dai contratti ed una riduzione delle attività accessorie non afferenti le operazioni di pulizia dei rotabili, e i costi della gestione immobiliare, riduzione derivante dalla scissione immobiliare da Ferrovie Real Estate SpA Ulteriore beneficio è venuto dal varo e attuazione del programma di ottimizzazione dei costi non legati alla produzione che ha consentito risparmi per 94 milioni di euro.

Le capitalizzazioni registrano un incremento di 13 milioni di euro per maggiori operazioni di *revamping* realizzate all'interno delle officine di manutenzione.

Gli ammortamenti del periodo ammontano a 537,3 milioni, con un aumento di 59 milioni di euro rispetto al 2006.

Gli accantonamenti e le svalutazioni ammontano a 56,5 milioni con una riduzione di 63,7 milioni di euro e si riferiscono ad accantonamenti per svalutazioni di magazzino (26,8 milioni di euro) e ad accantonamenti per passività potenziali (24,3 milioni di euro).

La gestione finanziaria è negativa per 243,6 milioni di euro (153,7 milioni di euro nel 2006); l'incremento degli oneri dipende dal maggior indebitamento del periodo e dall'aumento dei tassi medi di interesse conseguente alle mutate condizioni di mercato.

Incidenza particolare sul miglioramento del risultato di periodo hanno le componenti straordinarie. In particolare le componenti straordinarie nette del periodo, positive per 322,4 milioni di euro, includono 320 milioni di euro per il contributo riconosciuto dallo Stato a Trenitalia per la remunerazione degli oneri di servizio pubblico fino al 2003. Nell'esercizio precedente, le componenti straordinarie nette, negative per 561,7 milioni di euro, scontavano accantonamenti al Fondo Ristrutturazione Industriale per 276 milioni di euro e la già richiamata svalutazione dei rotabili della Divisione Cargo per 320 milioni di euro.

Dal punto di vista finanziario l'indebitamento passa da 5.924,5 milioni di euro a 5.676,7 milioni di euro. La variazione è dovuta alla sottoscrizione, tramite *Intercompany loans* con Ferrovie dello Stato, di un finanziamento indiretto Eurofima per 600 milioni di euro a sostegno del piano investimenti e alla riduzione della posizione finanziaria a breve per 847,8 milioni di euro, per la riduzione dell'indebitamento verso le banche e verso la Capogruppo a seguito dell'incasso dei crediti verso il Ministero dell'Economia e delle Finanze.

Riguardo alla variazione dei mezzi propri, si rinvia ai principali eventi dell'anno della presente relazione.

FS Logistica SpA

Principali indicatori	2007	2006
Ricavi operativi	213,3	1,5
Costi operativi al netto di capitalizzazioni/ variazioni di rimanenze	207,7	2,9
Margine operativo lordo	5,6	(1,4)
Saldo gestione finanziaria[1]	(0,3)	5,7
Risultato netto di esercizio	7,5	4,2
Flusso di cassa da attività di esercizio	(36,8)	3,4
Investimenti tecnici	3,9	0,0
Investimenti in partecipazioni	0,0	3,2

	31.12.2007	31.12.2006
Capitale investito netto	72,1	42,6
Indebitamento/(avanzo) finanziario netto	12,7	(6,9)
Consistenza di personale finale	201	22

Valori in milioni di euro

[1] *Comprensivo delle rettifiche di valore di attività finanziarie*

La società (ex FS Cargo SpA, ora FS Logistica SpA) ha subito, nel corso dell'anno 2007, una profonda trasformazione che si inquadra nel più ampio disegno strategico di riassetto societario ed industriale del Gruppo Ferrovie dello Stato nel settore della logistica.

Con l'operazione di fusione per incorporazione delle società controllate, di cui si è precedentemente detto all'interno del paragrafo "Principali eventi dell'anno", FS Logistica SpA assume un ruolo operativo diretto nei *business* di riferimento, cessando il suo ruolo di *sub-holding* finanziaria, focalizzata nella gestione delle sue partecipazioni. In tale ottica, la società ha ceduto a Trenitalia SpA tutte le partecipazioni non più funzionali all'attività *core*.

E' mutata, infine, la collocazione della società all'interno del Gruppo, con la cessione dell'intero pacchetto azionario da Trenitalia SpA a Ferrovie dello Stato SpA, che adesso detiene quindi il 100% del capitale di FS Logistica SpA.



Andamento della gestione

L'esercizio 2007 si è chiuso facendo registrare un utile di 7,5 milioni di euro, a fronte di un risultato positivo nel 2006 pari a 4,2 milioni di euro.

Tale variazione, è riconducibile essenzialmente:

- al miglioramento del margine operativo lordo per 7 milioni di euro; la variazione è dovuta alla presenza, nel 2007, dei ricavi e dei costi derivanti dal trasporto e dalla logistica integrata a seguito dell'incorporazione delle società partecipate;
- all'incremento degli accantonamenti (1 milione di euro) correlati allo svolgimento dell'attività operativa ed all'incremento della svalutazione dei crediti (2,4 milioni di euro) ritenuti di difficile realizzo;
- alla presenza delle quote di ammortamento (2,1 milioni di euro) calcolate sugli *asset* acquisiti nel patrimonio aziendale a seguito dell'operazione di fusione;
- al decremento del saldo della gestione finanziaria (6 milioni di euro); tale variazione è riconducibile al mutamento dell'attività della società (da *sub-holding* a società operativa);
- al miglioramento della gestione straordinaria (8,7 milioni di euro) dovuta al realizzo della plusvalenza relativa alla dismissione delle partecipazioni alla società Trenitalia SpA.

L'indebitamento finanziario netto è pari a 12,7 milioni di euro.

Tale situazione deriva essenzialmente dal ricorso all'indebitamento nei confronti del sistema bancario per far fronte all'irrigidimento negli incassi da parte dei clienti, tra cui si rammenta che la parte più significativa è relativa ai crediti della ex-Ecolog SpA nei confronti del "Commissario di Governo Emergenza Rifiuti in Campania" (81,9 milioni di euro) il cui rapporto, come noto, continua a presentare criticità a livello nazionale relativamente ai flussi di pagamento dei servizi resi.

Italferr SpA

Principali indicatori	2007	2006
Ricavi operativi[1]	220,8	214,5
Costi operativi al netto di capitalizzazioni	159,5	174,4
Margine operativo lordo	61,3	40,1
Risultato netto di esercizio	35,0	16,5
Flusso di cassa da attività di esercizio	(10,5)	11,8
Investimenti tecnici	4,4	8,5

	31.12.2007	31.12.2006
Capitale investito netto	92,1	(142,7)
Indebitamento/(avanzo) finanziario netto	(160,6)	(191,9)
Rimanenze di lav. in corso su ordinazione e acconti	1.298,4	1.476,3
Consistenza di personale finale	1.503	1.629

Valori in milioni di euro

[1] *Comprensivi della variazione dei lavori in corso su ordinazione, ammontante -178,2 milioni di euro (155,7 milioni di euro nel 2006)*

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.



Andamento della gestione

Nel corso dell'esercizio Italferr SpA, a seguito dell'entrata in vigore del Decreto Legge n. 7 del 31 gennaio 2007 (cosiddetto "Decreto Bersani") ha risolto le pendenze economiche relativamente alle prestazioni rese in favore di TAV SpA per le due tratte oggetto di revoca delle Concessioni ed ha firmato un accordo transattivo per il riconoscimento dei costi sostenuti.

La società chiude l'esercizio 2007 facendo registrare un utile di 35 milioni di euro, dopo ammortamenti per 5,2 milioni di euro ed imposte per 23,4 milioni di euro, con un miglioramento di 18,5 milioni di euro rispetto all'esercizio precedente. Il risultato è influenzato significativamente (per il 45%) dalla già citata transazione con TAV SpA per il riconoscimento dei costi sostenuti nei precedenti esercizi per le attività svolte in relazione alle tratte Alta Velocità/Alta Capacità Milano-Genova e Milano-Verona.

I ricavi operativi fanno registrare un incremento di 6,3 milioni di euro (+2,9%) rispetto all'esercizio precedente, dovuto sia ai ricavi per prestazioni di servizi di ingegneria relativi ad incarichi ultimati nell'anno che alla variazione dei lavori in corso su ordinazione. Detti ricavi si riferiscono essenzialmente a servizi resi nei confronti di TAV SpA e RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA.

I costi operativi, al netto delle capitalizzazioni, presentano una riduzione di 14,9 milioni di euro (-8,5%) derivante dalla riduzione dei costi per servizi per 13,4 milioni di euro (studi progettazioni e servizi tecnici la voce maggiormente interessata) e dei costi per acquisti per 2,7 milioni di euro. Il costo del lavoro si incrementa (0,4 milioni di euro) pur in presenza di una riduzione della consistenza media di personale di 90 unità. Sull'incremento incidono gli oneri relativi all'incentivo all'esodo anticipato e gli oneri per transazioni con i dipendenti.

Il margine operativo lordo ammonta a 61,3 milioni di euro (40,1 milioni di euro nel 2006) pari al 27,75% sui ricavi operativi (18,7% nel 2006) e, per effetto dell'aumento di ricavi e della riduzione dei costi, migliora di 21,2 milioni di euro rispetto al 2006.

Il risultato operativo, pur registrando un sensibile miglioramento rispetto al 2006 (19,4 milioni di euro, +56,5%) presenta una minore crescita rispetto al margine operativo lordo per i maggiori accantonamenti per rischi contrattuali e le minori sopravvenienze attive da aggiornamento di stime.

La gestione finanziaria presenta un saldo positivo di 7,3 milioni di euro, con un miglioramento di 1,3 milioni di euro rispetto all'esercizio precedente che deriva essenzialmente dai maggiori interessi maturati sul conto corrente intersocietario intrattenuto con la Capogruppo.

Le componenti straordinarie nette presentano un saldo negativo per 2,5 milioni di euro dovuto essenzialmente a imposte relative ad esercizi precedenti.

La posizione finanziaria netta risulta positiva per 160,6 milioni di euro ed è composta essenzialmente dal saldo del conto corrente intersocietario intrattenuto con la Capogruppo. La riduzione di 31,3 milioni di euro rispetto all'esercizio precedente dipende dall'assorbimento di liquidità dell'attività di esercizio (10,5 milioni di euro), dell'attività di investimento (4,2 milioni di euro), della scissione del ramo d'azienda *facility* (0,9 milioni di euro) e dalla distribuzione di dividendi (15,6 milioni di euro).

Ferservizi SpA

Principali indicatori	2007	2006
Ricavi operativi	224,9	214,4
Costi operativi al netto di capitalizzazioni/ variazioni di rimanenze	213,7	200,1
Margine operativo lordo	11,2	14,3
Risultato netto di esercizio	0,5	1,3
Flusso di cassa da attività di esercizio	24,7	46,2
Investimenti tecnici	3,5	6,5

	31.12.2007	31.12.2006
Capitale investito netto	(37,4)	(59,8)
Indebitamento/(avanzo) finanziario netto	(83,5)	(105,3)
Consistenza di personale finale	2.325	1.882

Valori in milioni di euro

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

