ATTI PARLAMENTARI

XVI LEGISLATURA

CAMERA DEI DEPUTATI

Doc. **XV**
n. **122**

RELAZIONE DELLA CORTE DEI CONTI

AL PARLAMENTO

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

FERROVIE DELLO STATO S.P.A.

(Esercizi 2007 e 2008)

Trasmessa alla Presidenza il 3 agosto 2009

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO

PAGINA BIANCA

INDICE

Determinazione della Corte dei conti n. 56/2009 del 22 luglio 2009 ..... *Pag.* 5

Relazione sul risultato del controllo eseguito sulla gestione finanziaria di Ferrovie dello Stato S.p.a., per gli esercizi dal 2007 al 2008 ..... » 9

DOCUMENTI ALLEGATI

Esercizio 2007:

Relazione del Consiglio di amministrazione ..... » 205

Bilancio consuntivo ..... » 275

Relazione del Collegio sindacale ..... » 373

Esercizio 2008:

Relazione del Consiglio di amministrazione ..... » 487

Relazione del Collegio sindacale ..... » 721

Bilancio consuntivo ..... » 593

PAGINA BIANCA

DETERMINAZIONE DELLA CORTE DEI CONTI

PAGINA BIANCA

Determinazione n. 56/2009.

LA CORTE DEI CONTI

IN SEZIONE DEL CONTROLLO SUGLI ENTI

nell'adunanza del 22 luglio 2009;

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

vista la legge 21 marzo 1958, n. 259;

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

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

visti i bilanci di esercizio di Ferrovie dello Stato S.p.A. relativi agli esercizi finanziari 2007 e 2008, nonché le annesse relazioni del Consiglio di amministrazione e del Collegio dei sindaci;

esaminati gli atti;

udito il relatore Presidente di Sezione Vittorio Zambrano e, sulla sua proposta, discussa e deliberata la relazione con la quale la Corte, in base agli atti ed agli elementi acquisiti, riferisce alle Presidenze delle due Camere del Parlamento il risultato del controllo eseguito sulla gestione finanziaria di detta Società, per gli esercizi dal 2007 al 2008;

ritenuto che, assolto così ogni prescritto incombente, possa, a norma dell'articolo 7 della citata legge n. 259 del 1958, darsi corso alla comunicazione alle dette Presidenze, oltre che dei bilanci di esercizio — corredati delle relazioni degli organi di amministrazione

e di revisione — della relazione come innanzi deliberata, che alla presente si unisce perché ne faccia parte integrante;

PER QUESTI MOTIVI

comunica, a norma dell'articolo 7 della legge n. 259 del 1958, alle Presidenze delle due Camere del Parlamento, insieme con i bilanci per gli esercizi dal 2007 e 2008 — corredati delle relazioni del Consiglio di amministrazione e del Collegio dei sindaci, di Ferrovie dello Stato S.p.A., l'unita relazione con la quale la Corte riferisce il risultato del controllo eseguito sulla gestione finanziaria della Società stessa.

ESTENSORE
Vittorio Zambrano

PRESIDENTE
Mario Alemanno

Depositata in Segreteria il 3 agosto 2009.

IL DIRIGENTE

(dott. Giuliana Pecchioli)

RELAZIONE DELLA CORTE DEI CONTI

PAGINA BIANCA

RELAZIONE SUL RISULTATO DEL CONTROLLO ESEGUITO SULLA GESTIONE FINANZIARIA DI FERROVIE DELLO STATO S.P.A. PER GLI ESERCIZI 2007-2008

S O M M A R I O

Premessa ..... *Pag.* 13

PARTE I

1. – Note riassuntive di carattere ordinamentale ..... » 15
1.1. – Gli organi ..... » 16
1.2. – I controlli interni ..... » 20
1.2.1. – L'Organismo di vigilanza ai sensi del D.Lgs 231/2001 ..... » 20
1.2.2. – L'*Internal Auditing* del Gruppo ..... » 21
1.2.3. – Risultati delle attività di *Internal auditing* – Anno 2007 ..... » 22
1.2.4. – Risultati delle attività di *Internal auditing* – Anno 2008 ..... » 23
1.2.5. – Attività di supporto tecnico all'Organismo di Vigilanza ex D.Lgs n. 231/2001 ..... » 25
1.3. – L'*Internal auditing* ed il *risk management* ..... » 26
1.4. – La compatibilità dell'attuale assetto societario di gruppo con la normativa UE ..... » 27
1.5. – L'assetto organizzativo del Gruppo Ferrovie dello Stato ed il relativo sistema di comunicazione organizzativa . » 28

2. – Risorse umane ..... » 30
2.1. – Consistenza del personale ..... » 30
2.2. – Costo del lavoro ..... » 30
2.3. – Politica retributiva ..... » 34
2.4. – Formazione ..... » 35
2.5. – Contenzioso ..... » 37
2.6. – Relazioni industriali ..... » 40
2.7. – Sicurezza sul lavoro ..... » 41
2.8. – Consulenze ..... » 43

3. – Il Servizio Universale del trasporto ferroviario ..... » 44
3.1. – Quadro di riferimento ..... » 44
3.2. – Le differenti esperienze estere di riferimento nel servizio universale ..... » 44
3.3. – Servizi universali di trasporto regionale ..... » 49
3.4. – Servizi universali di media/lunga percorrenza ..... » 51
3.5. – Servizi universali di trasporto merci ..... » 51
3.6. – Osservazioni finali ..... » 52

4. – Rapporti del Gruppo FS con le Autorità Indipendenti ..... » 55
4.1. – Agenzia Nazionale per la Sicurezza Ferroviaria ..... » 55
4.2. – Autorità di vigilanza sui contratti pubblici. Sistema AV/AC ..... » 56
4.3. – Autorità garante della concorrenza e del mercato ..... » 59

PARTE II

5. – Gestione economica, patrimoniale e finanziaria del Gruppo . *Pag.* 60
5.1. – Attestazioni del Dirigente preposto alla redazione dei documenti contabili e societari ..... » 60
5.2. – Collegio sindacale ..... » 61
5.3. – Relazione della Società di revisione ..... » 62
5.4. – Notazioni generali sul bilancio consolidato ..... » 64
5.4.1. – Notazioni di sintesi sui risultati del bilancio consolidato degli esercizi 2007 e 2008 ..... » 74
5.4.1.1. – Notazioni di sintesi sul bilancio consolidato 2007 ..... » 77
5.4.1.2. – Notazioni di sintesi sul bilancio consolidato 2008 ..... » 80
5.5. – Finanziamenti pubblici ed investimenti: aspetti generali . » 85
5.5.1. – La composizione degli investimenti 2007 ..... » 86
5.5.2. – La composizione degli investimenti 2008 ..... » 89
5.6. – Gestione finanziaria 2008 ..... » 91
5.7. – Lo stato patrimoniale consolidato 2007 e 2008 ..... » 93

6. – Gestione economica, patrimoniale e finanziaria di Ferrovie dello Stato ..... » 101
6.1. – Notazioni di sintesi sul bilancio di esercizio per il biennio 2007 e 2008 ..... » 101
6.2. – Dati di dettaglio relativi ai conti economici degli esercizi 2007 e 2008 ..... » 104
6.2.1. – Conto economico 2007 ..... » 107
6.2.2. – Conto economico 2008 ..... » 109
6.3. – Dati di dettaglio relativi allo stato patrimoniale 2007 e 2008 ..... » 111
6.3.1. – Stato patrimoniale 2007 ..... » 113
6.3.2. – Stato patrimoniale 2008 ..... » 115

7 – Andamento della gestione delle principali società del Gruppo FS ..... » 119
7.1. – Trenitalia Spa: andamento complessivo della gestione nel biennio 2007-2008 ..... » 119
7.1.1. – Il conto economico e i dati riassuntivi della situazione patrimoniale ..... » 123
7.1.2. – La situazione finanziaria di Trenitalia: l'indebitamento e la questione della ricapitalizzazione ..... » 138
7.2. – L'andamento complessivo della gestione delle altre principali società del Gruppo nel biennio 2007-2008 ..... » 142

8. – Attività di « asset allocation » ..... » 148

Considerazioni conclusive ..... » 151

Premessa

La Corte ha riferito al Parlamento su Ferrovie dello Stato S.p.A., da ultimo con la relazione deliberata in data 14 maggio 2008, sull'esito del controllo svolto sugli esercizi 2005/2006, con le modalità di cui all'art.2 della legge 21 marzo 1958, n.259.[1]

Per effetto dell'emanazione del DPCM in data 7/3/2007, adottato anche a seguito di specifica segnalazione della Sezione Controllo Enti, a decorrere dal mese di settembre 2007 il controllo viene svolto ora, ai sensi dell'art.12 della citata legge, con la partecipazione di un magistrato delegato alle sedute degli organi collegiali della Società. Sulla base di quanto enunciato nel medesimo decreto, sul risultato della gestione finanziaria di Rete ferroviaria italiana (RFI) S.p.A., la Corte riferisce con apposito, distinto referto, ai sensi dell'art. 19 della legge 17 maggio 1985, n. 210, e dell'art. 2 della legge n. 259 del 1958.[2] E' questo,pertanto, il primo referto al Parlamento che viene reso sull'esito del controllo svolto con le sopra richiamate diverse modalità, che hanno reso possibile l'acquisizione di elementi conoscitivi sicuramente più pregnanti e significativi rispetto a quanto potesse avvenire in precedenza sulla base della sola documentazione cartolare.

Nell'ultima relazione dianzi citata, la Corte aveva segnalato una serie di criticità, dovute essenzialmente alla situazione di grave deficitarietà gestionale del Gruppo, il cui bilancio consolidato evidenziava una perdita complessiva pari a (-) 2115 milioni di euro, conseguente pressoché esclusivamente alle perdite cumulate nella gestione di Trenitalia s.p.a., che aveva chiuso l'ultimo esercizio considerato (2006) con una perdita di 1.989 milioni di euro e con un netto patrimoniale pari a 927 milioni, tale da richiedere l'applicazione dell'art.2446 del codice civile e la conseguente ricapitalizzazione per complessivi 910 milioni di euro.

Le maggiori difficoltà erano state attribuite dalla Corte ancora una volta al servizio di trasporto ferroviario che, nonostante l'aumento dei costi, non accennava a migliorare, né sotto il profilo quantitativo, e cioè con

---

[1] Si veda la Relazione sul risultato del controllo eseguito sulla gestione finanziaria di Ferrovie dello Stato S.p.A., per gli esercizi 2005-2006 (Atti Parlamentari, VI legislatura - Doc. XV, n. 8).

[2] Si veda Relazione sulla gestione finanziaria di RFI S.p.A. per l'esercizio 2007 (determinazione n. 44 del 3 luglio 2009).

l'ampliamento dell'offerta del servizio sulle linee più carenti, né sotto il profilo qualitativo generale.

Rilevava ancora la Corte nella suddetta relazione che, stante anche la cronica insufficienza delle risorse pubbliche destinate al Servizio Universale, gestito per le tratte meno redditizie, fosse lecito presumere un maggiore interesse del management per le tratte che si prospettavano come più remunerative; ciò anche indotto dalla prevista attivazione, a breve,del regime di concorrenza conseguente alla disposta liberalizzazione anche del trasporto passeggeri, dopo quella già avviata nel settore del trasporto merci.

Sempre secondo la Corte, due erano i profili di maggior rilievo da considerare, sulla base degli andamenti gestori del Gruppo FS e delle maggiori società che lo compongono, ai fini dell'adozione delle misure correttive indispensabili:

a. il primo, postulava l'adozione immediata di iniziative a livello societario miranti ad un rapido superamento dell'emergenza in cui versava Trenitalia SpA, con un recupero di efficienza, economicità e di efficacia;
b. il secondo, che sottolineava l'esigenza di certezza e rispetto degli impegni nei rapporti tra Stato e Gruppo FS sia quanto all'entità che ai tempi e alle modalità di erogazione dei trasferimenti contrattualmente dovuti.

Si darà conto nel corso della presente relazione del modo come le esigenze e i profili critici dianzi evidenziati siano stati perseguiti e realizzati negli esercizi 2007-2008, su cui si riferisce cumulativamente per la sostanziale unitarietà del periodo preso in considerazione e della continuità delle scelte strategiche e gestionali adottate dal nuovo management, che hanno portato ad un sostanziale risanamento del Gruppo.

Parte I

1. Note riassuntive di carattere ordinamentale

Essendo rimasto sostanzialmente invariato nel biennio l'assetto ordinamentale del gruppo rispetto a quello analiticamente illustrato nella precedente relazione, mentre si rinvia alla stessa per le notizie di dettaglio, si riportano qui talune informazioni di sintesi al solo scopo di rendere più comprensibile le osservazioni che verranno svolte nel corso della relazione. Tra l'altro si terrà conto anche di alcune modifiche di rilievo del sistema di "*governance*", da ritenersi alla base dei buoni risultati gestionali conseguiti.

Ciò premesso, converrà ricordare che a seguito del recepimento nel nostro ordinamento delle direttive comunitarie di liberalizzazione, con i DD.PP.RR. n. 267/98 e n. 146/99 nonché da ultimo, con il D. Lgs. n.188/2003, l'assetto organizzativo societario del Gruppo FS è quello di un gruppo industriale con una Holding capo gruppo, Ferrovie dello Stato Spa.

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

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

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

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

Al 31 dicembre di entrambi gli esercizi considerati (2007 – 2008), il capitale sociale di Ferrovie dello Stato S.p.A. ammontava a 38.790.425.485 euro, interamente versati.

L'amministrazione e il controllo della società sono disciplinati secondo il c.d. "sistema tradizionale".

1.1. Gli organi

Organi sociali sono l'assemblea dei soci, il consiglio di amministrazione e il collegio sindacale, con funzioni circoscritte al controllo sulla gestione essendo il controllo contabile, sia della Capogruppo che di tutte le società controllate, affidato , ai sensi dell'art. 15.1 dello Statuto sociale ad una società di revisione iscritta nel registro istituito presso il Ministero della Giustizia, nonché nell'albo speciale Consob di cui all'art. 161 del D. Lgs. n. 58/1998 e s. m. i.. La società così come tutte le società del Gruppo è altresì dotata di un Organismo di vigilanza, ai sensi dell'art. 6 del D. Lgs. n. 231/2001; ha inoltre introdotto la figura del Dirigente Preposto alla redazione dei documenti contabili societari. Di ciò sarà dato conto più analiticamente in prosieguo.

Il Consiglio di amministrazione di Ferrovie dello Stato S.p.A. si compone di cinque membri (previsione statutaria: da 3 a 5 componenti) ad uno dei quali, l'Amministratore delegato, sono attribuite ampie deleghe gestionali, ai sensi dell'art. 12.2 dello Statuto sociale.

Ai sensi dell'art. 10.6 dello Statuto sociale, l'assunzione della carica di amministratore è subordinata al possesso di una serie di requisiti per i quali si rinvia al citato art. 12 dello Statuto.

Nel corso del biennio, il Consiglio di Amministrazione ha mantenuto competenze esclusive, oltre che sulle materie riservategli dalla legge o dallo statuto sociale, su materie di importanza strategica ed economica, quali, tra le altre: approvazione del business plan annuale e pluriennale, budget annuale, operazioni straordinarie, acquisti/cessioni di azienda e di partecipazioni societarie, contratti di finanziamento[3].

Gli amministratori attualmente in carica sono stati nominati in occasione dell'Assemblea dell'8 settembre 2006. Il Presidente e l'Amministratore Delegato sono stati nominati fino alla scadenza del mandato del C.d.A.

Il 27 aprile 2007 (data dell'assemblea convocata per l'approvazione del bilancio relativo all'esercizio 2006), l'Assemblea ordinaria di Ferrovie

[3] (verbale C.d.A. Ferrovie dello Stato S.p.A. del 27 aprile 2007).

dello Stato S.p.A. ha poi nominato un nuovo Consiglio di amministrazione (per tre esercizi "sino all'assemblea di approvazione del bilancio dell'esercizio 2009"), rieleggendo il Presidente in carica, nonché due tra i Consiglieri uscenti.

Nel corso di tale seduta, l'Assemblea ha invitato il C.d.A. a confermare nella carica l'Amministratore delegato uscente, conferendo allo stesso le più ampie deleghe gestionali, nonché ad attribuire al Presidente specifiche deleghe sulle seguenti materie: relazioni e comunicazioni istituzionali, auditing, attività statutarie.

A seguito delle dimissioni rassegnate da uno dei consiglieri in data 11 dicembre 2007 è stato nominato un nuovo Consigliere ai sensi dell'art. 10.4 dello Statuto sociale.

All'A.D. quindi sono stati conferiti tutti i poteri per la gestione ordinaria e straordinaria della società, ad eccezione di quelli riservati dalla legge o dallo statuto al Consiglio o all'assemblea nonché delle materie riservate al Consiglio, nel rispetto delle prerogative del Presidente.

I comitati interni al Consiglio di amministrazione

Il Consiglio di amministrazione ha inoltre costituito al suo interno (nel corso del C.d.A. del 17 maggio 2007), giusta indicazione della richiamata Assemblea ordinaria del 27 aprile 2007, due Comitati – "di indirizzo strategico" e "compensi" – con funzioni istruttorie e propositive nei confronti del Consiglio medesimo e dei suoi delegati, in un quadro di stretta collaborazione.

In particolare, il Comitato Compensi ha "il compito di formulare proposte al Consiglio di Amministrazione in merito all'entità della remunerazione con deleghe ai sensi dell'articolo 2389, comma 3 del cod. civ. ..."; il Comitato di Indirizzo Strategico quello "di formulare analisi e proposte al Consiglio di Amministrazione per l'assunzione di scelte nelle materie che assumono rilevanza sostanziale per il Gruppo, ossia la finanza straordinaria, gli investimenti e la macro-organizzazione societaria"[4].

Il Comitato di indirizzo strategico è composto da tre membri, tra cui il Presidente di FS Spa, che è anche il Presidente del Comitato; il "Comitato

[4] (Verbale assemblea Ferrovie dello Stato S.p.A. del 27 aprile 2007, alla p. 63 del relativo Libro sociale).

compensi" da due Consiglieri e dal Direttore centrale risorse umane e organizzazione, che assicura il necessario supporto istruttorio e tecnico.

Il Collegio sindacale

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

Il Collegio sindacale è rimasto in carica, nella composizione stabilita dall'assemblea di Ferrovie dello Stato S.p.A. del 18 maggio 2004, fino alla già richiamata assemblea tenutasi il 27 aprile 2007; data in cui è stato nominato un nuovo collegio, con la conferma del Presidente e di un sindaco supplente uscente, e la contestuale nomina di due nuovi sindaci effettivi ed un supplente.

I compensi agli Amministratori ed ai Sindaci

In data 8 settembre 2006 l'assemblea di Ferrovie dello Stato S.p.A. ha nominato, in sostituzione di due amministratori dimissionari – tra i quali il Presidente e Amministratore Delegato – due amministratori, uno dei quali nominato Presidente, che sono subentrati nel mandato del Consiglio in carica con riferimento sia alla scadenza (approvazione del bilancio 2006) sia al compenso determinato dall'assemblea del 18 maggio 2004 in € 45.000 annui lordi per la carica di Consigliere e in € 75.000 annui lordi per la carica di Presidente (comprensivo dell'emolumento da Consigliere). In pari data (8 settembre 2006) il Consiglio di Amministrazione ha nominato l'Amministratore Delegato.

Per entrambi, il trattamento economico per la carica rispettivamente di Presidente e di Amministratore Delegato è stato stabilito, su proposta del Comitato Compensi, dal Consiglio di Amministrazione, sentito il parere del Collegio sindacale, nella seduta del 17 novembre 2006.

Il Consiglio ha determinato l'ammontare del trattamento economico con riferimento a quanto praticato presso società pubbliche comparabili per dimensione e complessità, previa verifica con l'Azionista, che ha espresso le proprie indicazioni in merito. Il trattamento - che per l'Amministratore Delegato è determinato anche tenendo conto del trattamento riconducibile al rapporto dirigenziale in essere - comprende un emolumento in forma fissa ed una quota variabile come MBO, collegata al raggiungimento di obiettivi annuali, oggettivi e specifici, correlati al Piano industriale e al budget, definiti

dal Consiglio di Amministrazione stesso; sono inoltre definite clausole che costituiscono per l'azienda e per la controparte garanzia di continuità e di tutela in termini di non concorrenza e di riservatezza.

L'assemblea del 27 aprile 2007 ha nominato il nuovo Consiglio di Amministrazione, con mandato in scadenza con l'approvazione del bilancio 2009, stabilendo per gli amministratori un compenso annuo lordo - *"in coerenza con la metodologia adottata dal Ministero dell'Economia e delle Finanze/Dipartimento del Tesoro...."* - determinato come segue: *"Euro 45.000 quale compenso annuo lordo da attribuire a ciascun consigliere e Euro 30.000 quale compenso aggiuntivo annuo lordo per il Presidente del Consiglio di amministrazione (che si cumula al compenso percepito in qualità di Consigliere)"*

Il trattamento economico per il Presidente e per l'Amministratore Delegato è stato stabilito, su proposta del Comitato Compensi, dal Consiglio di Amministrazione, sentito il parere del Collegio sindacale, nella seduta del 26 ottobre 2007.

La remunerazione complessiva a vario titolo corrisposta negli esercizi 2007 e 2008 al Presidente, all'A.D. e ai consiglieri è così articolata:

importi in euro	**Anno 2007**		**Anno 2008**	
	Totale emolumento	di cui variabile	Totale emolumento	di cui variabile
Presidente	798.122,25	265.900,00	750.000,00	250.000,00
AD:Rapporto di amministrazione	193.625,60	74.958,90	120.000,00	40.000,00
AD:rapporto dirigenziale	751.910,82	150.000,00	751.833,00	150.000,00
TOTALE	**1.743.658,67**		**1.621.833,00**	

Consiglieri	132.403,87	135.000,00
TOTALE GENERALE	**1.876.062,54**	**1.756.833,00**

L'ammontare complessivo dei compensi erogati agli Amministratori di Ferrovie dello Stato S.p.A. è stato pertanto, per l'esercizio 2007, pari a € 1.876.062,54 e per l'esercizio 2008 pari a € 1.756.833,00 Tale importo comprende tutti i compensi spettanti per le cariche di Presidente e Amministratore delegato, inclusi gli importi relativi agli elementi variabili, tutti gli emolumenti per gli altri Consiglieri di amministrazione. I compensi deliberati per gli amministratori che ricoprono cariche di Consigliere in altre società del Gruppo consolidate sono direttamente versati a Ferrovie dello Stato.

Quanto ai Sindaci, per il Presidente è previsto un compenso annuo lordo pari a € 45.000 e per ciascun sindaco effettivo un compenso annuo lordo pari a € 34.000.

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

Non è prevista la corresponsione di alcun gettone di presenza.

Il controllo contabile

Come già accennato in premessa, il controllo contabile di Ferrovie dello Stato S.p.A. è affidato ad un revisore esterno: in entrambi gli esercizi incaricata di tale controllo è stata la società di revisione PricewaterhouseCoopers S.p.A., sentito il Collegio sindacale. Per tale incarico l'assemblea ha determinato un compenso pari a € 177.200,00 annui (€ 531.600 IVA esclusa per il triennio 2007/2009), integrato, nel corso del primo semestre 2009, di € 68.000,00 per il biennio 2008 e 2009, in applicazione della regola del quinto d'obbligo, a seguito dell'ampliamento dei compiti ad essa affidati col contratto originario.

Il Dirigente preposto alla redazione dei documenti contabili societari

Nel corso della già richiamata seduta del 27 aprile 2007, su indicazione del Ministero dell'Economia e delle Finanze (che ha deciso di estendere l'ambito di applicazione della legge 28 dicembre 2005, n. 262, nonché dell'art. 154 bis del TUF anche alle proprie controllate, indipendentemente dalla loro quotazione), l'Assemblea straordinaria di Ferrovie dello Stato ha modificato lo Statuto sociale (art. 16) introducendo la figura del Dirigente Preposto alla redazione dei documenti contabili societari.

1.2. I controlli interni

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

Come formalizzato con la Comunicazione organizzativa n. 303/AD del 7 aprile 2005, modificata con la Comunicazione Organizzativa n. 331/AD del 31 ottobre 2007, l'Organismo di Vigilanza di Ferrovie dello Stato S.p.A., a composizione plurisoggettiva, è costituito da un membro esterno, con funzioni di Presidente, da un consigliere di amministrazione non esecutivo

indipendente e dal Direttore della Direzione Centrale Audit, nella persona pro tempore in carica.

Il Consiglio di Amministrazione, nella seduta del 22 ottobre 2008, ha deliberato di nominare un nuovo Presidente dell'Organismo di Vigilanza in sostituzione del precedente che aveva presentato le dimissioni.

1.2.2 L'*Internal Auditing* del Gruppo

Sin dalla fine del 2006, in considerazione del ruolo di indirizzo e di coordinamento della Capo Gruppo e in relazione ai negativi risultati di gestione che si andavano prefigurando, *l'Internal Auditing* - su specifico input del vertice di FS – è stato orientato alla individuazione delle principali criticità gestionali in tutte le società del Gruppo.

Le verifiche preliminari sono iniziate alla fine del 2006, in Trenitalia, e hanno evidenziato carenze organizzative tali da connotare come "fuori controllo" i rapporti negoziali con le imprese del mercato (processi gestionali prevalentemente interessati: approvvigionamento e affidamento lavori).

Su campioni di transazioni predefiniti, sono stati intrapresi audit orientati a due obiettivi:

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

Le verifiche su questi ultimi rapporti, pianificate per il 2007 e 2008, sono state eseguite parallelamente ai diversi audit finalizzati a valutare i processi aziendali gestiti nel periodo.

Le numerose inadempienze ravvisate nei pregressi rapporti negoziali di Trenitalia hanno indotto il relativo vertice ad una rivisitazione profonda del "sistema di controllo interno" di riferimento.

In particolare, sono stati oggetto di revisione:

- il modello organizzativo degli approvvigionamenti;
- il modello organizzativo della manutenzione;
- il sistema di deleghe e procure.

1.2.3. Risultati delle attività di *Internal auditing* – Anno 2007

Nel corso del 2007 le Funzioni Internal Auditing presenti nel Gruppo FS hanno svolto 159 attività di audit, come rappresentato nel prospetto che segue:

Attività Concluse	FS	Trenitalia	RFI	Italferr	Ferservizi	Fercredit	Grandi Stazioni	Totale
Da piano	8	34	13	6	10	8	4	83
A richiesta o d'iniziativa	4	28	5	2	4	-		43
Prosecuzione 2006	4	12	14	1	-	1	1	33
Totale	**16**	**74**	**32**	**9**	**14**	**9**	**5**	**159**

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

Le più significative criticità, a livello di Gruppo, sono state rilevate nei processi di approvvigionamento, di investimento, di manutenzione, commerciali e di produzione di servizi.

A seguito dei rilievi formulati nel corso degli audit svolti nel 2007, i soggetti competenti ad intraprendere azioni correttive (c.d. titolari di processo) hanno provveduto a definire opportuni piani di azione.

Nel corso dello stesso 2007, gran parte delle azioni migliorative pianificate sono state anche attuate, come da seguente prospetto.

Piani di azione attuati relativi ad attività con valutazione:	FS	Trenitalia	RFI	Italferr	Ferservizi	Fercredit	Grandi Stazioni	Totale
- Inadeguata	-	10	2	1	1	-	-	14
- Carente	-	28	6	2	3	-	2	41
- Sufficiente	-	11	11	1	2	-	-	25
- Adeguata	1	6	11	3	3	2	1	27
Totale	**1**	**55**	**30**	**7**	**9**	**2**	**3**	**107**

Secondo i dati forniti dalla competente Direzione Centrale, l'attuazione dei n. 107 piani di azione ha dato luogo a complessive n. 822 azioni correttive specifiche.

Nel 2005 (anno di avvio del monitoraggio) e nel 2006 erano stati, rispettivamente attuati n. 45 e n. 64 piani di azione.

Trenitalia è risultata la società del Gruppo con maggiori problematiche gestionali risalenti ad esercizi antecedenti al 2007.

L'affermazione trova una parziale conferma nei risultati di audit avuti nell'anno di riferimento, tanto che sono state svolte 74 attività di audit su altrettanti aspetti gestionali, dei quali 35 sono stati valutati carenti e 10 inadeguati (o assimilabili ad una valutazione inadeguata).

Molte inadeguatezze riguardano gli approvvigionamenti ante 2007, la cui disciplina è risultata incompiuta e la cui gestione è stata largamente affidata al buon senso degli operatori.

Nei fatti, la gestione degli acquisti ha visto il ricorrere di emergenze e di contratti stipulati per fronteggiare fabbisogni non pianificati e non opportunamente consolidati[5].

1.2.4. Risultati delle attività di *Internal auditing* – Anno 2008

Anche nel corso del 2008 le funzioni Internal auditing presenti nel Gruppo FS hanno svolto una intensa attività di audit, dettagliata nel prospetto che segue:

Attività Concluse	**FS**	**Trenitalia**	**RFI**	**Italferr**	**Ferservizi**	**Fercredit**	**Grandi Stazioni**	**Totale**
Da piano 2008	6	40	12	3	5	7	1	74
A richiesta o d'iniziativa 2008	4	8	1	1	1	-	2	17
Prosecuzione 2007	5	34	9	-	1	-	-	49
Totale	**15**	**82**	**22**	**4**	**7**	**7**	**3**	**140**

Queste attività hanno riguardato, in diversa misura, i macroprocessi operativi e di supporto delle diverse società, tra i quali l'approvvigionamento

[5] La percentuale di acquisti non pianificati (in termini di numero di contratti) supera il 70%.

di beni e servizi, la manutenzione (di infrastrutture e rotabili), gli investimenti, i processi commerciali, la produzione di servizi, l'amministrazione, la gestione delle risorse umane.

Le più significative criticità, a livello di Gruppo, sono state rilevate nei processi di approvvigionamento, di investimento, di manutenzione, commerciali e di produzione di servizi.

A seguito dei rilievi formulati nel corso degli audit svolti nel 2008, i soggetti competenti ad intraprendere azioni correttive (c.d. titolari di processo) hanno tutti provveduto a definire opportuni piani di azione.

Nel corso dello stesso 2008, gran parte delle azioni migliorative pianificate sono state anche attuate, come da seguente prospetto.

Piani di azione attuati relativi ad attività con valutazione:	**FS**	**Trenitalia**	**RFI**	**Italferr**	**Ferservizi**	**Fercredit**	**Grandi Stazioni**	**Altre società**	**Totale**
- Inadeguata	-	8	1	-	-	-	-	2	11
- Carente	-	26	5	-	6	-	1	-	38
- Sufficiente	2	12	4	1	5	2	1	1	28
- Adeguata	1	2	11	2	-	9	-	1	26
Totale	**3**	**48**	**21**	**3**	**11**	**11**	**2**	**4**	**103**

L'attuazione dei n. 103 piani di azione ha dato luogo a complessive n. 812 azioni correttive specifiche.

In particolare, in Trenitalia, molte attività relative ai processi di approvvigionamento e affidamento lavori hanno fatto emergere situazioni di carenza e di inadeguatezza nel sistema dei controlli.

Trattasi di verifiche, relative a fatti gestionali antecedenti al 2007, che sono state condotte nel 2008, parallelamente ai diversi audit finalizzati a valutare i processi aziendali gestiti nel periodo corrente.

Le più significative inadeguatezze rilevate hanno interessato aspetti relativi ai seguenti processi gestionali: acquisto e gestione gasolio per trazione; ristrutturazione carrozze per treni intercity; noleggio carri merci; demolizioni carri merci; manutenzione evolutiva di software commerciali.

Queste problematiche, sommandosi a quelle ravvisate nell'anno 2007 e in via di risoluzione nel 2008, hanno indotto il vertice di Trenitalia ad una continua rivisitazione del "Sistema di Controllo Interno" di riferimento.

In particolare, è stato oggetto di rivisitazione:

- il modello organizzativo degli approvvigionamenti;
- il modello organizzativo della manutenzione;
- il sistema delle deleghe e delle procure.

Nel contesto della reingegnerizzazione organizzativa, diversi dirigenti in posizione di rilievo sono stati rimossi.

Inoltre, a seguito delle rispettive attività di verifica, oltre alle citate iniziative del Vertice aziendale, sono scaturiti – in qualche caso – necessari approfondimenti da parte di "commissioni di inchiesta", che hanno condotto ad ulteriori segnalazioni alla Magistratura contabile.

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

Nella seduta del 22 ottobre 2008, il Consiglio ha approvato un modello organizzativo aggiornato rispetto alle varianti di contesto (nella normativa di legge e nella compagine organizzativa della Società), che sono state ravvisate dopo il 23.11.2007 (data di approvazione della precedente stesura del documento).

Inoltre, ha ritenuto opportuno dare impulso ad un ulteriore aggiornamento del modello - per considerare i nuovi rischi di criminalità informatica introdotti dalla Legge 18 marzo 2008 n. 48 - e ad una contestuale rivisitazione della sua struttura.

In osservanza delle determinazioni consiliari, l'Organismo di Vigilanza (nella sua rinnovata composizione) ha deciso l'aggiornamento del Modello Organizzativo rispetto ai nuovi reati contemplati dal decreto legislativo 231/2001, nonché la rivisitazione strutturale del documento, per dotarlo di due requisiti ritenuti necessari:

- "elasticità" rispetto ai frequenti cambiamenti organizzativi interni;
- rispondenza alle esigenze formative dei suoi destinatari.

Su impulso del competente OdV, la Direzione Centrale Audit ha in avanzato stato di attuazione l'aggiornamento del documento rispetto ai sopraggiunti rischi di criminalità informatica, articolandone la struttura in base ai processi gestiti (anziché in base alle strutture organizzative formalmente definite), per dotarlo dei richiesti connotati di elasticità ai cambiamenti.

Inoltre, nel documento in corso di aggiornamento, le condotte penalmente sanzionate di cui al decreto sono state esemplificate affinché possano essere comprese anche dal personale privo di particolari competenze giuridiche.

Infine, nel nuovo Modello Organizzativo la disciplina dei flussi informativi verso l'Organismo di Vigilanza tende a superare gli equivoci sulla responsabilità del controllo che si sono verificati in passato.

Nel corso del 2007, le funzioni di Internal auditing hanno svolto n. 45 verifiche richieste dai relativi Organismi di Vigilanza ex D. Lgs. n. 231/2001.

Gli esiti delle verifiche hanno permesso di considerare adeguato, rispetto alle esigenze di prevenire i reati, il sistema di controllo interno.

In una visione d'insieme a livello di Gruppo, le informazioni acquisite negli audit del 2008 sembrano aver conferito una sostanziale adeguatezza al "sistema di controllo interno", cioè all'insieme di elementi a disposizione del vertice, per guidare l'impresa nel perseguimento dei suoi obiettivi istituzionali.

È da rilevare peraltro che le carenze del SCI di Trenitalia, ancora riscontrate nel corso del 2008, hanno radici risalenti ad annualità precedenti e che le profonde riorganizzazioni aziendali e le azioni di rinnovamento del management sembrano aver conferito al sistema di controllo medesimo un livello abbastanza soddisfacente.

Sono state proprio le iniziative riorganizzative e di miglioramento della *governance* aziendale assunte, in generale, in tutte le società del Gruppo FS che hanno permesso di portare avanti con successo il processo di riduzione dei costi, straordinariamente cresciuti nel periodo 2001/2006, che è da considerare alla base del processo di risanamento del Gruppo.

1.3. *L'Internal auditing* ed il *risk management*

Nel corso del 2008, le funzioni IA del Gruppo FS hanno proseguito lo sviluppo del progetto "risk management" avviato nel 2007.

Si tratta di un progetto – concepito nel 2004 nella controllata RFI e nella stessa già compiuto - che si propone di individuare, valutare e gestire i rischi aziendali, accrescendo le consapevolezze dei *process owner* e, in

generale, di coloro che hanno gli strumenti utili a superare possibili criticità nelle operazioni di relativa competenza.

Il progetto RM, curato dalla funzione "Internal auditing", individua uno strumento ritenuto sempre utile a conseguire per l'azienda caratteristiche organizzative di medio lungo periodo.

La Direzione Centrale Audit è incaricata del coordinamento del progetto, che avviene attraverso la diffusione di linee guida da seguire, che muovono dalla definizione di una tassonomia dei rischi societari.

La metodologia adottata per conoscere e valutare rischi e controlli esistenti nei processi è quella del Control e Risk Self Assessment (CRSA), basata sulle valutazioni espresse dai diretti conoscitori dei processi.

1.4. La compatibilità dell'attuale assetto societario di gruppo con la normativa UE

Con lettera del 26 giugno 2008, la Commissione europea ha formalmente messo in mora l'Italia avviando una Procedura d'infrazione (2008/2097) ex art. 226 Trattato CE, insieme ad altri 23 Stati, in relazione alla mancata corretta attuazione delle disposizioni relative al c.d. primo pacchetto ferroviario (Direttive 91/440/CEE emendata, 95/18/CE emendata e 2001/14/CE). Le osservazioni formulate attengono in particolare alle sottoelencate problematiche: (a) indipendenza dei soggetti deputati all'assolvimento delle funzioni essenziali connesse con l'accesso all'infrastruttura ferroviaria ed in particolare quelle relative all'assegnazione delle tracce e all'imposizione dei diritti di accesso alla rete; (b) sistema di tariffazione dell'accesso alla rete; (c) poteri ed autonomia dell'Organismo di regolazione previsto dall'articolo 30 della Direttiva 2001/14/CE. In data 20 dicembre 2008, le competenti Autorità italiane hanno illustrato la propria posizione alla Commissione, evidenziando la legittimità della situazione italiana

La questione nasce dall'assoggettamento di RFI S.p.A., gestore dell'infrastruttura ferroviaria, e di Trenitalia S.p.A., impresa ferroviaria cui è affidato il trasporto dei passeggeri e delle merci, ad un controllo azionario comune da parte della Capogruppo Ferrovie dello Stato S.p.A., apparsa originariamente non incompatibile con la disciplina comunitaria di liberalizzazione. La separazione (normativamente richiesta) delle attività relative alla gestione dell'infrastruttura da quelle destinate all'esercizio dei

servizi di trasporto è stata, infatti, consacrata non soltanto in un'organizzazione multidivisionale (separazione contabile), ma altresì in soggetti autonomi e distinti: nella specie, società di capitali, in conformità alle direttive emanate dalla Presidenza del Consiglio dei Ministri nel gennaio 1997 (c.d. direttiva Prodi) e nel marzo 1999 (c.d. direttiva D'Alema), emanate in attuazione del D.P.R. n. 277/98).

Tale compatibilità emergeva anche dall'esame delle disposizioni comunitarie e nazionali di riferimento, in particolare, tra esse, l'art. 6 della Direttiva CE/2001/12, che ammette esplicitamente che l'attività di gestore dell'infrastruttura e quella di impresa ferroviaria possano essere svolte da una stessa impresa a condizione che i bilanci e la contabilità della due attività siano separati, e che sia garantito l'accesso equo e non discriminatorio alla infrastruttura a enti e società che non prestano a loro volta servizi di trasporto ferroviario. È da tenere peraltro in evidenza che ai sensi della Direttiva 2001/14/CE tale separazione" può dirsi conseguita quando il gestore dell'infrastruttura è indipendente dalle imprese ferroviarie sul piano giuridico, organizzativo o decisionale.

Ciò è quanto avviene con l'assetto conferito a RFI, gestore dell'infrastruttura, quale soggetto autonomo e indipendente sia sul piano giuridico che organizzativo e decisionale rispetto alle imprese operanti nel settore dei trasporti.

Invero, i dubbi nascono dai rapporti intercorrenti tra RFI e Trenitalia, non tanto sotto il profilo organizzativo e decisionale, essendo due società distinte, quanto per essere entrambe le società sotto la direzione e il controllo di FS Spa.

Proprio da tale assetto è derivata la "vexata quaestio" nota come "sconto K2", di cui sarà fornita dettagliata informativa nel paragrafo 4, dedicato ai rapporti F.S./Autorità indipendenti.

1.5. L'assetto organizzativo del Gruppo Ferrovie dello Stato ed il relativo sistema di comunicazione organizzativa

L'assetto organizzativo di Ferrovie dello Stato SpA (strutture/posizioni organizzative, missioni ed aree di responsabilità/attività, titolarità e sedi di lavoro) viene definito attraverso un sistema di comunicazione organizzativa basato su tre distinte tipologie di documenti: (i) le Disposizioni

Organizzative, finalizzate a comunicare le variazioni nell'assetto organizzativo delle Società; (ii) gli Ordini di Servizio e le Comunicazioni Gestionali finalizzate a comunicare le attribuzioni di titolarità; (iii) le Disposizioni di Gruppo, le Comunicazioni Organizzative e le Comunicazioni Operative, finalizzate a comunicare, a seconda della rilevanza strategica dell'argomento trattato e dell'ambito di riferimento, linee guida, indirizzi, politiche, regole di Corporate Governance e procedure.

Quanto sopra è sancito dalla Disposizione di Gruppo n. 102/AD del 18 giugno 2007 che ha sostituito tutte le precedenti disposizioni in materia .

Inoltre, il Gruppo si è dotato di un modello organizzativo per il presidio dei principali processi trasversali, precisandone le caratteristiche ed i meccanismi di funzionamento.

È da precisare infine che, per il sistema autorizzativo, è regola generale di Gruppo che solo i soggetti muniti di formali e specifici poteri possano assumere impegni verso terzi in nome o per conto della Società di appartenenza. Tali poteri devono essere conferiti con procura notarile permanente (debitamente registrata) qualora siano necessari per l'espletamento di responsabilità formalmente attribuite nell'organizzazione aziendale vigente. Al mutare dell'organizzazione (titolarità, responsabilità organizzative) gli stessi poteri vengono aggiornati (revoca/conferimento nuovi poteri) in base a detti cambiamenti.

2. Risorse umane

2.1. Consistenza del personale

Il numero dei dipendenti del Gruppo è passato dai 98.002 del 31 dicembre 2006 agli 89.431 del 31 dicembre 2008 scontando una diminuzione netta di 8571 unità.

Dipendenti al 31.12.2006	**98.002**
Entrati	1.419
Usciti	5.848
Dipendenti al 31.12.2007	**93.573**
Entrati	1.903
Usciti	6.045
Dipendenti al 31.12.2008	**89.431**
Consistenza Media 2007	96.187
Consistenza Media 2008	91.442

2.2. Costo del Lavoro

Le voci che compongono il costo del lavoro sono sintetizzate, per il biennio 2007-2008, nelle tabelle che seguono e poste in raffronto con i medesimi dati del 2006.

TABELLA 1

Bilancio consolidato di Gruppo – COSTO DEL PERSONALE

(€ migliaia)

COSTO DEL PERSONALE	2006	2007	2008
Salari e stipendi	3.496.312	3.496.541	3.390.235
Oneri sociali	838.321	831.800	836.917
Trattamento di fine rapporto	314.814	335.007	309.618
Altri costi	58.847	53.803	13.868
Totale	4.708.294	4.717.151	4.550.638

RETRIBUZIONI E COSTI UNITARI MEDI			
Retribuzioni (salari e stipendi)	3.496.312	3.496.541	3.390.235
Costo del personale	4.708.294	4.717.151	4.550.638
Consistenza media del personale	98.447	96.187	91.441
Retribuzione unitaria media	35.515	36.351	37.076
Retribuzione unitaria media – Var. % su anno precedente		2,3	2,0
Costo unitario medio	47,8	49,0	49,8
Costo unitario medio - Var. % su anno precedente		2,5%	1,5%

TABELLA 2

FS SpA Capogruppo-Costo del personale

(€ migliaia)

ELEMENTI DI COSTO	2006			2007			2008		
	DIRIGENTI	ALTRO PERSONALE	TOTALE	DIRIGENTI	ALTRO PERSONALE	TOTALE	DIRIGENTI	ALTRO PERSONALE	TOTALE
RETRIBUZIONI									
Competenze fisse	23.903	13.452	37.355	20.984	14.602	35.586	17.786	15.455	33.241
Straordinario		344	344		349	349		401	401
Trasferte	176	23	199	141	33	174	92	41	133
Competenze accessorie	2.583	1.141	3.724	3.325	1.573	4.898	3.484	1.373	4.857
Indennità di mancato preavviso	727	5	732	422	17	439	495		495
TOTALE RETRIBUZIONI	**27.389**	**14.965**	**42.354**	**24.872**	**16.574**	**41.446**	**21.857**	**17.270**	**39.127**
ONERI SOCIALI E PREVIDENZIALI									
Contributi all'INPS e altri Ist. Prev.li e acc.	4.397	456	4.853	5.020	424	5.444	4.268	249	4.517
Contributi all'INPS fondo speciale	1.424	3.184	4.608	1.316	3.562	4.878	1.803	3.903	5.706
Accantonamento e riv.ne TFR	2.021	1.243	3.264	1.827	1.428	3.255	1.547	1.460	3.007
Rivalutazione indennità di buonuscita	99	152	251	100	191	291	80	161	241
Altri costi	10.737	702	11.439	5.600	130	5.730	764	177	941
TOTALE ONERI SOCIALI E PREVIDENZIALI	**18.678**	**5.737**	**24.415**	**13.863**	**5.735**	**19.598**	**8.462**	**5.950**	**14.412**
COSTO TOTALE	**46.067**	**20.702**	**66.769**	**38.735**	**22.309**	**61.044**	**30.319**	**23.220**	**53.539**
RETRIB.NI E COSTI MEDI									
Retribuzioni	27.389	14.965	42.354	24.872	16.574	41.446	21.857	17.270	39.127
Costo totale	46.067	20.702	66.769	38.735	22.309	61.044	30.319	23.220	53.539
Consistenza media	144	402	546	129	420	549	129	420	549
Retribuzione media	190,2	37,2	77,6	192,8	39,5	75,5	169,4	41,1	71,3
% su anno preced.te – retribuzione media				1,4%	6,0%	-2,7%	-12,1%	4,2%	-5,6%
Costo medio	319,9	51,5	122,3	300,3	53,1	111,2	235,0	55,3	97,5
% su anno preced.te - costo medio				-6,1%	3,1%	-9,1%	-21,7%	4,1%	-12,3%

TABELLA 3

Trenitalia - Costo del personale

(€ migliaia)

ELEMENTI DI COSTO	2006			2007			2008		
	DIRIGENTI	ALTRO PERSONALE	TOTALE	DIRIGENTI	ALTRO PERSONALE	TOTALE	DIRIGENTI	ALTRO PERSONALE	TOTALE
RETRIBUZIONI									
Competenze fisse	40.365	1.453.612	1.493.977	36.439	1.440.631	1.477.070	34.496	1.369.848	1.404.344
Straordinario		124.636	124.636		109.406	109.406		101.506	101.506
Trasferte	1.170	12.676	13.846	1.010	10.453	11.463	1.164	9.655	10.819
Competenze accessorie	3.209	347.019	350.228	5.718	372.816	378.534	4.780	331.511	336.291
Indennità di mancato preavviso	158	832	990	0	738	738	528	928	1.456
TOTALE RETRIBUZIONI	**44.902**	**1.938.775**	**1.983.677**	**43.167**	**1.934.044**	**1.977.211**	**40.968**	**1.813.448**	**1.854.416**
ONERI SOCIALI E PREVIDENZIALI									
Contributi all'INPS e altri Ist. Prev.li e acc.	6.665	59.121	65.786	6.546	102.637	109.183	5.879	82.669	88.548
Contributi all'INPS fondo speciale	6.206	395.396	401.602	5.727	347.358	353.085	6.475	349.943	356.418
Accantonamento e riv.ne TFR	3.443	151.327	154.770	3.292	159.357	162.649	3.043	145.928	148.971
Rivalutazione indennità di buonuscita	413	22.362	22.775	434	26.044	26.478	365	20.005	20.370
Altri costi	795	23.783	24.578	404	23.178	23.582	24	2.811	2.835
TOTALE ONERI SOCIALI E PREVIDENZIALI	**17.522**	**651.989**	**669.511**	**16.403**	**658.574**	**674.977**	**15.786**	**601.356**	**617.142**
COSTO TOTALE	**62.424**	**2.590.764**	**2.653.188**	**59.570**	**2.592.618**	**2.652.188**	**56.754**	**2.414.804**	**2.471.558**
RETRIB.NI E COSTI MEDI									
Retribuzioni	44.902	1.938.775	1.983.677	43.167	1.934.044	1.977.211	40.968	1.813.448	1.854.416
Costo totale	62.424	2.590.764	2.653.188	59.570	2.592.618	2.652.188	56.754	2.414.804	2.471.558
Consistenza media	415	54.343	54.758	385	53.107	53.492	365	48.606	48.971
Retribuzione media	108,2	35,7	36,2	112,1	36,4	37,0	112,2	37,3	37,9
% su anno preced.te - retribuzione media				3,6%	2,1%	2,0%	0,1%	2,4%	2,4%
Costo medio	150,4	47,7	48,5	154,7	48,8	49,6	155,5	49,7	50,5
% su anno preced.te - costo medio				2,9%	2,4%	2,3%	0,5%	1,8%	1,8%

Per i dati relativi al costo complessivo del personale di RFI si rinvia alla specifica relazione.

Rispetto al 2006, il bilancio consolidato, nel biennio 2007-2008, registra un decremento del costo del lavoro pari al -3,3%. Tale riduzione è attribuibile principalmente alla riduzione delle consistenze medie di personale (- 7,1%) cui ha fatto fronte un incremento del costo unitario pari al 4,1%, sostanzialmente dovuto agli incrementi retributivi riconosciuti con accordi del 24 gennaio 2008 e del 30 aprile 2009.

Le retribuzioni medie sono cresciute del 2,4% e del 2,0% rispettivamente nel 2007 e nel 2008.

Il sensibile decremento degli "Altri Costi" è dovuto al venir meno degli importi liquidati al personale a titolo di "superbonus" (l. 243/2004) a partire dal 1° gennaio 2008.

Considerando i costi sostenuti per il personale da Ferrovie dello Stato S.p.a. (Capogruppo), da R.F.I. S.p.a. e da Trenitalia S.p.a. si rileva che:

1. per la Capogruppo, il costo totale è passato dai 66,8 milioni del 2006 ai 53,5 milioni del 2008; rispetto al 2007, la retribuzione media dei dirigenti si decrementa del 12,1% nel biennio, riducendo così il gap esistente rispetto a quello del personale dirigente di RFI e Trenitalia;
2. per Trenitalia, il costo totale è passato dai 2.653 milioni del 2006 ai 2.472 milioni del 2008; la retribuzione media dei dirigenti è cresciuta del 3,7% nel triennio 2006-2008;
3. per RFI, si rinvia all'autonomo referto.

In tema di costi, non si può omettere di far cenno all'intervenuto accordo programmatico tra le Ferrovie dello Stato e le OO.SS., avvenuto nel mese di maggio 2009, sull'introduzione del "macchinista unico", che dovrebbe comportare una ulteriore riduzione dei costi.

2.3. Politica retributiva

Nell'anno 2007 la politica retributiva del Gruppo FS ha riguardato in prevalenza interventi economici sulla componente variabile della retribuzione, correlati alla continuità ed all'eccellenza delle prestazioni individuali rilevate.

Il sistema di incentivazione "per obiettivi" (Management By Objectives) del 2007 è stato realizzato allo scopo di rafforzare la tensione del Management al raggiungimento degli obiettivi strategici e di maggior

impatto sul business, apprezzando performance individuali con una retribuzione variabile in funzione dei risultati raggiunti.

Il sistema è stato riservato ai managers che occupano posizioni ad elevato impatto sulle strategie ed i processi di business di Gruppo.

Gli obiettivi, assegnati in coerenza con le indicazioni del Piano Strategico e con le priorità di budget, sono stati individuati in base al criterio di incentivare il management a un significativo miglioramento dei risultati aziendali.

Il contenimento dei costi, che già aveva caratterizzato le politiche retributive del 2007, ha avuto un ruolo ancor più predominante nella definizione delle logiche e delle disponibilità economiche dell'anno 2008. Infatti, in considerazione della complessa fase congiunturale ed i connessi riflessi sul conto economico, le politiche meritocratiche discrezionali di Gruppo per il 2008 sono state caratterizzate da un elevato contenimento dei costi e il numero degli interventi effettuati è stato sensibilmente inferiore rispetto all'anno precedente .

Gli interventi meritocratici sono stati definiti in modo fortemente selettivo, cercando di mantenere concorrenziali le retribuzioni delle risorse più strategiche e impegnate in ruoli chiave per il Gruppo.

Il sistema di incentivazione per obiettivi (Management By Objectives) per il 2008, concepito in coerenza con la filosofia retributiva complessiva aziendale, è stato finalizzato a rafforzare la responsabilizzazione del management al raggiungimento di obiettivi quantitativi comuni, nonché a valorizzare la dimensione soggettiva del contributo, valorizzando le performance individuali.

In continuità con il sistema 2007, destinatari del sistema sono stati dirigenti con responsabilità sulle strategie, i processi di business e responsabilità su processi operativi di grandi dimensioni.

2.4. Formazione

In linea con il Piano d'Impresa 2007-2011, la Formazione del Gruppo FS si è caratterizzata come supporto alla creazione di valore, focalizzata allo sviluppo delle competenze necessarie al raggiungimento dei risultati aziendali e più vicina alla linea per trasmettere le strategie, declinarle in obiettivi ed azioni misurabili.

Gli aspetti fondamentali che hanno caratterizzato tutti i progetti formativi e le azioni strutturali del biennio sono stati l'innovazione nella

scelta dei metodi formativi e soprattutto l'adozione di tecnologie innovative ed integrate a supporto e sviluppo dell'approccio auto formativo (formazione intervento, metodologie modulari e integrate e sviluppo dell'e-learning).

La formazione istituzionale ha peraltro continuato nel suo percorso di accompagnamento dei giovani attraverso la condivisione di valori e conoscenza tecnico - ferroviaria, completando i percorsi di orientamento iniziati con le assunzioni del 2006.

Il biennio in questione è stato caratterizzato dal ricorso costante ai finanziamenti pubblici, in particolare quelli erogati da Fondirigenti. Al riguardo, è stato realizzato un importante progetto formativo finanziato, denominato "Cultura d'Impresa: costi e ricavi nel Gruppo FS" per sensibilizzare nel management aziendale l'attenzione a costi e ricavi, diffondendo la cultura dell'efficienza.

La formazione manageriale è stata orientata in modo particolare a rafforzare i gap evidenziati nelle valutazioni aziendali (assessment e management review).

La formazione tecnico professionale si è focalizzata sull'aggiornamento di normative e metodi di lavoro per specifiche famiglie professionali, anche a seguito delle riorganizzazioni aziendali che hanno comportato un accentramento nella Holding di particolari attività.

Dal punto di vista strutturale, per massimizzare l'efficacia e minimizzare i costi delle attività formative, è stato definito e implementato il nuovo Sistema Informativo (RUN Formazione), operativo dal 13 novembre 2008, per garantire il monitoraggio in tempo reale di tutte le attività pianificate e realizzate a livello di Gruppo.

E' stato rivisto e informatizzato l'Albo Fornitori al fine di avere trasparenza e costruire uno strumento affidabile per il ricorso a gare pubbliche nonché garantire la gestione unitaria e ottimizzata dei fornitori.

In un'ottica di sistema per valorizzare e diffondere le esperienze di successo e ottimizzare l'utilizzo delle risorse, è stata costituita FS Formazione, Società controllata da FS che ha la missione di supportare tutte le aziende del Gruppo nel raggiungimento dei propri obiettivi d'impresa attraverso lo sviluppo di competenze dei quadri, dirigenti e operatori e l'alimentazione e aggiornamento continuo del sistema formazione.

Parallelamente, le Società hanno realizzato programmi formativi per lo sviluppo delle competenze professionali legate ai business specifici.

Nella tabella seguente sono riportati i principali volumi di attività formativa nel biennio:

ANNO	GIORNATE/UOMO DI FORMAZIONE
2007	432.935
2008	399.577

2.5. Contenzioso

Nel periodo preso a riferimento, le tipologie di contenzioso maggiormente rilevanti – a livello di potenziali oneri economici – per le principali Società del Gruppo, sono quelle relative a:

1. licenziamenti ex accordo 5 agosto 1998
2. richieste di risarcimento del danno biologico a seguito di esposizione ad amianto
3. richieste di regolarizzazione della propria posizione lavorativa per violazione delle disposizioni della legge n. 1369 del 1960
4. EDR (Elemento Distinto della Retribuzione)

Con riferimento al contenzioso di cui al punto 1), nel richiamare quanto già evidenziato nell'ultima relazione al Parlamento, tanto con riferimento all'oggetto delle controversie quanto alla portata ormai ridotta – in termini numerici – delle cause pendenti, si ritiene di dover comunque fare menzione della problematica, atteso il rilevante valore economico delle singole vertenze, che si stanno peraltro risolvendo nei giudizi di merito con esiti alterni.

Una tipologia di contenzioso di particolare rilievo, per quanto riguarda l'esposizione economica delle Società, resta quella relativa alla violazione delle disposizioni della legge n. 1369 del 1960.

L'esposizione economica delle Società deriva non tanto dalla condanna a corrispondere le differenze retributive tra quanto percepito dal lavoratore da parte della ditta appaltatrice e quanto corrisposto da FS a un dipendente di pari qualifica (trattandosi di qualifiche non elevate, le differenze sono minime), quanto dalla regolarizzazione della posizione contributiva od eventualmente dall'attribuzione di un corrispettivo economico

per indurre i ricorrenti, in sede di conciliazione, a rinunciare all'inquadramento nei ruoli FS. Anche con riferimento a tale tipologia di contenzioso, le Società del Gruppo hanno intrapreso idonee iniziative al fine di ridurre gli oneri economici non solo definendo, come già detto, numerosi contenziosi in via transattiva, ma soprattutto attivando importanti iniziative di carattere gestionale e formativo al fine di ridurre la possibile insorgenza di ulteriore contenzioso in materia.

Quanto infine al contenzioso in materia di EDR, che ha per oggetto la asserita violazione/o falsa applicazione dell'art. 1362 c.c e seguenti in combinato disposto con gli artt. 73 e 82 del CCNL 96/99 (inclusione dell'elemento distinto della retribuzione di cui all'accordo 8/11/95 come modificato dall'accordo del 1998 nell'assegno personale pensionabile), sebbene il valore medio delle singole controversie sia da ritenersi modesto, ciò che determina la onerosità del contenzioso è la circostanza che lo stesso possa coinvolgere un vastissimo numero di lavoratori che – medio tempore – si sono riservati la facoltà di azione nei confronti delle Società del Gruppo, interrompendo i termini di esercizio del diritto, altrimenti prescritti. Per tale motivo, ed anche in ragione di una giurisprudenza favorevole, in alcune Corti d'Appello, alle Società, lo sviluppo di tale contenzioso può ritenersi al momento ancora contenuto.

Quanto al recupero crediti, a fronte di pronunce giudiziarie favorevoli alle Società soprattutto in esito a contenziosi seriali definiti in Cassazione (straordinario, indennità integrativa speciale, benefici contrattuali con riflessi sul trattamento di buonuscita) è stata intrapresa e consolidata una importante attività che ha consentito, ad oggi, un rientro di oltre 20 milioni di Euro.

La Capogruppo ha evidenziato, altresì, come sia risultato decisivo, ai fini del contenimento dei costi del contenzioso, il costante presidio delle procedure esecutive (pignoramenti) intentate ai danni delle aziende del Gruppo, che ha contribuito ad abbattere in maniera decisiva i relativi oneri (passati dagli oltre 20 milioni di euro del 2003 a importi considerati fisiologici per un Gruppo di tale importanza, e comunque intorno al milione di euro nel corso del 2008).

Si riportano di seguito i dati riassuntivi del contenzioso e degli oneri sostenuti e/o recuperati al 31 ottobre 2008.

CONTENZIOSO DEL LAVORO

Gruppo FS

	2006	2007	31-10-2008
Vertenze Pendenti	**18.823**	**17.471**	**16.678**
Ricorsi Notificati	**3.669**	**3.157**	**2.994**
Vertenze Definite	**5.882**	**4.451**	**3.709**
Importo Pagato euro (capitale – spese)	**20.652.000**	**19.793.000**	**15.090.000**
Importo Recuperato euro (capitale – spese)	**6.675.000**	**4.697.000**	**2.566.000**

Dati complessivi del Gruppo F.S.
dal 1/1/2008 al 31/10/2008

Esiti

Favorevoli / Estinti	**2.353**
Sfavorevoli	**1.174**
Conciliati	**182**
TOTALE	**3.709**

2.6. Relazioni industriali

Nell'anno 2007, al fine di accompagnare la progressiva apertura alla concorrenza del settore dei trasporti, e specificamente di quello ferroviario, è stata costituita una "cabina di regia" presso la Presidenza del Consiglio dei Ministri con il compito di affrontare e risolvere le diverse questioni emergenti di carattere industriale e sociale. In questo ambito, il 15 maggio il Gruppo FS ha sottoscritto un primo accordo con il Governo e le Organizzazioni Sindacali che ha sancito la necessità di focalizzare il confronto sulla regolazione della concorrenza, sulla costituzione di un contratto unico per l'intero settore dei trasporti e sull'esame delle condizioni di sviluppo del Piano Industriale 2007-2011. A seguito di tale intesa è stato sottoscritto un accordo a livello di Gruppo il 1° agosto, nel quale, tra l'altro, le Organizzazioni Sindacali esprimevano valutazioni positive sugli obiettivi previsti dal Piano Industriale. Al contempo, il Gruppo ha sostenuto l'iniziativa di Confindustria, tesa ad avviare il confronto per la realizzazione del contratto unico di settore, che ha visto coinvolte le diverse realtà associative del trasporto pubblico locale e ha consentito l'intesa triangolare, siglata il 21 novembre 2007, tra Governo, Confederazioni Datoriali e Organizzazioni Sindacali. A completare il percorso di formazione del contratto unico, il 24 gennaio del 2008, è stata sottoscritta da Agens (Agenzia Confederale dei Trasporti e Servizi) un'intesa finalizzata alla semplificazione degli assetti contrattuali nel comparto dei trasporti. Nello specifico, tale accordo ha realizzato, anche attraverso l'adeguamento economico delle retribuzioni, l'allineamento temporale della scadenza del contratto delle attività ferroviarie a quello degli autoferrotranviari, nella prospettiva della definizione di un contratto unico per i due settori. Nella stessa data, infine, è stato sottoscritto l'accordo per il riconoscimento, ai lavoratori del Gruppo FS, del premio di risultato per gli anni 2005 e 2006.

Tra le attività internazionali svolte nell'anno 2007 va ricordata l'attenzione posta dal Gruppo, nell'ambito della delegazione CER, al confronto per la rinegoziazione dall'accordo sull' orario di lavoro dei lavoratori mobili in interoperabilità transfrontaliera.

Nell'anno 2008, dopo il citato accordo del 24 gennaio tra Agens e OO.SS. Nazionali sulla proroga al 31.12.2007 della scadenza normativa ed economica del CCNL della Attività Ferroviarie per consentirne l'allineamento temporale al CCNL degli Autoferrotranvieri, il confronto sindacale si è

sviluppato su numerose questioni a valenza strategica per le Società del Gruppo, conseguenti agli effetti dell'introduzione delle nuove tecnologie ed alla necessità di nuovi modelli organizzativi. Per la società Trenitalia il confronto ha riguardato i settori della manutenzione rotabili, della vendita e assistenza e la composizione dell'equipaggio treno a seguito dell'entrata in esercizio delle nuove tecnologie di sicurezza per il controllo della marcia dei treni; per la società RFI la manovra, la navigazione e la riorganizzazione delle attività di movimento e manutenzione dell'infrastruttura.

Nel novembre 2008, sulla base dell'intesa siglata presso la Presidenza del Consiglio dei Ministri il 21 novembre 2007, è ripreso il negoziato presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, tra le Associazioni datoriali Anav, Asstra, Confetra, Fise e Federtrasporto e le Segreterie Nazionali delle organizzazioni sindacali Filt-Cgil, Fit-Cisl, Uiltrasporti, Ugl Trasporti, Orsa Trasporti, Fast e Faisa Cisal per la definizione di un Protocollo d'intesa sulla base del quale avviare il confronto di merito per la definizione del nuovo CCNL unico della Mobilità.

2.7. Sicurezza sul lavoro

Il Gruppo FS negli anni 2007-2008 ha posto al centro della sua attenzione la piena attuazione delle ampie novità normative previste sia dalla Legge n. 123 del 2007, che dal Testo Unico, Dlgs. n.81/2008, in materia di salute e sicurezza del lavoro.

In tale rinnovato contesto normativo, l'A.D. ha emanato indirizzi e obiettivi di medio termine impegnando le società del Gruppo ad assicurare il più alto livello di sicurezza per ogni attività che comporti rischi per i dipendenti, i clienti e la collettività, privilegiando la cultura della prevenzione, con l'obiettivo prioritario della riduzione degli infortuni del 25% nel periodo 2008-2012, attraverso azioni di miglioramento delle principali leve di cambiamento: l'implementazione di sistemi integrati di gestione della sicurezza, ambiente e qualità; gli investimenti tecnologici; la costante formazione e informazione del personale; l'adozione delle migliori pratiche internazionali; il coinvolgimento delle società appaltatrici e dei fornitori di beni e servizi.

L'attività di miglioramento, di aggiornamento e di implementazione delle norme di prevenzione alla luce del nuovo quadro normativo, ha coinvolto tutte le società del Gruppo.

L'indirizzo al costante aggiornamento delle norme di salvaguardia secondo i migliori standard si è ulteriormente concretizzato con la stesura di un protocollo d'intesa con l'ISPSEL – Istituto Superiore di Prevenzione per la Sicurezza del Lavoro - al fine di condividere progetti per l'aggiornamento di procedure operative di sicurezza e di percorsi di formazione e informazione.

Per assicurare una efficace formazione alle novità normative è stata effettuata una campagna straordinaria di formazione e informazione che ha coinvolto tutto il personale delle società del Gruppo, anche attraverso la istituzione di una sezione dedicata alle novità sul portale intranet di Gruppo.

A seguito della emanazione da parte di Eurostat della metodologia per le statistiche europee degli infortuni sul lavoro si sono elaborati i dati in linea a tale indirizzo, distinguendo gli infortuni per cause dipendenti da lavoro da quelli in itinere.

Il trend degli infortuni sul lavoro, riguardanti le principali società del Gruppo in base ai dati sugli infortuni indennizzati forniti dall'ente assicuratore INAIL, per il periodo 2002-2008, ancorché il dato 2008 non sia ancora consolidato, evidenzia - come emerge dal sotto riportato prospetto riassuntivo - un miglioramento con una riduzione degli infortuni negli ultimi anni, dopo un andamento sostanzialmente costante nel triennio 2003-2005.

Inoltre, con il completamento della attivazione delle nuove tecnologie automatiche di controllo della marcia dei treni, ETCS, SCMT e SCC, nel 2008 non vi è stato nessun infortunio mortale al personale addetto alla guida e scorta dei treni.

Il trend degli infortuni in itinere indennizzati mostra un aumento del fenomeno.

Infortuni INAIL distinti in: infortuni sul lavoro, infortuni in itinere

Anno	Infortuni sul lavoro Indennizzati	Indice di incidenza	Infortuni in itinere Indennizzati
2008*	3026*		346*
2007	3626	39,62	427
2006	3760	40,09	363
2005	3872	40,88	275
2004	3768	39,23	256
2003	3840	39,62	209
2002	4269	43,76	188

*Dati INAIL 2008 non consolidati, come forniti dalla competente struttura della Capogruppo.
Indice di incidenza: [n. infortuni sul lavoro/ consistenza] * 1000 dipendenti

2.8. Consulenze

La Disposizione di Gruppo n. 8/AD, del 24 febbraio 2003 ha fissato gli indirizzi e le politiche di Gruppo in materia di ricorso ad apporti consulenziali esterni.

Nella Disposizione viene ribadito che il ricorso a consulenze esterne deve avvenire solo qualora queste siano di effettiva utilità e strumentalità agli obiettivi aziendali.

Il processo autorizzativo prevede una verifica di merito da parte di una struttura funzionalmente responsabile della Capogruppo, competente per la materia trattata nella prestazione consulenziale ed una verifica di congruità economica, da parte delle strutture della Direzione Generale di Gruppo, Finanza Controllo e Partecipazioni; l'utente della prestazione deve, invece, monitorare la prestazione e dare un resoconto a tutte le strutture interessate con il piano di adozione delle risultanze e la valutazione delle prestazioni rese.

Si riportano, infine, qui di seguito gli elementi di costo delle consulenze desumibili dai consuntivi degli anni 2006-2008:

CONSUNTIVO ANNO 2006 (dati in migliaia di euro)

Ferrovie dello Stato	6.128
RFI	3.380
Trenitalia	4.096
Ferservizi	-
Altre Gruppo	5.356
TOTALE	**18.960**

CONSUNTIVO ANNO 2007 (dati in migliaia di euro)

Ferrovie dello Stato	1.701
RFI	517
Trenitalia	205
Ferservizi	20
Altre Gruppo	1.453
TOTALE	**3.896**

CONSUNTIVO ANNO 2008 (dati in migliaia di euro)

Ferrovie dello Stato	1.940
RFI	340
Trenitalia	30
Ferservizi	16
Altre Gruppo	699
TOTALE	**3.025**

3. Il Servizio Universale del trasporto ferroviario

3.1. Quadro di riferimento

Il Servizio Universale si fonda sui principi della universalità geografica dell'accesso, dell'uniformità qualitativa e dell'accessibilità economica dei servizi offerti. Di tali principi, sanciti ormai da un quarantennio nelle norme europee; si riportano di seguito le parti caratterizzanti la disciplina comunitaria , avuto particolare riguardo al trasporto su ferro.

L'Autorità pubblica, nelle relazioni di traffico "in cui l'impresa di trasporto, ove considerasse esclusivamente il proprio interesse commerciale, non assumerebbe obblighi di servizio o non ne assumerebbe nella stessa misura né alle stesse condizioni" *(Reg.CE 1191/69 , art. 2, co. 1)*, riveste il ruolo di "garante dell'offerta di servizi di trasporto sufficienti, tenendo conto segnatamente dei fattori sociali, ambientali e di assetto del territorio" *(cit. Reg., art. 1, co. 4)*.

L'Autorità competente che decide di concedere all'operatore, sia tramite procedure di gara che con affidamento diretto, un diritto di esclusiva e/o una compensazione di qualsivoglia natura a fronte dell'assolvimento di obblighi di servizio pubblico, deve farlo nell'ambito di un contratto di servizio pubblico *(Regolamento CE 1370/2007 art. 3, co. 1).*

La compensazione degli obblighi di servizio pubblico non può eccedere quanto necessario per coprire tutti o parte dei costi originati dall'adempimento, tenendo conto degli introiti relativi agli stessi nonché di un margine di utile ragionevole per l'adempimento *(Disciplina comunitaria degli aiuti di Stato concessi sotto forma di compensazione degli obblighi di servizio pubblico 2005/C 297/04)*.

3.2. Le differenti esperienze estere di riferimento nel servizio universale

La normativa comunitaria è stata recepita diversamente da parte degli Stati membri: la strategia politica realizzata nei principali Paesi di riferimento del settore ferroviario, Francia e Germania, ma anche Spagna, ha perseguito l'obiettivo di creare dei "campioni nazionali" in grado oggi di finanziare politiche sia di sostegno all'economia nazionale che di espansione a livello europeo (prevalentemente attraverso acquisizioni) in business più redditizi.

Secondo i dati forniti dalla Direzione Centrale Strategie di FS Holding, in Francia i servizi di trasporto regionale in regime di obblighi di servizio pubblico sono oggetto di affidamento diretto – e operano pertanto in regime di monopolio - dalle Regioni all'impresa *incumbent* SNCF. La certezza dell'adeguamento dei corrispettivi futuri è garantita con finanziamenti unitari che sono, per legge, indicizzati annualmente, sia per quanto attiene al tasso di inflazione programmata, sia per il 50% del tasso di crescita del PIL. E' stato calcolato che l'incremento medio annuo dei corrispettivi francesi nel periodo 2002 – 2007 sarebbe stato pari al 7%.

In Germania gli obblighi di servizio pubblico sono assegnati dai Lander sia con procedure di gara che con affidamento diretto: concretamente, sono stati assegnati con gara solo i servizi meno redditizi (aree rurali) e attribuiti direttamente all'*incumbent* DB i servizi più redditizi (grandi bacini di utenza nelle aree metropolitane). La certezza dell'adeguamento dei corrispettivi futuri è prevista, per legge, tramite un'indicizzazione annuale dei finanziamenti unitari ad un tasso del +1,5% medio.

Anche in Spagna i servizi di trasporto regionale sono affidati direttamente all'impresa *incumbent* RENFE-Operadora da parte del Ministero dei Trasporti, in virtù di un contratto di servizio che definisce, su base pluriennale, sia le risorse per la copertura dei costi di produzione (circa 330 milioni di euro/anno), sia quelle destinate al finanziamento degli investimenti in nuovo materiale rotabile (circa 2.140 milioni di euro per gli anni 2006-2010).

Sempre in Spagna, il livello delle tariffe è annualmente definito dal Ministero dei Trasporti a seguito di un processo di negoziazione con l'impresa ferroviaria. Nel periodo 2004-2007 il ricavo medio unitario da traffico (cent € per passeggero/Km) è aumentato mediamente del 5% annuo. Non vi sono "strumenti di incentivazione", quali *price-cap o revenue-cap,* ma un sistema di regolazione basato, in ultima istanza, sul principio della copertura delle eventuali perdite realizzate dall'impresa ferroviaria , al fine di garantirne il pareggio di bilancio.

Quanto alla durata dei contratti di servizio pubblico tra l'Autorità competente e l'operatore del trasporto, sempre nelle norme europee è previsto che essi siano conclusi per una durata determinata non superiore a 15 anni per i servizi di trasporto passeggeri per ferrovia o altri modi di trasporto su rotaia *(Regolamento CE 1370/2007 art. 4, co. 3)*. Alcune normative nazionali già recepiscono questi riferimenti: i contratti di servizio

"francesi" hanno per legge una durata minima di 5 anni con possibilità di estensione a 10 anni; i contratti di servizio "tedeschi" hanno una durata di 10-12 anni.

L'aspetto relativo alla durata dei contratti è considerato vitale da tutte le imprese ferroviarie, poiché, a fronte di un orizzonte temporale di medio/lungo periodo, consente (o meno) all'impresa medesima una adeguata e corretta programmazione del servizio e degli investimenti necessari, assicurando maggiori certezze in termini di sostenibilità finanziaria: in particolare, il fornitore del servizio di trasporto, a fronte di previsioni concrete di ricavi – sia da traffico che da corrispettivi - riesce anche, attraverso il parziale sconto dei contratti tramite il sistema finanziario, a farsi eventualmente anticipare risorse destinabili da subito al potenziamento del servizio, primo fra tutti l'acquisto di nuovo materiale rotabile.

Attesa l'attuale insufficienza di risorse pubbliche atte a garantire tutti i corrispettivi per l'acquisto, da parte del Committente Pubblico (Stato o Regioni), dei volumi di servizi che sarebbero necessari a soddisfare la domanda di mobilità espressa, soprattutto a livello regionale/metropolitano, la disponibilità da parte dell'impresa ferroviaria ad accollarsi – ovviamente a condizione che i contratti abbiano almeno una congrua durata - direttamente gli investimenti in nuovi treni, viene giudicata l'unica soluzione oggi percorribile per evitare di deprimere ulteriormente la qualità del servizio.

Occorre peraltro soffermarsi sulla scelta che si sta nei fatti operando anche in Italia con l'affidamento diretto dei servizi universali di trasporto ferroviario, piuttosto che ricorrere alle gare.[6] Secondo FS Holding,

---

[6] L'articolo 61 del Disegno di Legge "Disposizioni per lo sviluppo e l'internazionalizzazione delle imprese, nonché in materia di energia", approvato in via definitiva dal Senato nella seduta del 9 luglio u.s. e alla data del 17 luglio, non ancora pubblicato in Gazzetta Ufficiale, ha consentito di "omogeneizzare" la normativa italiana inerente le metodologie di affidamento di contratti di servizio pubblico con quanto disposto nel regolamento CE n. 1370/2007 del 23 ottobre 2007, che entrerà in vigore il prossimo 3 dicembre 2009.
Il testo dell'articolo dispone che "al fine di armonizzare il processo di liberalizzazione e di concorrenza nel settore del trasporto pubblico regionale e locale con le norme comunitarie, le autorità competenti all'aggiudicazione di contratti di servizio, anche in deroga alla disciplina di settore, possono avvalersi delle previsioni di cui all'articolo 5, paragrafi 2, 4, 5 e 6, e all'articolo 8, secondo paragrafo del regolamento (CE) N. 1370/2007".
In particolare l'articolo 6 – aggiudicazione di contratti di servizio pubblico – del suddetto regolamento n. 1370 dispone che "a meno che non sia vietato dalla legislazione nazionale, le autorità competenti hanno facoltà di aggiudicare direttamente i contratti di servizio pubblico di trasporto per ferrovia, fatta eccezione per altri modi di trasporto su rotaia quali metropolitana o tram".
Si evince chiaramente che la norma in oggetto ha garantito, oltre che la già richiamata omogeneizzazione, la libertà di scelta, posta in capo alle singole amministrazioni (Regioni), di

l'affidamento diretto rappresenterebbe non tanto la causa, quanto l'effetto, quasi obbligato, di una mancanza dei requisiti fondamentali per procedere a gare pubbliche: a) certezza dei finanziamenti per periodi temporali ragionevoli; b) adeguatezza delle risorse disponibili a fronte di richieste di prestazioni qualitativamente e quantitativamente funzionali ai bisogni dell'utenza; c) tempi di pagamento accettabili da parte del fornitore e tariffe adeguate a remunerare il servizio prestato.

Difatti le principali evidenze delle quattro procedure di gare finora espletate in Italia hanno dimostrato la mancanza di un quadro regolatorio e finanziario a sostegno e supporto di un mercato dei servizi "appetibile".

Nelle singole gare sono emerse le seguenti criticità:

1. Regione Liguria. Nel mese di febbraio 2004 la Giunta Regionale ha pubblicato il bando di gara per l'affidamento dei servizi di trasporto ferroviario (6,9 milioni di treni/km) per il periodo 2006-2014, attraverso una procedura ristretta a licitazione privata. Alla scadenza sono state presentate solamente due offerte: Trenitalia SpA e LeNord SpA. L'iter per l'aggiudicazione si è concluso nel mese di dicembre 2004. La commissione esaminatrice ha valutato le offerte presentate ma ha ritenuto di non poter procedere ad alcuna aggiudicazione in quanto le offerte sono risultate, rispettivamente, una "condizionata" (quella di Trenitalia, ad esclusione delle clausole relative all'investimento in nuovo materiale rotabile) e l'altra "non conforme al capitolato" (quella di LeNord). In altre parole, il valore economico del bando non garantiva la sostenibilità economico-finanziaria dell'elevato impegno richiesto in termini di investimento in nuovo materiale rotabile;
2. Regione Veneto. Nel mese di dicembre 2003 la Giunta Regionale ha pubblicato il bando di gara per la progettazione e l'esercizio del servizio di trasporto pubblico ferroviario (circa 10,6 milioni di treni/km) prevalentemente nella Regione del Veneto (tratte ferroviarie delle province di Vicenza, Verona, Belluno e Rovigo – Lotto 2 - ad esclusione dei servizi di trasporto metropolitano nell'area di Venezia) e, in parte residuale, nelle regioni contermini, con contratto di servizio di durata di 6 anni, a decorrere dall' 11 dicembre 2005. Oltre all' "Associazione Temporanea d'Impresa costituita tra Trenitalia s.p.a. e Sistemi

---

procedere attraverso affidamento diretto o procedure concorsuali dei contratti di servizio di trasporto ferroviario.

Territoriali s.p.a." è stata ammessa alla procedura ristretta anche la società di diritto francese Veolia Environnement. L'iter per l'aggiudicazione si è concluso nel mese di dicembre 2004. Dopo lo svolgimento dei lavori da parte dell'apposita commissione per la valutazione delle offerte, la Giunta Regionale ha aggiudicato l'affidamento dei servizi ferroviari alla A.T.I.. Il concorrente Veolia Environnement ammesso alla gara non ha presentato offerta;

3. Regione Emilia Romagna. Nel mese di maggio 2005 la Giunta Regionale ha pubblicato il bando di gara per la progettazione e l'esercizio del servizio di trasporto pubblico ferroviario (circa 15,6 milioni di treni/km) per l'affidamento, mediante contratto di servizio di durata di 3 anni + 3 rinnovabile. Oltre alla "Associazione Temporanea d'Impresa costituita tra Trenitalia, FER e dagli altri operatori regionali" è stata ammessa alla procedura ristretta anche la società Veolia Environnement. Dopo lo svolgimento dei lavori da parte dell'apposita commissione per la valutazione delle offerte, la Giunta Regionale ha aggiudicato, il 27 marzo del 2008, l'affidamento dei servizi ferroviari alla A.T.I. Il concorrente Veolia Environnement ammesso alla gara non ha presentato offerta;
4. Regione Lombardia. Nel mese di Luglio 2004 la Giunta Regionale ha inviato le lettere d'invito per la partecipazione alla gara per la Linea S5 Milano Passante - Varese che comprende i servizi ferroviari realizzati sul passante di Milano e sulle linee Varese – Gallarate, Gallarate – Rho e Milano – Pioltello. Nel bando, la Regione ha garantito la disponibilità di nuovo materiale rotabile necessario dedicato: 15 treni di modello "TSR" ordinati a fine 2004, con un investimento di oltre 108 milioni di euro. Alla gara hanno presentato domanda di partecipazione 9 imprese ferroviarie di cui 4 straniere. La società francese Geodis è stata esclusa per il "vizio di reciprocità" ai sensi dell' art. 3 DLGS 188/03. Tuttavia sono state presentate solo due offerte: una non valida per vizio di forma e quella risultata aggiudicataria, formulata da un'Associazione Temporanea di Imprese (ATI) composta da Trenitalia, LeNORD e ATM. Il ritardo nella consegna del materiale rotabile e il successivo malfunzionamento dello stesso hanno posticipato l'effettivo avvio dell'affidamento oggetto di procedura.

3.3. Servizi universali di trasporto regionale

In Italia la politica di liberalizzazione, più accentuata che altrove, si è accoppiata ad una debole contrattualizzazione degli obblighi di servizio pubblico ferroviario. Tale debolezza è dimostrata, principalmente, dal livello dei corrispettivi (quale somma dei contributi di fonte pubblica e dei ricavi dalle tariffe definite) riconosciuti al prestatore del servizio (impresa ferroviaria) nonché dalla durata dei contratti medesimi.

Secondo dati forniti dalla competente struttura della Capogruppo il ricavo medio unitario (a livello nazionale) che l'impresa ferroviaria Trenitalia percepisce per i servizi di trasporto pubblico locale/regionale è da giudicarsi modesto, sia rispetto ai competitor stranieri (in particolare, DB-Germania e SNCF-Francia), sia rispetto ad altri servizi di trasporto in concessione nazionali (servizi extraurbani bus e ex-concesse). Infatti, a fronte dei "corrispettivi unitari" vigenti in Francia e Germania, pari rispettivamente a 22,1 e a 19,2 quelli riconosciuti a Trenitalia si attestano su un livello nettamente inferiore, pari a 11,8 centesimi passeggero/km. Nei due Paesi europei sopra considerati, oltre a tariffe più alte, lo Stato assicura anche l'acquisto dei treni.

Tale situazione permane nonostante gli apprezzabili sforzi intrapresi dalla Committenza pubblica per assicurare ai "servizi universali" regionali le risorse sufficienti a scongiurarne una, seppur ridotta, soppressione. Infatti lo stanziamento di 480 mln di euro (IVA compresa) previsto dal DL 185/08, convertito con modificazioni, dalla legge 28/1/2009, n. 2, per ciascuno degli anni 2009, 2010 e 2011, ha consentito il solo riconoscimento di contributi al Trasporto Locale in linea con le esigenze complessive delle Regioni.

Sempre secondo dati comunicati dalla Capogruppo, rispetto alla situazione francese, nel nostro Paese le risorse totali messe a disposizione della società Trenitalia per i servizi regionali (corrispettivi in conto esercizio più contributi in conto impianti) sono inferiori del 60% rispetto alle corrispondenti somme acquisite da SNCF (anno 2007), a fronte di volumi di domanda servita che, invece, sono pari ad oltre l'80% di quelli francesi.

Inoltre, essendo scaduti al 31/12/2007 tutti i Contratti di Servizio regionali, i servizi di trasporto regionale e locale sono stati prestati in virtù di clausole di "continuità", pur senza una specifica contrattualizzazione.

In sede di esame delle strategie di Gruppo, è stato affermato che l'obiettivo di rafforzare l'equilibrio economico del servizio va perseguito anche attraverso la sottoscrizione di "nuovi contratti di servizio", certi, esigibili e di durata congrua (6 anni + 6 rinnovabili), fondati sullo strumento "Catalogo" (elenco sistematico dei servizi diversificati per attributi della prestazione, corredati dai relativi prezzi). Si ritiene che, in tal modo, le prestazioni oggetto del contratto potranno evolvere secondo un corretto rapporto fornitore/cliente: a fronte di garanzie su volumi e corrispettivi sono contemplate penali in caso di prestazioni qualitativamente e/o quantitativamente non rispondenti agli impegni sottoscritti.

Dal dibattito consiliare è emerso che le Regioni hanno generalmente apprezzato la trasparenza del processo e stanno [ad esempio, la Regione Toscana, la Regione Lazio e la Regione Liguria] effettuando le proprie scelte di acquisto sulla base di dati chiari, selezionando i servizi e le relative caratteristiche in base alle esigenze del territorio ed alla loro capacità di spesa.

In termini di incidenza economica , le risorse da committenza pubblica attualmente disponibili e i relativi introiti da traffico consentono di ottenere un ricavo medio unitario di 12,5[7] centesimi di euro a passeggero/km come media nazionale, inferiore al prezzo di equilibrio individuato in 14,5 centesimi di euro, pur sempre inferiore a quello delle imprese operanti nei suddetti Paesi europei, ma in linea con le "scelte d'acquisto" delle Regioni, basate sul Catalogo in termini di qualità del servizio.

A tal proposito, è stato reso noto che. le Regioni hanno selezionato servizi con materiale rotabile di livello ed età media equivalente a quello attuale.

La società Trenitalia stima che, con queste disponibilità ed a fronte di una durata contrattuale di almeno 6 anni, potrà realizzare investimenti autofinanziati in nuovo materiale rotabile per circa 2.000 mln di euro, investimenti che si configurano pertanto come mero "mantenimento" del parco rotabile esistente.

Qualora vi fossero risorse incrementali (sia da Committenza pubblica che da tariffa a carico degli utenti) tali da garantire il raggiungimento di un

---

[7] Livello di ricavo medio unitario che consente di ripagare i costi del servizio prestato, incluso l'accesso e l'utilizzo dell'infrastruttura *(art. 17 DLGS 188/03)*, l'ammortamento del materiale rotabile utilizzato e un adeguato ritorno del capitale investito netto. Non è incluso l'onere derivante dall'ammortamento dell'infrastruttura.

ricavo medio unitario di 14,5 centesimi di euro a passeggero/km, a parità di altre condizioni (volumi d'offerta, durata), le disponibilità per investimenti in nuovo materiale rotabile dedicato si potrebbero attestare su un livello molto più elevato, valutato in circa 5.000 mln di euro, con effetti non solo "distributivi" ma anche di "sviluppo" sull'economia nazionale.

3.4. Servizi universali di media/lunga percorrenza

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

Con l'occasione, è stato rappresentato che in data 31/12/08 è scaduto il contratto di servizio relativo al servizio Intercity giorno e che il servizio notte è prestato (soltanto) in funzione di una clausola di continuità del contratto 2004-2005.

La società Trenitalia ha indicato, per i servizi universali di Media/Lunga Percorrenza oggetto del Contratto, a livello di singolo treno, il corrispettivo richiesto a fronte dei prezzi regolati imposti all'utenza, come definiti dal Ministero competente.

Per l'anno 2009 la differenza iniziale tra risorse disponibili (circa 116 milioni di euro) e valore del servizio (circa 279 milioni di euro) avrebbe comportato una riduzione dell'offerta di oltre 15 milioni di treni/km (su un totale 2008 di 35 milioni di treni/km), con conseguenze non sostenibili sul sistema della mobilità dei passeggeri del Paese, sul bilancio dell'impresa ferroviaria Trenitalia - la cui struttura patrimoniale è già fortemente critica - nonché sui livelli occupazionali (l'impatto stimato è di circa 2.500 esuberi).

3.5. Servizi universali di trasporto merci

Prescindendo dalle finalità politiche perseguite , quali la limitazione dei livelli di congestione della strade e la sostenibilità ambientale, l'esame effettuato in sede di Consiglio di amministrazione della Capogruppo delle problematiche relative al Servizio universale di trazione ferroviaria, ha posto in evidenza che la crisi congiunturale mondiale e il consequenziale

generalizzato indebolimento dell'attività produttiva e della domanda stanno determinando, nel settore della logistica (trasporto e distribuzione), un progressivo riposizionamento strategico degli operatori lungo la *supply chain*[8], con una tendenza alla concentrazione delle proprie attività sulle aree maggiormente profittevoli, al fine di conseguire sinergie operative per migliorare la propria presenza nei confronti del cliente finale.

Nel comparto del trasporto merci, inoltre, è stata rilevata una elevata concorrenza intramodale, concentrata pressoché esclusivamente sui mercati più redditizi, sostanzialmente nel Nord Italia. Non esistono infatti servizi merci per ferrovia effettuati al Sud di Roma se non da parte del Gruppo FS.

In questo contesto la produzione di servizi in perdita, "sovvenzionati" attraverso i proventi delle attività cosiddette a mercato, peraltro in diminuzione per effetto della concorrenza, viene giudicata ingiustificata dal punto di vista industriale.

E' stata pertanto rilevata la necessità di definire con precisione quale sia il perimetro dei servizi di trazione merci ritenuti "di natura universale", da espletarsi, come nei servizi passeggeri, sulla base di contratti di servizio certi, esigibili e di durata congrua.

Nel frattempo, la società Trenitalia ha temporaneamente bloccato ogni proprio intervento di modifica al reticolo servito, che si è comunque modificato *ex se,* per effetto del calo della domanda.

Tuttavia, al fine di evitare che la situazione di squilibrio economico del comparto si aggravi ulteriormente, in considerazione della crisi economica in atto, è stata sottolineata l'opportunità di completare quanto prima lo studio di riassetto del settore finalizzato ad una razionalizzazione definitiva degli scali merci ritenuti strategici, che tengano conto delle sinergie attivabili con l'intermodalità, ivi compresa una più efficace utilizzazione dei porti.

3.6. Osservazioni finali

A conclusione delle considerazioni riportate nel presente paragrafo, la Corte non può non evidenziare alcuni elementi fondamentali che, a suo avviso, dovrebbero caratterizzare il servizio del trasporto ferroviario.

---

[8] "Gestione della catena di approvvigionamento e distribuzione", comprendente l'insieme di tutte le attività (e, per estensione, delle aziende che le svolgono) che permettono di portare sul mercato un prodotto o servizio.

Nell'ultimo biennio si è potuto constatare una netta inversione di tendenza sotto il profilo gestionale. L'azione di risanamento, tuttora in atto, appare però condizionata dall'enorme massa debitoria di cui il Gruppo, e segnatamente la Società Trenitalia, risulta gravato. Su di essa ritiene la Corte che si debba appuntare l'attenzione dei vertici aziendali e, in particolare, dell'azionista, nell'ottica di comprendere bene quale debba essere il futuro delle attività orientate al mercato rispetto a quelle tradizionalmente "assistite" in quanto a prevalente natura pubblica.

Riguardo a queste ultime, occorre stabilire regole precise, sia di *governance* sia macroeconomiche sia commerciali. Ciò non tanto e non solo al fine di individuare i confini di eventuali responsabilità gestionali del management nel rendere un servizio pubblico spesso fatto oggetto di critiche per l'insufficiente grado di soddisfazione dell'utente quanto, e soprattutto, per evitare la percezione, piuttosto diffusa, che il Servizio universale , proprio perché pubblico, sia lasciato a una gestione di tipo residuale. E ciò, sia sotto il profilo dell'inadeguatezza delle risorse profuse, sia sotto il profilo dell'attenzione che, comunque, dovrebbe essere riservata all'utente – da considerare, in prospettiva, anche cliente - meno dotato di capacità reddituale, generalmente "costretto" ad avvalersi quotidianamente del Servizio per motivi di lavoro. Al riguardo, è da osservare tuttavia che l'impresa che tale servizio pubblico svolge non per questo cessa di essere un'impresa e, come tale, non può non prestare attenzione al proprio bilancio, oltre che alla propria clientela ultima. Da qui anche la preoccupazione che i risultati negativi, sotto il profilo gestionale, del "ramo pubblico" possano finire per influenzare negativamente anche i rami di attività potenzialmente capaci di produrre reddito, pur in presenza di una concorrenza che, prevalentemente nei servizi a mercato, a partire da 2011, si preannuncia molto agguerrita. Ne consegue che è da valutare e approfondire l'opportunità di separare contabilmente i due tipi di attività in modo che si possano conoscere in anticipo i costi che, per la gestione "istituzionalmente" in perdita, non potranno che essere coperti dalla mano pubblica, così come verificare – ex post - il grado di efficienza effettivamente raggiunto dalla gestione orientata al mercato a fronte delle risorse a vario titolo impiegate.

Ciò detto, non può peraltro trascurarsi di osservare, per correttezza di analisi, che nel Gruppo FS , almeno da quando è entrato in esercizio (2006),

il servizio AV/AC, naturalmente vocato al mercato e quindi potenzialmente in grado di produrre reddito, ha dimostrato di poter compensare, anche se solo marginalmente, le perdite del Servizio Universale.

Da ultimo, si è dell'avviso che una particolare attenzione dovrà essere posta nell'assicurare a bordo treno un accettabile standard di qualità dei servizi prestati (pulizia, confort complessivo di viaggio, ecc.) ai passeggeri nonché procedere ad una chiara individuazione di regole e procedure per garantire la massima sicurezza possibile nel trasporto, sia dei passeggeri sia delle merci.

4. Rapporti del Gruppo FS con le Autorità Indipendenti

Il punto trattato da ultimo offre l'occasione per riferire al Parlamento su alcune complesse problematiche che hanno interessato aziende del Gruppo FS nei rapporti con alcune Autorità indipendenti.

4.1. Agenzia Nazionale per la Sicurezza Ferroviaria

Anzitutto, in tema di sicurezza, è da ricordare che con Decreto legislativo 10 agosto 2007, n. 162 (di recepimento della direttiva 2004/49/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio del 29 aprile 2004, relativa alla sicurezza delle ferrovie comunitarie), istitutivo dell'Agenzia Italiana per la Sicurezza delle ferrovie (ANSF), sono state sottratte al Gestore dell'infrastruttura (RFI) le competenze inerenti al rilascio del Certificato di sicurezza.

L'art. 6, comma 2, del richiamato d.lgs. 162/2007 assegna all'ANSF – soggetto tecnicamente indipendente da tutti gli operatori nel campo del trasporto ferroviario, posto sotto la vigilanza del Ministero dei Trasporti, operativo dal 2008 – compiti normativi, autorizzativi, di controllo. Ciò al fine di *(i)* consentire il mantenimento degli attuali livelli di sicurezza dell'infrastruttura ferroviaria italiana; *(ii)* promuoverne il costante miglioramento, in relazione al progresso tecnico e scientifico; *(iii)* assicurare un trattamento equo e non discriminatorio a tutti i soggetti interessati alla produzione di servizi di trasporto ferroviari; *(iv)* contribuire, infine, all'armonizzazione delle norme di sicurezza nazionali e internazionali, favorendo l'interoperabilità della rete ferroviaria Europea.

Operativamente, l'ANSF è chiamata - nel quadro di un processo di graduale trasferimento di competenze da parte del Ministero dei Trasporti (Direzione Generale del Trasporto Ferroviario) e di RFI - a:

- emanare regole in materia di sicurezza della circolazione ferroviaria
- verificare l'applicazione delle norme adottate
- promuovere i processi autorizzativi e omologativi di sistemi, sottosistemi e componenti
- rilasciare le autorizzazioni di sicurezza ai Gestori dell'Infrastruttura
- rilasciare i certificati di sicurezza alle Imprese Ferroviarie.

A partire dal giugno 2008, RFI ha trasferito all'ANSF le seguenti competenze:

- emanazione di norme e standard di sicurezza
- omologazione di materiale rotabile o sue parti
- rilascio (nonché rinnovo, modifica ed eventuale revoca) del Certificato di sicurezza alle imprese ferroviarie (attività svolta sino a quel momento dalla Direzione Tecnica di RFI: struttura operativa "Certificazione Sicurezza Imprese Ferroviarie - CESIFER").
- audit, attività ispettiva, monitoraggio

Conseguentemente, rispetto a tali competenze – e in particolare con riferimento al rilascio del Certificato di sicurezza – interlocutore istituzionale delle imprese ferroviarie non è più RFI , ma l'ANSF.

Va sottolineato che, per avere accesso all'infrastruttura, un'impresa ferroviaria deve essere titolare di un Certificato di sicurezza (che può valere per l'intera rete ferroviaria o soltanto per una parte delimitata di essa). Scopo del Certificato è quello di fornire la prova che l'impresa ha elaborato un proprio sistema di gestione della sicurezza ed è in grado di soddisfare i requisiti delle Specifiche Tecniche di Interoperabilità (STI), di altre pertinenti disposizioni della normativa comunitaria e delle norme nazionali di sicurezza, ai fini del controllo dei rischi e del funzionamento sicuro sulla rete.

Il richiamato decreto legislativo n. 162/2007 stabilisce struttura e contenuti del Certificato di sicurezza, che scade ogni cinque anni e può essere rinnovato su richiesta dell'impresa.

4.2. Autorità di vigilanza sui contratti pubblici. Sistema AV/AC.

A seguito del ripristino – in forza del D.L.n. 112/2008 - delle Convenzioni con i *General Contractors* (in precedenza revocate dal D.L. n. 7/2007), Ferrovie dello Stato S.p.A. ha rappresentato alle Istituzioni interessate - con lettera in data 19 settembre 2008 - il quadro di criticità determinatosi nella gestione del Sistema AV/AC, anche a seguito dei rilievi mossi dall'Autorità per la Vigilanza dei contratti pubblici (AVCP) e dalla Corte dei Conti.

Si ricorda, in proposito, che il Consiglio dell'AVCP, con delibera n. 26 del 15 luglio 2008, al termine di una complessa indagine, ha fornito una serie di indicazioni rilevanti anche per la futura gestione del Sistema AV/AC.

In particolare – oltre a disporre l'avvio di un monitoraggio sul contenzioso in essere con i *General Contractors* e sulla quota di lavori da questi appaltata a ditte terze - ha evidenziato la necessità di provvedere "*alla definizione con la massima attenzione dei contenziosi in corso, affinché non siano alterate di fatto statuizioni contrattuali*", nonché "*all'affidamento con procedure conformi alla normativa vigente a livello nazionale e comunitario delle tratte relative all'asse orizzontale (AV/AC (GE – MI – PD – VE)*". Specificando a tale ultimo proposito che, "*ove fossero confermate in sede di conversione in legge le disposizioni dell'art. 12 del decreto legge n. 112/2008 e RFI S.p.A. ritenesse di confermare i rapporti convenzionali, permarrebbe in ogni caso l'esigenza di affidare a terzi con procedure concorsuali una significativa quota (60%) delle opere civili e di armamento contemplate dalle convenzioni*".

Nella medesima delibera del Consiglio, l'AVCP ha incidentalmente rilevato che "*pur in assenza di una espressa previsione nella Convenzione, TAV S.p.A. avrebbe potuto valutare di sciogliere il contratto, stante la rilevante difformità economica (nel caso della tratta BO-FI il costo dell'opera, con l'Atto Integrativo del 7.5.1996 e l'Accordo del 20.12.1999, è quasi triplicato), applicandosi comunque le disposizioni di carattere generale relative alla risoluzione dei contratti ed, in particolare, ravvisandosi nel caso di specie l'ipotesi di eccessiva onerosità sopravvenuta (art. 1467 c.c.)*".

Sull'intera questione è stato già ampiamente riferito in sede di relazione al Parlamento sulla gestione RFI per l'esercizio 2007 cui si rinvia[9]. In questa sede si ritiene utile riportare una nota di riepilogo del contenzioso TAV/General Contractors a seguito della revoca ex lege delle sub-concessioni AV.

- L'originario disposto dell'art. 13, commi 8-quinquiesdecies e seguenti, del D.L. 31 gennaio 2007 n. 7, convertito con modificazioni dalla Legge n. 40/2007, estendeva gli effetti della revoca delle sub-concessioni TAV (tratte Milano-Genova, Verona-Padova e Milano-Verona) ai sottostanti rapporti contrattuali con i Contraenti Generali (rispettivamente i Consorzi COCIV, IRICAV DUE e CEPAV DUE).
- In data 1 febbraio 2007 (il giorno prima dell'entrata in vigore del D.L. n. 7/2007), i Consorzi COCIV e IRICAV DUE notificavano a TAV due domande di arbitrato, per ottenere, tra l'altro, la declaratoria di

[9] Approvata con determinazione della Sezione Controllo Enti n. 44 del 3 luglio 2009.

risoluzione delle Convenzioni rispettivamente stipulate con la stessa TAV per inadempimento di quest'ultima. Il Consorzio CEPAV DUE, invece, notificava la propria domanda di arbitrato in data 7 febbraio 2007, chiedendo anch'esso a vario titolo la condanna risarcitoria della TAV.

- In data 6 aprile 2007, i Consorzi sopra citati notificavano alla Presidenza del Consiglio dei Ministri, al Ministero dei Trasporti, a Rete Ferroviaria Italiana e a TAV, tre ricorsi speculari, con i quali chiedevano al TAR Lazio l'annullamento, previa sospensiva, "*dei provvedimenti del Ministero dei Trasporti e di RFI S.p.A., di cui si ignorano gli estremi*", di attuazione della revoca legislativa, oltre alla condanna dei convenuti al risarcimento del danno.
- Il 23 maggio 2007, con ordinanza emessa in camera di consiglio, il TAR Lazio sospendeva gli atti di attuazione della revoca legislativa e rimetteva alla Corte di Giustizia UE la questione pregiudiziale della compatibilità o meno della revoca con il diritto comunitario.
- Con ordinanza in data 9 ottobre 2007, il Consiglio di Stato accoglieva l'appello presentato da RFI e TAV e riformava l'ordinanza cautelare del TAR Lazio, rigettando l'istanza di sospensione presentata dai ricorrenti. Rimaneva, comunque, pendente il giudizio instaurato davanti alla Corte di Giustizia su domanda del TAR Lazio.
- Sennonché, in data 29 settembre 2008, prima che la Corte di Giustizia potesse esprimersi con sentenza sulla questione di compatibilità sollevata dal TAR Lazio, i Consorzi notificavano tre speculari atti di rinuncia ai ricorsi promossi davanti al TAR Lazio, in considerazione dell'entrata in vigore dell'art. 12 del D.L. 25 giugno 2008 n. 112, conv. in L. n. 133/2008 (che, come noto, ha ripristinato le Convenzioni "*senza soluzione di continuità*", trasferendone la titolarità in capo a RFI).
- Pertanto, il TAR Lazio, con sentenza in data 5 novembre 2008, preso atto delle rinunce dei ricorrenti, ha disposto la cessazione del giudizio ed il ritiro della domanda pregiudiziale inoltrata alla Corte di Giustizia UE. Con la stessa ordinanza i ricorrenti sono stati condannati a rifondere le spese di giustizia sostenute dai convenuti.
- Con ordinanza in data 1 dicembre 2008, la Corte di Giustizia UE, preso atto del ritiro della domanda pregiudiziale da parte del TAR Lazio, ha disposto la cancellazione della causa dal ruolo.

4.3. Autorità garante della concorrenza e del mercato

Si premette che nella Relazione sulla Gestione del Bilancio Consolidato al 31 dicembre 2008 risulta una diffusa informativa sulla questione nota come "sconto K2". Al riguardo si riportano riassuntivamente le informazioni fornite nella relazione stessa.

Nel settembre 2007, l'Autorità garante della concorrenza e del mercato ha avviato un procedimento per l'accertamento di un possibile abuso di posizione dominante da parte di Ferrovie dello Stato SpA e di RFI SpA volto a favorire Trenitalia SpA, con l'ostacolare l'accesso all'infrastruttura ferroviaria nazionale da parte delle imprese ferroviarie concorrenti attive nel trasporto merci (IF).Con decisione 13 novembre 2008, l'Autorità garante della concorrenza e del mercato ha chiuso il procedimento senza accertamento di alcuna infrazione, accettando e rendendo vincolanti gli impegni presentati dalle due società nel corso del procedimento. In vista del pagamento alle IF interessate dei corrispettivi per i servizi, analoghi a quelli offerti a titolo gratuito da RFI, ad esse già forniti da terzi in esecuzione di eventuali contratti, nonché delle penali eventualmente a loro carico in caso di recesso da contratti stipulati con fornitori terzi – il tutto fino a concorrenza di un valore massimo pari a 5 milioni di euro –, il 23 dicembre 2008 FS e RFI hanno invitato le IF interessate a comunicare a RFI, entro e non oltre il 26 gennaio 2009, un'autocertificazione relativa ai contratti di fornitura di servizi da esse conclusi con prestatori terzi, che consenta di identificare la tipologia dei servizi acquistati, lo stato di avanzamento della fornitura e l'ammontare delle eventuali penali per la rescissione del contratto. Consta, peraltro, che a tutt'oggi RFI non abbia ancora ricevuto idonea autocertificazione dalle IF interessate e non sia, quindi, stata messa in condizione di ottemperare agli impegni; pertanto, è attualmente in corso con l'Autorità e le IF interessate un'interlocuzione volta a definire eventuali ulteriori iniziative, idonee a realizzare tale ottemperanza.

Parte II

5. Gestione economica, patrimoniale e finanziaria del Gruppo

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

A seguito di specifica indicazione del Ministero dell'Economia e delle Finanze, nell'ottica dell'adozione di un sistema di governance più evoluto ed equiparato a quelli delle società quotate, è stata introdotta la figura di cui alla legge 262/05 del "Dirigente Preposto alla redazione dei documenti contabili societari" di Ferrovie dello Stato SpA, con modifica dello Statuto Sociale deliberata dell'Assemblea degli Azionisti in data 27 aprile 2007.

Il Dirigente Preposto di Ferrovie dello Stato SpA è stato nominato dal Consiglio di Amministrazione di Ferrovie dello Stato SpA nella seduta del 26 ottobre 2007.

In data 27 febbraio 2008 lo stesso Consiglio di Amministrazione della Capogruppo ha deliberato, inoltre, di procedere all'istituzione della figura del Dirigente Preposto alla redazione dei documenti contabili societari anche nelle principali società controllate, previa modifica dei rispettivi Statuti Sociali e successiva nomina da parte dei Consigli di Amministrazione.

Conseguentemente, nel corso del 2008 sono stati nominati i Dirigenti Preposti delle società: RFI SpA, Trenitalia SpA, Sita SpA, Sogin S.r.l, Grandi Stazioni SpA. Ad inizio 2009 è stato nominato anche il Dirigente Preposto di Centostazioni SpA.

I singoli Dirigenti Preposti, a firma congiunta con gli Amministratori Delegati di società, attestano annualmente:

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

Analoga attestazione è rilasciata sul bilancio consolidato da parte del Dirigente Preposto ed Amministratore Delegato della Capogruppo.

La prima attestazione è stata rilasciata, dal DP e AD di Capogruppo, con riferimento al bilancio d'esercizio e consolidato 2007 del Gruppo Ferrovie dello Stato.

Con riferimento ai bilanci d'esercizio 2008, i DP e AD di RFI SpA, Trenitalia SpA, Grandi Stazioni SpA, Centostazioni SpA, Sita SpA, Sogin S.r.l. hanno rilasciato le proprie attestazioni.

Sono state infine emesse due separate attestazioni - sul bilancio d'esercizio di Ferrovie dello Stato e sul bilancio consolidato – da parte del DP e AD di Ferrovie dello Stato SpA.

Con riferimento al bilancio d'esercizio e consolidato 2007 del Gruppo Ferrovie dello Stato è stata rilasciata l'attestazione, precisando che il completamento delle attività di *compliance* alla legge 262/05 sarebbe avvenuto nel 2008.

In relazione al bilancio d'esercizio 2008 di Ferrovie dello Stato SpA è stata rilasciata l'attestazione senza evidenziare aspetti di rilievo.

Con riferimento al bilancio consolidato 2008 del Gruppo Ferrovie dello Stato è stata rilasciata l'attestazione, segnalando che sono emerse esigenze di miglioramento nel sistema di controllo interno amministrativo – contabile per le società Sita SpA, Sogin S.r.l. e Grandi Stazioni SpA, a fronte delle quali sono stati richiesti specifici piani di azione correttivi.

Nelle attestazioni 2008 suindicate è specificato che "il processo di completamento, di verifica di adeguatezza ed effettiva applicazione di talune procedure si perfezionerà nel corso del corrente esercizio".

5.2. Collegio Sindacale

Il Collegio sindacale ha provveduto ad accertare la regolare tenuta della contabilità sociale, la corrispondenza del bilancio alle risultanze dei libri e delle scritture contabili e l'osservanza delle norme stabilite per la valutazione del patrimonio sociale.

Con riferimento al bilancio d'esercizio 2008 e al bilancio d'esercizio 2007, il Collegio ha verificato la sua impostazione e struttura, riscontrandone la conformità alle norme di legge e la rispondenza ai fatti ed alle informazioni di cui ha avuto conoscenza nell'espletamento dei propri compiti.

Ha inoltre verificato l'osservanza delle norme di legge riguardanti la predisposizione della relazione sulla gestione e la completezza della stessa.

L'Amministratore delegato e il Dirigente preposto alla redazione dei documenti contabili societari hanno rilasciato l'attestazione prevista dall'art. 16 dello Statuto sociale relativamente al bilancio d'esercizio.

La società di revisione PricewaterhouseCoopers SpA, con apposita relazione, ha espresso un giudizio positivo al bilancio, con richiamo di informativa (art. 2409 c.c. comma 2, lettera d).

Alla luce di quanto precede il Collegio, ai sensi dell'art. 2429 c.c., ha espresso parere favorevole all'approvazione, del bilancio dell' esercizio 2008 in data 21 maggio 2009, e del bilancio d'esercizio 2007, in data 7 maggio 2008.

Con riferimento al bilancio consolidato 2008 e 2007, il Collegio sindacale, nelle medesime date, ha preso atto del corretto utilizzo dei criteri di valutazione delle varie poste del bilancio consolidato indicati in nota integrativa determinati, senza deroga alcuna, secondo le disposizioni del codice civile e del Decreto Legislativo n° 127 del 1991; ha inoltre preso atto dell'utilizzo, nella redazione del bilancio consolidato, dei dati di bilancio della Capogruppo e di quelli delle imprese rientranti nell'area di consolidamento già approvati dalle rispettive Assemblee o dai Consigli di Amministrazione.

5.3. Relazione della Società di revisione

La società di revisione incaricata ha svolto la revisione contabile dei bilanci di esercizio e consolidati al 31 dicembre 2007 e al 31 dicembre 2008, emettendo, per ognuno di essi, relazione ai sensi dell'art. 2409 – ter del Codice civile.

Con riferimento al bilancio di esercizio al 31 dicembre 2007, la società di revisione ha espresso un giudizio positivo, con i seguenti richiami di informativa in merito al Piano di impresa 2007-2011:

- per Trenitalia SpA, che la Legge Finanziaria non ha previsto per il 2008 trasferimenti a titolo di corrispettivo per il Contratto di Servizio per il trasporto regionale per circa 300 milioni di euro. Il Piano di Impresa 2007-2011 prevedeva interventi di ricapitalizzazione (1000 milioni di euro nel 2008 e 1000 milioni di euro nel 2009) che al momento non hanno trovato provvedimenti di attuazione; su questi ultimi gli amministratori evidenziano però

che a marzo 2008 il Parlamento ha votato un ordine del giorno affinché il Governo reperisca le risorse per il trasporto regionale, e che il Ministero dell'Economia e delle Finanze ha preso atto dell'insufficienza delle risorse stanziate nella legge Finanziaria 2008 alla copertura dei fabbisogni previsti dall'azienda (circa 1.100 milioni di euro), necessari per l'adeguamento dei corrispettivi del Contratto di Servizio per il trasporto con le Regioni a Statuto Ordinario, l'acquisto di treni per il trasporto locale e la ristrutturazione del business trasporto merci. Gli amministratori, nel provvedere all'aggiornamento del Piano d'Impresa per il periodo 2008-2011, hanno confermato come sia fondamentale ottenere la corretta remunerazione dei servizi richiesti dallo Stato, l'adeguata ricapitalizzazione per proporzionare meglio i mezzi propri ai mezzi di terzi e finanziare nuovi investimenti con l'obiettivo di migliorare il livello dell'offerta e raggiungere un risultato operativo positivo entro il 2009.

Con riferimento al bilancio consolidato di Gruppo al 31 dicembre 2007, la società di revisione ha espresso un giudizio positivo, con i seguenti richiami di informativa, in aggiunta a quelli già riportati relativamente al bilancio d'esercizio, relativi a:

- indicazione della destinazione, consistenza e movimentazione del Fondo di ristrutturazione ex lege 448 del 1998 e del Fondo oneri manutenzione ordinaria;
- indagini e procedimenti giudiziari per i quali, in mancanza di elementi che possano indurre a ritenere l'esposizione del gruppo a significative passività, non è stato ritenuto di effettuare stanziamenti in bilancio.

Con riferimento al bilancio di esercizio al 31 dicembre 2008, la società di revisione ha espresso un giudizio positivo, con i seguenti richiami di informativa in merito al Piano di impresa 2007-2011:

- per Trenitalia SpA, che il Piano di Impresa 2007-2011 prevedeva interventi di ricapitalizzazione che al momento non hanno trovato provvedimenti di attuazione e che la corretta remunerazione dei servizi richiesti dallo Stato e l'individuazione dei mezzi adeguati al sostegno della ricapitalizzazione hanno l'obiettivo di migliorare il livello dell'offerta ed i risultati economici.

Anche con riferimento al bilancio consolidato al 31 dicembre 2008, la società di revisione ha espresso un giudizio positivo, con i seguenti richiami di informativa, in aggiunta a quelli già riportati relativamente al bilancio d'esercizio, relativi a:

- indicazione della destinazione, consistenza e movimentazione del Fondo di ristrutturazione ex lege 448 del 1998 e del Fondo oneri manutenzione ordinaria;
- indicazione della variazione da parte di Trenitalia SpA, del processo di stima della vita utile del materiale rotabile e della rivalutazione di alcune immobilizzazioni materiali, ai sensi del decreto legge 185 del 2008, convertito nella Legge n° 2 del 28 gennaio 2009, ed i cui effetti sono stati descritti in Nota integrativa;
- indagini e procedimenti giudiziari per i quali, in mancanza di elementi che possano indurre a ritenere l'esposizione del gruppo a significative passività, non è stato ritenuto di effettuare stanziamenti in bilancio.

5.4. Notazioni generali sul bilancio consolidato

Il Gruppo Ferrovie dello Stato contiene in sé almeno tre differenti anime, relative alla intrinseca qualità pubblica delle infrastrutture, alla diffusa rilevanza sociale del servizio universale ferroviario e al regime di concorrenza cui sono assoggettati (o si dovranno assoggettare) gli altri servizi forniti.

Il bilancio consolidato, grazie alla sua funzione di raccordo, ne consente la considerazione congiunta, permettendo l'esame della situazione patrimoniale, economica e finanziaria di tutte le imprese che, sottoposte a un regime di controllo diretto o indiretto da parte della Capogruppo, rientrano nella cosiddetta "area di consolidamento".

Il documento contabile è redatto sulla base dei bilanci di esercizio della Capogruppo e delle imprese rientranti nell'area di consolidamento, già approvati dalle rispettive Assemblee degli azionisti, o, se non ancora approvati, predisposti dai rispettivi Consigli di Amministrazione,

opportunamente riclassificati, ove necessario, per uniformarli ai criteri di valutazione e di esposizione adottati dalla controllante[10].

Il bilancio consolidato è costituito da Stato Patrimoniale, Conto Economico e Nota Integrativa; inoltre, riporta in allegato a quest'ultima il Rendiconto Finanziario.

L'area di consolidamento è stata determinata in conformità della normativa contenuta nel D. lgs. n. 127 del 1991. Le imprese incluse nell'area di consolidamento, la cui mappa è allegata al bilancio, sono consolidate con il metodo integrale descritto dettagliatamente nella nota integrativa[11]. Le società collegate sulle quali la Capogruppo esercita, direttamente o indirettamente, un'influenza significativa o detiene una quota di capitale sociale tra il 20% (10% per le società con azioni quotate in borsa) e il 50% sono valutate con il metodo del patrimonio netto[12]. Le partecipazioni assoggettate a liquidazione, escluse dall'area di consolidamento, sono iscritte al valore di carico riveniente dall'ultimo consolidamento, rettificato per tenere conto delle eventuali minusvalenze emergenti dai relativi bilanci intermedi di liquidazione.

---

[10] Per quanto riguarda i principi contabili internazionali – non applicati al bilancio in esame - si ricorda che per il Gruppo Ferrovie dello Stato, in base all'attuale normativa comunitaria e nazionale (D. Lgs. n. 38 del 28 febbraio 2005), l'adozione degli IAS/IFRS non rappresenta un obbligo ma una facoltà/opportunità, con la sola eccezione della società Fercredit SpA che, in qualità di intermediario finanziario soggetto alla vigilanza della Banca d'Italia, è obbligata a redigere il bilancio d'esercizio secondo gli IAS a partire dall'esercizio 2006.

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

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

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

Merita di essere segnalato che nel 2007 c'è stato l'ingresso della società Cisalpino AG, a seguito della riclassifica, da parte di Trenitalia S.p.A, del valore della partecipazione da collegata a controllata, in quanto nel corso dell'esercizio la stessa ha ampliato l'attività sul territorio italiano a seguito del completamento della migrazione di alcune tratte da parte di Trenitalia stessa, secondo il piano condiviso dai due azionisti.

Pertanto, in considerazione del rapporto paritetico di possesso con l'altro socio privato, è stato ritenuto opportuno consolidare tale partecipazione con il metodo proporzionale e non più, come in precedenza, con il metodo del patrimonio netto. Il consolidamento con il metodo proporzionale, come descritto in nota integrativa, prevede l'assunzione, linea per linea, di quota parte delle attività, passività, ricavi e costi della società partecipata con controllo congiunto. L'eliminazione del valore di carico della partecipazione avviene a fronte della sola quota di patrimonio netto di pertinenza del gruppo e non origina, pertanto, la quota di patrimonio netto dei terzi. Le eventuali differenze di consolidamento subiscono un trattamento analogo a quanto riportato per il metodo integrale.

Inoltre, nell'esercizio 2008 sono entrate a far parte dell'area di consolidamento le seguenti società:

- Terminali Italia Srl: società costituita il 1° luglio 2008, mediante conferimento da parte di Cemat SpA del ramo d'azienda "terminalistico - organizzazione e mezzi relativi alla gestione delle attività terminalistiche". In seguito, in data 31 luglio 2008, Cemat SpA ha formalizzato la cessione dell'85% della Terminali Italia Srl a RFI SpA;
- FS Formazione SpA: società partecipata dalla Capogruppo, da RFI SpA e da Trenitalia SpA, costituita mediante scissione parziale da parte di Isfort SpA del ramo d'azienda denominato "Compendio delle attività di formazione";
- Italia Logistica Srl: società costituita in joint venture paritetica con Poste Italiane SpA, nata attraverso il conferimento da parte di FS Logistica SpA del ramo d'azienda "logistico".

Sono invece uscite dall'area di consolidamento le società Grandi Stazioni Immobiliare Srl e Grandi Stazioni Servizi Srl a seguito della loro

messa liquidazione avvenuta rispettivamente in data 29 dicembre 2008 e 5 gennaio 2009.

Gli utili e le perdite infragruppo sono eliminati proporzionalmente, così come le altre rettifiche di consolidamento.

La nota integrativa precisa che i criteri di valutazione sono determinati in conformità delle disposizioni del codice civile e del D.Lgs. n. 127/91, senza che sia stata operata alcuna deroga, e sono quelli applicati per la redazione del bilancio della Capogruppo.

Per quanto riguarda i criteri di valutazione si rinvia alla compiuta e precisa disamina della nota integrativa stessa.

È da precisare altresì che le tratte della rete AV/AC entrate in esercizio, ancorché parzialmente, nel corso dell'anno 2006, tenuto conto di quanto disposto dall'art.1, comma 87, della legge n. 266/2005 (Legge Finanziaria 2006) hanno effettuato, nello stesso esercizio, attività di pre-esercizio; pertanto l'investimento AV/AC - Asse Torino-Milano-Napoli - concorre alla determinazione del costo complessivo degli investimenti dell'infrastruttura ferroviaria ammortizzabile a partire dal presente esercizio, ovvero a partire dall'anno successivo di completamento del pre-esercizio.

Come illustrato nella nota integrativa al bilancio consolidato 2007, in tale esercizio RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA ha modificato il criterio di determinazione degli ammortamenti delle immobilizzazioni immateriali e materiali, passando dal criterio a quote costanti a quello a quote variabili.

Quest'ultimo criterio di ammortamento è basato su quanto disposto dall'articolo 1, comma 87 della citata legge n. 266 del 2005, secondo il quale "il costo complessivo degli investimenti finalizzati alla realizzazione della infrastruttura ferroviaria, comprensivo dei costi accessori e degli altri oneri e spese direttamente riferibili alla stessa nonché, per il periodo di durata dell'investimento e secondo il medesimo profilo di ammortamento dei costi diretti, degli oneri connessi al finanziamento dell'infrastruttura medesima, è ammortizzato con il metodo a quote variabili in base ai volumi di produzione, sulla base del rapporto tra le quantità prodotte nell'esercizio e le quantità di produzione totale prevista durante il periodo di concessione".

Nell'ipotesi di pre-esercizio, l'ammortamento inizia dall'esercizio successivo a quello di termine del pre-esercizio stesso. Ai fini fiscali, le quote di ammortamento sono determinate con decreto del Ministero dell'economia e delle finanze in coerenza con le quote di ammortamento di cui al comma 86.

Ai fini dell'applicazione di tale metodo, l'articolo 1, comma 87, della suddetta legge n. 266/2005 prevede che oggetto di ammortamento non è il costo dei singoli cespiti costituenti l'infrastruttura ferroviaria bensì il costo complessivo degli investimenti finalizzati alla realizzazione dell'infrastruttura medesima.

Di conseguenza, il costo ammortizzabile degli investimenti è dato dalla somma di tutti i costi sostenuti e non ancora ammortizzati e di quelli da sostenere, coerentemente con la capacità di produzione degli investimenti stessi lungo la durata della concessione, escludendo dalla base ammortizzabile il previsto valore residuo dell'infrastruttura ferroviaria al termine della concessione, onde tener conto della relativa non gratuita devolvibilità.

Per i costi da sostenere lungo la vita residua della concessione (2006-2060) si è assunto che, essendo questi finanziati dallo Stato attraverso il contributo in conto impianti, non hanno impatto sul valore dell'investimento ai fini della determinazione dell'ammortamento. A tal riguardo l'articolo 1, comma 86 della legge 266/2005 sancisce che il finanziamento concesso al Gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale a copertura degli investimenti relativi alla rete tradizionale, compresi quelli per manutenzione straordinaria, avviene, a partire dalle somme erogate dal 1º gennaio 2006, a titolo di contributo in conto impianti.

È da precisare, infine, che Trenitalia con la conclusione dello studio condotto sulle possibilità di una migliore rappresentazione del costo per l'utilizzo del materiale rotabile (ammortamento) riguardo all'effettivo deperimento delle singole componenti del materiale stesso, ha applicato, per la prima volta nel 2008, il principio che tiene conto della diversa usura cui sono sottoposte le parti di un rotabile. Lo studio indicato ha consentito, in coerenza con i principi contabili in vigore, di affinare il processo di stima della vita utile del materiale rotabile, attraverso una virtuale scomposizione del valore del rotabile in diverse classi di componenti differente in base alla durata della loro vita utile.

A completamento delle sopra riportate informazioni di sintesi sui criteri di elaborazione del bilancio consolidato di gruppo, si riportano di seguito le imprese incluse nell'area di consolidamento al termine dell'esercizio 2008.

1) Elenco delle imprese incluse nel consolidamento con metodo integrale 2008 (ai sensi dell'art. 26 D.lgs. 127/91)

Denominazione	Sede	Capitale sociale (€/1000)	Società partecipante	% di Partecipazione
a) <u>Impresa Controllante</u>:				
Ferrovie dello Stato SpA	Roma	38.790.425		
b) <u>Imprese controllate direttamente:</u>				
Fercredit - Servizi Finanziari SpA	Roma	32.500	Ferrovie dello Stato SpA	100
FS Logistica SpA	Roma	435.481	Ferrovie dello Stato SpA	100
FS Sistemi Urbani Srl	Roma	373.498	Ferrovie dello Stato SpA	100
Ferservizi SpA	Roma	43.043	Ferrovie dello Stato SpA	100
Immobiliare Ferrovie Srl	Roma	20	Ferrovie dello Stato SpA	100
Italferr SpA	Roma	14.186	Ferrovie dello Stato SpA	100
Rete Ferroviaria Italiana - RFI SpA	Roma	32.341.275	Ferrovie dello Stato SpA	100
Società Elettrica Ferroviaria – S.EL.F. Srl	Roma	35	Ferrovie dello Stato SpA	100
Trenitalia SpA	Roma	1.033.358	Ferrovie dello Stato SpA	100
Centostazioni SpA	Roma	8.333	Ferrovie dello Stato SpA	59,99
Grandi Stazioni SpA	Roma	4.304	Ferrovie dello Stato SpA	59,99
Sogin Srl	Roma	15.600	Ferrovie dello Stato SpA	55

c) Imprese controllate indirettamente:				
Italcontainer SpA	Milano	5.681	Trenitalia SpA	100
Metropark SpA	Roma	3.016	FS Sistemi Urbani Srl	100
Servizi ferroviari - Serfer Srl	Genova	5.000	Trenitalia SpA	100
Sita SpA	Firenze	3.605	Sogin Srl	100
Terminali Italia Srl	Milano	110	RFI SpA	85
			Cemat SpA	15
Tiburtina Sviluppo Immobiliare SpA	Roma	120	RFI SpA	100
Trenitalia Logistic France Sas	Parigi	1.350	Trenitalia SpA	100
Treno Alta Velocità – T.A.V. SpA	Roma	2.945.212	RFI SpA	100
TX Consulting	Bad Honnef	25	TX Logistik AG	100
TX Logistik Austria	Wels	35	TX Logistik AG	100
TX Logistik Svezia	Malmo	400(1)	TX Logistik AG	100
TX Logistik Svizzera	Basel	50(1)	TX Logistik AG	100
TX Service Management	Bad Honnef	50	TX Logistik AG	100
Società Gestione Terminali Ferro Stradali - SGT SpA	Pomezia-RM	200	RFI SpA	43,75
			Cemat SpA	43,75
Tunnel Ferroviario del Brennero SpA	Roma	81.791	RFI SpA	83,77
FS Formazione SpA	Roma	637	Ferrovie dello Stato SpA	31,40
			Trenitalia SpA	24,8
			RFI SpA	24,8
Italcertifer S.c.p.A	Firenze	480	Ferrovie dello Stato SpA	33,33
			RFI SpA	33,33
Cemat SpA	Milano	7.000	Trenitalia SpA	53,28
Grandi Stazioni Ceska Republika	Praga	240.000(1)	Grandi Stazioni SpA	51
Nord Est Terminal - NET SpA	Padova	1.560	RFI SpA	51
Servizi Ferroviari Portuali - Ferport Srl	Genova	712	Serfer Srl	51
Servizi Ferroviari Portuali – Ferport Napoli Srl	Napoli	480	Serfer Srl	51
Società Logistica Ferroviaria Srl	Latina	36	Cemat SpA	51
Tevere TPL S.c.a.r.l.	Roma	10	Sita SpA	51
TX Logistik AG	Bad Honnef	286	Trenitalia SpA	50,99

(1) Dati espressi in valuta locale

E' da rilevare che nell'ambito dell'area di consolidamento con metodo integrale, rispetto all'esercizio 2007, si sono verificati:

- l'inclusione delle società Terminali Italia srl e FS Formazione spa tra le imprese controllate indirettamente;
- l'uscita delle società Grandi Stazioni Immobiliare Srl e Grandi Stazioni Servizi Srl a seguito della loro messa in liquidazione, avvenuta rispettivamente in data 29 dicembre 2008 e 5 gennaio 2009.

2) Elenco delle imprese incluse nel consolidamento con metodo proporzionale

Denominazione	Sede	Capitale sociale (€/1000)	Società partecipante	% di partecipazione
Cisalpino AG	Berna	162.500 (1)	Trenitalia SpA	50
Italia Logistica Srl	Roma	5.000	FS Logistica SpA	50

(1) Dati espressi in valuta locale

E' da rilevare che nell'ambito dell'area di consolidamento con metodo proporzionale, rispetto all'esercizio 2007, è stata inclusa la società Italia Logistica srl.

3) Elenco delle partecipazioni valutate con il metodo del patrimonio netto (ai sensi dei commi 1 e 3 art. 36 D.lgs. 127/91)

Denominazione	Sede	Capitale sociale (€/1000)	Società partecipante	% di partecipazione
Artesia Sas	Parigi	220	Trenitalia SpA	50
Galleria di base del Brennero – Brenner Basistunnel BBT SE	Innsbruck	10.240	Tunnel Ferroviario del Brennero SpA	50
Logistica SA	Levallois	37	Trenitalia SpA	50
Lyon-Turin Ferroviarie - LTF Sas	Chambery	1.000	RFI SpA	50
Network Terminali Siciliani SpA	Catania	340	RFI SpA	50
Pol Rail Srl	Roma	2.000	Trenitalia SpA	50
Quadrante Europa Terminal Gate SpA	Verona	1.800	RFI SpA	50
Sideuropa Srl	Milano	450	FS Logistica SpA	50
Tilo SA	Chiasso	2.000(1)	Trenitalia SpA	50
Viaggi e Turismo Marozzi Srl	Bari	1.040	Sita SpA	49
WISCO SpA	Monza	15.615	Trenitalia SpA	49
Eurogateway Srl	Novara	99	Cemat SpA	37
			Trenitalia SpA	11
Porta Sud SpA	Bergamo	810	FS Sistemi Urbani SpA	35
Sinter Intermodal Services SpA (già Sinter Inland Terminal SpA)	Milano	1.550	Italcontainer SpA	35
Padova Container Service Srl	Padova	516	Cemat SpA	34,50
The Sixth Srl	Genova	6.700	Trenitalia SpA	34
Società Alpe Adria SpA	Trieste	777	Trenitalia SpA	33,33
Terminal Tremestieri Srl	Messina	900	RFI SpA	33,33
East Rail Srl	Trieste	130	Trenitalia SpA	32
Atirom Srl	Sibiu	443(1)	Sita SpA	30
Novatrans Italia Srl	Milano	100	Cemat SpA	30
Cesar Information Services - CIS S.c.r.l.	Bruxelles	100	Cemat SpA	25,10
Friuli Terminal Gate SpA	Trieste	817	Cemat SpA	25
Parco Intermodale di Mortara – P.I.MO. Srl	Pavia	300	Cemat SpA	25
COMBIMED SA	Bruxelles	62	Cemat SpA	20
Ferrovie Nord Milano SpA	Milano	130.000	Ferrovie dello Stato SpA	14,74

(1) Dati espressi in valuta locale

Per quanto riguarda le società consolidate con il metodo del patrimonio netto, rispetto all'esercizio 2007, si sono verificati:

- l'inclusione delle società The Sixth srl, Atirom srl, Parco Intermodale di Mortara – P.I.M.O.
- l'uscita delle società Isfort Spa, SODAI Spa e TRW SA.

4) Elenco delle altre partecipazioni non consolidate (ai sensi dei commi 1 e 2, lett. a), art. 28 D.lgs. 127/91)

Denominazione	Sede	Capitale sociale (€/1000)	Società partecipante	% di partecipazione	Note
a) <u>Imprese controllate</u>:					
Sap Srl in liquidazione	Roma	997	Ferrovie dello Stato SpA	100	(2)
Grandi Stazioni Pubblicità Srl in liquidazione	Roma	20	Grandi Stazioni SpA	100	(2)
Grandi Stazioni Ingegneria Srl	Roma	20	Grandi Stazioni SpA	100	(3)
TX Logistik Danimarca	Padborg	500(1)	TX Logistik AG	100	(3)
Metroscai S.c.a.r.l. in liquidazione	Roma	10	Ferservizi SpA	75	(2)

(1) Dati espressi in valuta locale
(2) ex art. 28 comma 1, D.lgs. 127/91
(3) ex art. 28 comma 2a), D.lgs. 127/91

E' da rilevare, infine, che nell'ambito delle altre partecipazioni non consolidate, rispetto all'esercizio 2007, si sono verificati:

- l'inclusione delle società TX Logistic Danimarca tra le imprese controllate
- l'uscita delle società controllate Grandi Stazioni Edicole srl e Cemat Est SA e delle società collegate.

5.4.1. Notazioni di sintesi sui risultati del bilancio consolidato degli esercizi 2007 e 2008

Dall'esame dei dati di sintesi del bilancio consolidato, degli esercizi 2007/2008 riportati nella tabella che segue, emergono, rispetto al 2006, risultati progressivamente migliori in entrambi gli esercizi considerati, che registrano un significativo e crescente recupero di redditività, coerentemente al percorso definito nel piano industriale di Gruppo 2007-2011.

CONTO ECONOMICO

	2006	**2007**	**2008**
VALORE DELLA PRODUZIONE			
Ricavi da vendite e prestazioni			
Prodotti del traffico viaggiatori	3.770.511.366	4.247.575.655	4.444.442.271
di cui Clientela ordinaria	*2.422.859.002*	*2.611.149.762*	*2.732.210.928*
Contratto di servizio pubblico con Enti pubblici territoriali	*1.347.652.364*	*1.636.425.893*	*1.712.231.343*
Prodotti del traffico merci e poste	1.054.952.862	1.079.197.952	1.067.984.621
Contratto di servizio pubblico con lo Stato	366.933.368	567.720.880	598.691.974
Altri ricavi delle vendite e delle prestazioni	260.930.684	285.056.125	283.507.375
	5.453.328.280	**6.179.550.612**	**6.394.626.241**
Variazioni delle rimanenze	**(58.298.973)**	**(33.392.819)**	**(39.667.589)**
Variazioni dei lavori in corso	**(3.395.334)**	**(2.128.059)**	**9.802.659**
Incrementi di immobilizzazioni	**932.388.122**	**961.381.341**	**1.212.529.366**
Altri ricavi			
Contributi in conto esercizio	972.398.893	1.198.200.749	1.164.072.585
di cui ai sensi del regolamento CEE	*901.765.500*	*1.154.093.124*	*1.040.629.036*
altri	*70.633.393*	*44.107.625*	*123.443.549*
Utilizzo fondo ristrutturazione ex lege 448/98 e relativo fondo integrativo	464.103.248	464.201.731	448.197.268
Altri ricavi e proventi	876.293.704	851.579.153	1.026.768.808
	2.312.795.845	**2.513.981.633**	**2.639.038.661**
TOTALE VALORE DELLA PRODUZIONE	**8.636.817.940**	**9.619.392.708**	**10.216.329.338**

(segue conto economico)

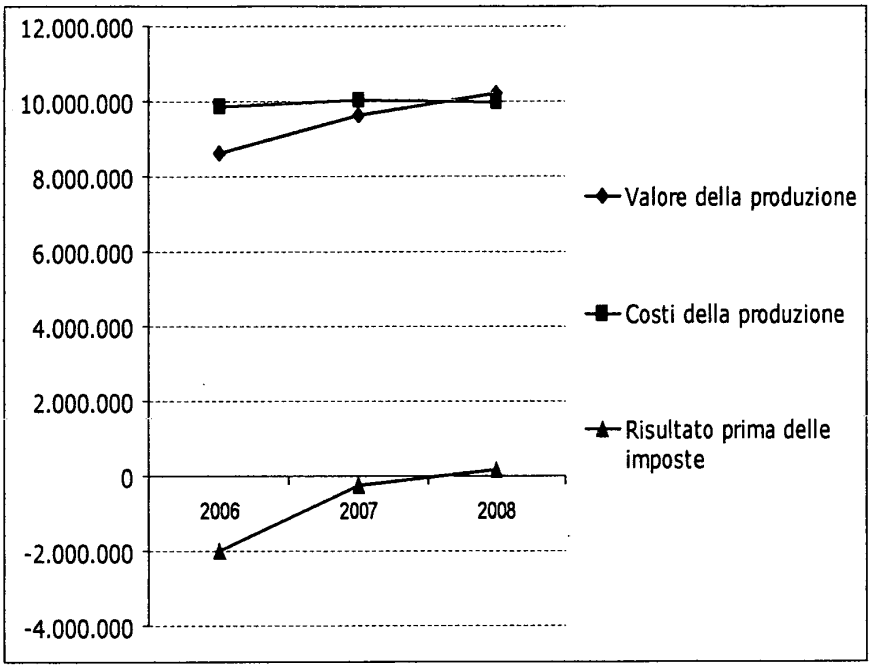
	2006	2007	2008
COSTI DELLA PRODUZIONE			
Per materie prime	**1.350.567.701**	**1.249.131.480**	**1.428.309.896**
Per servizi	**2.244.939.327**	**2.208.503.537**	**2.175.524.438**
Per godimento beni di terzi	**152.897.239**	**156.217.080**	**163.622.962**
Per personale			
Salari e stipendi	3.496.312.246	3.496.540.511	3.390.235.253
Oneri sociali	838.321.529	831.800.405	836.916.681
Trattamento di fine rapporto	314.813.964	335.006.775	309.618.247
Altri costi	58.846.581	53.803.460	13.868.418
	4.708.294.320	**4.717.151.151**	**4.550.638.599**
Ammortamenti e svalutazioni			
Ammortamento delle immobilizzazioni immateriali	67.413.665	84.331.789	78.215.544
Ammortamento delle immobilizzazioni materiali	975.485.089	1.031.307.014	1.142.272.784
Altre svalutazioni delle immobilizzazioni	44.943	23.784.129	436.855
Svalutazione dei crediti compresi nell'attivo circolante e delle disponibilità liquide	32.807.809	34.683.096	58.824.636
	1.075.751.506	**1.174.106.028**	**1.279.749.819**
Variazioni delle rimanenze	**6.143.972**	**3.400.433**	**(13.658.734)**
Accantonamenti per rischi	**110.199.213**	**334.657.565**	**286.119.819**
Altri accantonamenti	**51.694.641**	**63.129.818**	**2.794.467**
Oneri diversi di gestione	**175.328.469**	**128.108.419**	**142.035.108**
TOTALE COSTI DELLA PRODUZIONE	**9.875.816.388**	**10.034.405.511**	**10.015.136.374**
DIFFERENZA (A-B)	**(1.238.998.448)**	**(415.012.803)**	**201.192.964**
PROVENTI E ONERI FINANZIARI			
Proventi da partecipazioni	**1.814.523**	**1.740.595**	**5.390.324**
Altri proventi finanziari			
da crediti iscritti nelle immobilizzazioni	4.217.533	389.904	412.640
da titoli iscritti all'attivo circolante che non costituiscono partecipazioni	352.878	233.048	227.199
proventi diversi dai precedenti	124.714.633	109.605.113	130.221.761
	129.284.444	**110.228.065**	**130.861.600**
Interessi e altri oneri finanziari			
Verso imprese controllate e collegate	520.759	696.976	765.405
Su debiti obbligazionari	56.594.287	104.018.007	146.783.076
Su debiti verso Istituti finanziari	224.460.831	337.103.152	299.852.147
Oneri finanziari diversi	53.536.165	56.136.955	37.019.959
	335.112.042	**497.955.090**	**484.420.587**
Utili (o perdite) su cambi	**4.480.643**	**3.756.879**	**(15.473.185)**
TOTALE PROVENTI E ONERI FINANZIARI	**(199.532.432)**	**(382.229.551)**	**(363.641.848)**
RETTIFICHE DI VALORE DI ATTIVITA' FINANZIARIE			
Rivalutazioni	**22.443.571**	**1.523.164**	**4.389.223**
Svalutazioni	**3.502.214**	**1.958.609**	**2.782.394**
TOTALE RETTIFICHE DI VALORE	**18.941.357**	**(435.445)**	**1.606.829**

(segue conto economico)

	2006	2007	2008
PROVENTI E ONERI STRAORDINARI			
Proventi straordinari			
Plusvalenze da alienazioni	1.007.015	1.743.308	15.672.429
Contributi per ristrutturazione industriale (esodi anticipati)	66.369.884	56.981.536	50.555.530
Altri proventi	200.648.399	675.040.899	410.043.367
	268.025.298	**733.765.743**	**476.271.326**
Oneri straordinari			
Minusvalenze da alienazioni	3.461.994	3.541.109	12.164.888
Imposte relative a esercizi precedenti	6.999.746	8.420.771	7.385.704
Oneri per esodi anticipati	442.569.884	56.981.536	66.338.030
Altri oneri	395.325.841	116.012.274	60.471.503
	848.357.465	**184.955.690**	**146.360.125**
TOTALE PROVENTI E ONERI STRAORDINARI	**(580.332.167)**	**548.810.053**	**329.911.201**
RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE (A-B+C+D+E)	**(1.999.921.690)**	**(248.867.746)**	**169.069.146**
Imposte sul reddito	115.558.880	160.249.714	153.538.318
UTILE (O PERDITA) DELL'ESERCIZIO	**(2.115.480.570)**	**(409.117.460)**	**15.530.828**
Utile di pertinenza di terzi	(3.859.028)	(8.850.241)	(7.852.400)
UTILE (O PERDITA) DI PERTINENZA DEL GRUPPO	**(2.119.339.599)**	**(417.967.701)**	**7.678.428**

Il miglioramento si riflette sia a livello di gestione operativa - con la differenza tra valore e costi della produzione, che risulta pari a 201 milioni di euro nel 2008, con un incremento di 616 milioni di euro rispetto al 2007 e di 1440 milioni di euro rispetto al 2006 - che a livello di risultato netto positivo, sempre nel 2008, pari a 16 milioni di euro rispetto al risultato, ancora negativo del 2007, pari a 409 milioni di euro, ma già in netto miglioramento rispetto a quello gravemente negativo del 2006 pari a (-) 2.115 milioni di euro.

RICAVI, COSTI E UTILE



Nei due paragrafi che seguono vengono formulate separate considerazioni esplicative sulle voci di bilancio che hanno registrato le variazioni più significative rispetto al 2006 (bil. 2007) e al 2007 (bil.2008).

5.4.1.1. Notazioni di sintesi sul bilancio consolidato 2007

Nell'esercizio 2007 il miglioramento a livello di gestione operativa è stato pari a 824 milioni di euro rispetto al 2006, tale da determinare un risultato netto che, se pur negativo - pari ad una perdita di 409 milioni di euro sui 418 milioni di pertinenza del Gruppo - evidenzia comunque un vero e proprio abbattimento rispetto alla perdita invero preoccupante che si era verificata a fine 2006 (- 2.115 milioni euro).

In estrema sintesi, alla base dell'inversione di tendenza si può porre l'incremento più che proporzionale del valore della produzione (+11,4%) rispetto ai costi della produzione (+1,6%).

Dal lato dei costi è da rilevare:

- una sostanziale invarianza del costo del lavoro, dovuto all'effetto congiunto di una rilevante riduzione della consistenza media del personale, pur in presenza di un incremento degli oneri per effetto del rinnovo contrattuale;
- minori acquisti di materiali di scorta destinati alla manutenzione corrente e agli investimenti, con riferimento particolarmente ad RFI ed a Trenitalia;
- effetto combinato di più fattori quali, in particolare:
  - la positiva attuazione delle azioni previste dal Programma di Ottimizzazione Costi, sviluppato da tutte le società del Gruppo, che ha portato ad un "*saving*" (risparmio) rispetto al 2006 di 152 milioni di euro circa;
  - l'incremento di alcune voci di costo, tra cui principalmente: oneri di trasporto e spedizione da parte delle società del settore merci, oneri derivanti dall'entrata nell'area di consolidamento di Cisalpino AG, oneri di RFI SpA.

Soddisfacente è stato anche l'andamento del valore della produzione con un incremento, rispetto al 2006, di 983 milioni di euro.

In particolare, i ricavi da "traffico viaggiatori" - clientela ordinaria – hanno registrato un aumento di 188,3 milioni di Euro, quasi il doppio rispetto a quello del 2006 (pari a 97,8 milioni di Euro); più specificatamente, si registra sia un incremento del settore passeggeri nazionale (per 124 milioni di euro), dovuto essenzialmente ai maggiori ricavi di Trenitalia SpA, sia nel settore della media e lunga percorrenza che in quello regionale e metropolitano, imputabili prevalentemente alla revisione delle tariffe, alla razionalizzazione degli sconti ed alla crescita dei volumi di traffico (+2,5%) nelle grandi aree metropolitane. Anche il traffico internazionale ha registrato un incremento, rispetto all'esercizio 2006, (+65 milioni di euro), imputabile essenzialmente alla società Cisalpino AG, consolidata, a partire da questo esercizio, con il metodo proporzionale.

Anche i ricavi derivanti dal settore merci si sono incrementati di 24 milioni di Euro, da imputare essenzialmente alle società della logistica, che hanno registrato, nell'esercizio in esame, complessivamente un incremento di ricavi che hanno controbilanciato la flessione dei ricavi da traffico di Trenitalia SpA.

I ricavi da contratto del servizio pubblico con lo Stato sono aumentati, sempre nel 2007, di 201 milioni di euro, principalmente a seguito dei maggiori stanziamenti disposti dalla Legge Finanziaria 2007, che hanno in gran parte annullato i tagli delle risorse operati nel corso del 2006. A questi si è sommato l'effetto positivo derivante dall'incremento, pari a 289 milioni di euro, sui servizi aggiuntivi richiesti dalle amministrazioni locali, dovuto all'adeguamento inflattivo dei corrispettivi per gli oneri di servizio pubblico con le Regioni, fermi dal 2000 ed ai maggiori servizi richiesti dalle amministrazioni locali.

I ricavi da servizi di infrastruttura, ammontanti a 252 milioni di euro, sono riconducibili al ripristino, nella Finanziaria 2007, delle risorse da Contratto di Programma per RFI.

Il risultato netto 2007 ante imposte registra complessivamente un miglioramento, rispetto al 2006, di 1.751 milioni di euro, riconducibile all'effetto combinato:

- del saldo negativo della gestione finanziaria, con un peggioramento rispetto all'esercizio precedente, dovuto ai maggiori oneri sui finanziamenti accesi, prevalentemente in esercizi precedenti ma anche nel corso dell'esercizio, dalla Capogruppo e da Trenitalia SpA, finalizzati al sostegno degli investimenti;
- dell'incidenza positiva delle componenti straordinarie, che includono il contributo per la remunerazione degli obblighi di servizio pubblico con lo Stato fino al 2003 e l'effetto positivo, da parte di RFI SpA, del rilascio parziale degli accantonamenti effettuati per contenziosi civili e del rilascio del fondo stanziato a fronte dei costi di accatastamento dei complessi immobiliari di stazione.

Complessivamente, è da osservare che, pure in un quadro di complessivo miglioramento del Gruppo, il 2007 ha evidenziato la criticità della situazione economico-finanziaria di Trenitalia che, versando già nel

2006 nelle condizioni previste dall'art. 2446 c.c., aveva accumulato perdite non ripianate per complessivi 2.047 milioni di euro a fronte di un capitale sociale di 2.570 milioni di euro e di riserve per 510,08 milioni di euro. Conseguentemente l'assemblea dell'8 aprile 2008 ha dovuto deliberare la riduzione del capitale sociale a copertura delle perdite pregresse, dopo l'utilizzo delle riserve disponibili.

La necessità dell'integrale copertura degli oneri connessi all'esercizio del servizio universale e di interventi urgenti di ricapitalizzazione di Trenitalia, anche al fine di prepararsi per tempo a fronteggiare la concorrenza, derivante dalla liberalizzazione del mercato del trasporto passeggeri, e la necessità di avviare una più massiccia politica di investimenti, sia sul versante infrastrutturale sia sul rinnovo del materiale rotabile, sono state sottolineate anche dalla relazione al bilancio consolidato 2007 del Collegio sindacale del 7 aprile 2008. Al riguardo è da notare che il Piano d'Impresa 2007/2011 prevedeva una ricapitalizzazione di Trenitalia, al momento non ancora finanziata dall'azionista, per 1.000 milioni di euro nel 2008 e per altri 1.000 milioni nel 2009.

5.4.1.2. Notazioni di sintesi sul bilancio consolidato 2008

L'andamento economico del 2008, in anticipo sugli obiettivi previsti nel piano industriale al 2011, evidenzia risultati ulteriormente migliorativi rispetto a quelli già rilevati nell'esercizio 2007 in attuazione del percorso di sostanziale recupero di redditività avviato fin dall'esercizio 2007.

Tale miglioramento appare evidente sia a livello di margine tra valore e costi della produzione, risultato pari a 201 milioni di euro, con un incremento di 616 milioni di euro rispetto al 2007 sia a livello di risultato netto per la prima volta positivo per 16 milioni di euro; da notare che ancora al termine dell'esercizio 2007 il bilancio di Gruppo esponeva una perdita consolidata pari a (-) 409 milioni di euro

Tale risultato è conseguente a un miglioramento in termini percentuali del valore della produzione (6,2%) cui si è contrapposta una sostanziale stabilità dei costi della produzione (- 0,2%).

Per quanto riguarda i costi della produzione si evidenzia quanto segue:

- la riduzione del costo lavoro per 166 milioni di euro, derivante dall'ulteriore diminuzione della forza lavoro anche per effetto della

prosecuzione della fase di avanzamento del percorso di innovazione tecnologica a supporto della razionalizzazione dei processi industriali. In particolare la voce "personale" ammonta a 4 miliardi 550 milioni 639 mila euro per il 2008 rispetto ai 4 miliardi 717 milioni 151 mila euro indicati nel conto economico del 2007, e ai 4 miliardi 708 milioni 294 mila euro del 2006, ed è così dettagliata:

(Valori in migliaia di Euro)

	2008	**2007**	**2006**	**Variazione 2008-2007**	**Variazione 2007-2006**
Salari e stipendi	3.390.235	3.496.541	3.496.312	(106.306)	229
Oneri sociali	836.917	831.800	838.321	5.117	(6.521)
Trattamento di fine rapporto	309.618	335.007	314.814	(25.389)	20.193
Altri costi	13.868	53.803	58.847	(39.935)	(5.044)
Totale	4.550.639	4.717.151	4.708.294	(166.513)	8.857

La diminuzione della voce "Salari e stipendi", rilevata nell'esercizio 2008 rispetto a quello precedente, deriva dall'effetto dell'ulteriore fase di avanzamento del percorso di innovazione tecnologica a supporto della razionalizzazione dei processi industriali che, portando ad una riduzione della consistenza del personale, ha determinato minori oneri in parte compensati dall'incremento delle retribuzioni unitarie, legato alla dinamica dell'inflazione e dei rinnovi contrattuali.

Anche il "Trattamento di fine rapporto" subisce un decremento imputabile sia alla riduzione della consistenza media sopra accennata che alla diminuzione dei costi per indennità di buonuscita.

Infine la voce "Altri costi" registra una diminuzione dovuta principalmente alla scadenza, avvenuta il 31 dicembre 2007, della Legge 243/2004 "superbonus", che aveva previsto un incentivo al rinvio del prepensionamento per coloro che ne avessero fatto richiesta, e di cui si era avvalso un discreto numero di risorse del Gruppo.

- l'incremento, per effetto di cause esogene alla gestione aziendale del prezzo dell'energia, dei costi per l'acquisto di combustibile ed energia elettrica per la trazione dei treni e per l'illuminazione e la forza motrice di materiali (112 milioni di euro), parzialmente compensati dai rimborsi della Cassa Conguaglio Settore Elettrico (82 milioni di euro);
- i maggiori costi di periodo per servizi, relativi soprattutto a:

- oneri di trasporto e spedizione da parte delle società del settore merci (10 milioni di euro), recuperati sui ricavi del traffico merci;
- altre prestazioni di terzi, per 18 milioni di euro, derivanti in parte dalla nuova convenzione stipulata da RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA con il Ministero dell'Interno/Polizia Ferroviaria, nella quale sono previste nuove indennità di vigilanza negli scali e nelle stazioni (8 milioni di euro).

Ai maggiori costi si contrappongono i risparmi conseguenti alla politica di ottimizzazione delle spese, messa in atto dal nuovo management a partire dall'ultimo trimestre del 2006, che ha consentito nell'esercizio, fra l'altro, una ulteriore riduzione dei costi per l'acquisto di software (9 milioni di euro), dei costi di manutenzione e riparazione dei beni immobili e mobili (20 milioni di euro) nonché di quelli per prestazioni professionali (5 milioni di euro).

Un andamento positivo è stato registrato anche nel valore della produzione, con un incremento, rispetto al 2007, di 597 milioni di euro.

Di questi, 196 milioni di euro si riferiscono ai prodotti del traffico viaggiatori, legati principalmente a:

- maggiori ricavi del traffico viaggiatori, sia nel settore della media e lunga percorrenza che in quello regionale e metropolitano (120 milioni di euro), dovuti principalmente a Trenitalia (102 milioni di euro), e per 18 milioni di euro al trasporto su gomma (Sita e Tevere TPL). Il positivo andamento dei ricavi della media e lunga percorrenza su ferro è imputabile prevalentemente alla fascia dei "servizi a mercato" che ha registrato un aumento di 97 milioni di euro rispetto al 2007 (+11,8%). Un aumento registra anche la componente del "Servizio Universale contribuito" (+31 milioni, pari al 6,3%, rispetto al 2007), mentre il segmento del "Servizio non a mercato e non contribuito", evidenzia una riduzione dei ricavi, pari a 46 milioni di euro, (-12,3% rispetto al 2007), cui si accompagna una forte riduzione dei costi legata ad un minor volume di offerta (-16,4%) in coerenza con gli obiettivi strategici definiti. A determinare, invece, l'aumento dei ricavi del settore metropolitano e regionale (21 milioni di euro) hanno inciso la messa a regime, nel 2008, della tariffa sovraregionale, applicata peraltro solo nell'ultima parte del 2007, nonché altri aumenti tariffari

realizzati nella seconda parte del 2007 e nel corso del primo semestre 2008, che hanno portato alla crescita sia dei viaggiatori trasportati (+1,7%) che del relativo ricavo medio unitario (+1,0%);

- maggiori ricavi dal Contratto di Servizio con le Regioni (76 milioni di euro) derivanti principalmente, dall'incremento degli stanziamenti governativi a copertura dell'inflazione 2007 (21 milioni di euro); dai corrispettivi della Regione Friuli Venezia Giulia a seguito del nuovo contratto stipulato per effetto dell'applicazione del "Federalismo fiscale" (32 milioni di euro) e, infine, dai servizi aggiuntivi richiesti dalle Regioni (17 milioni di euro).

A questi si sono contrapposti minori ricavi del traffico merci (11 milioni di euro), riconducibili essenzialmente alle società della logistica, che registrano un decremento nel traffico interno (-27 milioni di euro) solo parzialmente compensato dall'aumento del traffico internazionale (+16 milioni di euro).

Un ulteriore incremento dei ricavi è attribuibile agli introiti da Contratto di Servizio, e precisamente ai maggiori ricavi da Contratto con lo Stato per 31 milioni di euro, per effetto degli ulteriori stanziamenti previsti dalla Legge Finanziaria 2008 e successivi decreti attuativi. In particolare, si sono incrementati di 38 milioni di euro gli stanziamenti per il "Servizio Universale contribuito" per la media e lunga percorrenza, mentre sono diminuiti di circa 7 milioni di euro quelli relativi al trasporto regionale, a valere sui servizi relativi alle Regioni a Statuto Speciale.

Fra gli altri ricavi è da rilevare la diminuzione dei ricavi da servizi di infrastruttura (-113 milioni di euro), legati ai minori stanziamenti in Legge Finanziaria.

Il risultato netto dell'esercizio 2008 ante imposte registra un miglioramento rispetto al 2007 pari a 418 milioni di euro riconducibile all'effetto combinato:

- del saldo negativo della gestione finanziaria per 364 milioni di euro, che evidenzia un miglioramento rispetto all'esercizio precedente, di 18 milioni di euro, determinato dalla dinamica dei tassi medi d'interesse, che ha comportato maggiori oneri sui debiti obbligazionari di Ferrovie dello Stato SpA (43 milioni di euro) accesi per l'acquisto di materiale rotabile di Trenitalia;

- dell'incidenza positiva delle componenti straordinarie (per circa 330 milioni di euro) che includono principalmente rilasci, da parte di RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA, del fondo per rischi ed oneri relativo alla vertenza con l'Enel (137 milioni di euro), sopravvenienze attive per 45 milioni di euro, sempre riferite a RFI e collegate a rilasci di fondi esuberanti ed a indennizzi assicurativi; proventi per multe e penalità applicate da Trenitalia ai fornitori per consegne tardive di nuovo materiale rotabile (48 milioni di euro) e contributi residui riconosciuti dallo Stato a Trenitalia per la remunerazione degli obblighi di servizio pubblico fino al 2003 (72 milioni di euro).

E' da notare, infine, che Trenitalia ha effettuato ad inizio 2008 uno studio, basato su analisi interne realizzate dalla Direzione Tecnica, che ha consentito di affinare il processo di stima della vita utile del materiale rotabile, tenendo conto della forte evoluzione tecnologica degli ultimi tempi. Ciò consentirà di ridefinire il trattamento delle manutenzioni sul materiale rotabile, alla luce anche degli effetti della reingegnerizzazione dei processi, pur nel rispetto degli standard di sicurezza imposti dai competenti organi di controllo a livello europeo.

La trattazione in dettaglio delle modifiche apportate sono illustrate nei criteri di redazione e valutazione e nelle informazioni sullo Stato Patrimoniale e sul Conto economico. Tali modifiche, coerenti con i principi contabili correntemente utilizzati dalle aziende del settore, hanno determinato sul conto economico dell'esercizio 2008 un effetto positivo sul risultato netto pari a 110 milioni di euro.

5.5. Finanziamenti pubblici ed investimenti: aspetti generali

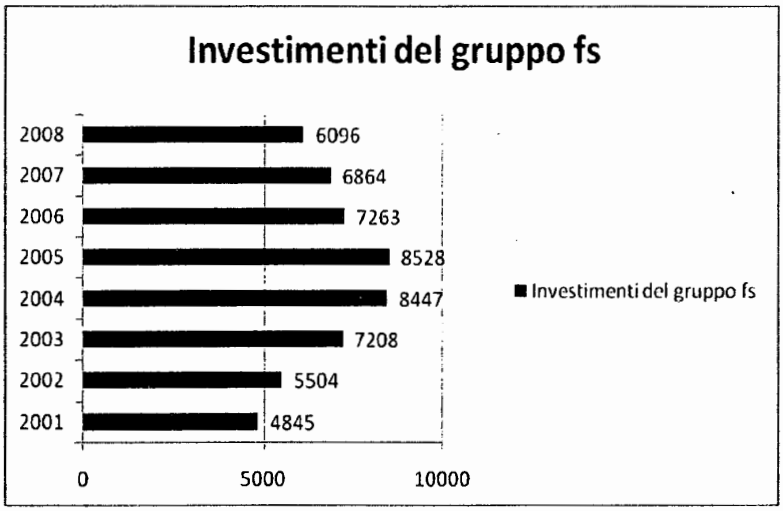
I trasferimenti di risorse da parte dello Stato ed altre istituzioni pubbliche, in conto esercizio e in conto investimento, con esclusione degli importi derivanti dal contratto di servizio, hanno avuto, nel periodo 2006-2008, il seguente andamento:

(Valori in milioni di Euro)

	Apporti per aumenti di capitale	Contributi da contratto di programma ricevuti dallo Stato	Contributi in c/investimento da Stato	Altri	Totale apporti e contributi
2006	0	902	4.477	416	5.795
2007	0	1.154	3.895	382	5.431
2008	0	1.041	3.015	428	4.484

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 miliardo 196 milioni 088 mila euro e quota TAV per 870 milioni 650 mila euro).

Di contro, gli investimenti del Gruppo nel periodo 2001 - 2008 hanno avuto il seguente andamento:



Il Piano degli Investimenti per l'infrastruttura, il materiale rotabile, il patrimonio immobiliare e i servizi prevede investimenti per oltre 32 miliardi di euro nel quinquennio di piano Industriale 2007-2011.

Per gli investimenti sull'infrastruttura, il Piano segue la logica del Contratto di Programma 2007-2011, includendo gli interventi a priorità elevata e con disponibilità di risorse pubbliche in grado di:

- assicurare il proseguimento dei progetti di sviluppo sulla rete convenzionale e sulla rete Alta Velocità/Alta Capacità Torino-Milano-Napoli;
- garantire il proseguimento degli interventi per il controllo e l'automazione della circolazione e quelli di attrezzaggio della rete con le tecnologie per la sicurezza;
- garantire l'attività di manutenzione straordinaria dell'infrastruttura.

Il contratto di Programma è stato sottoscritto tra RFI SpA e il Ministero delle Infrastrutture ed ha per oggetto la disciplina dei rapporti tra lo Stato e RFI SpA con riguardo alla realizzazione degli investimenti per l'infrastruttura ferroviaria, la manutenzione straordinaria ed il rinnovo dell'infrastruttura medesima, nonché l'adozione di tutte le misure, gli interventi, le attività e le opere per il miglioramento della qualità dei servizi, dello sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria e del rispetto dei livelli di sicurezza compatibili con l'evoluzione tecnologica. Tale contratto, diversamente che in passato, non regola più i servizi in conto esercizio, che saranno disciplinati in un separato documento contrattuale, in corso di definizione.

Per quanto riguarda i contenuti si rinvia all'apposita relazione al Parlamento sulla gestione di RFI.

Sul fronte del trasporto, il piano degli investimenti di Trenitalia SpA, con contabilizzazioni per oltre 6 miliardi di euro nel quinquennio, è finalizzato a sostenere la crescita dei volumi di traffico nell' Alta Velocità e nei nodi metropolitani, a migliorare la qualità del servizio attraverso la riduzione dell'età media della flotta e ad incrementare l'efficienza operativa puntando sull'omogeneizzazione del parco e su una sempre maggiore affidabilità tecnica.

5.5.1. La composizione degli investimenti 2007

Gli investimenti realizzati dal Gruppo nel corso del 2007 (6 miliardi 864 milioni di euro), mostrano una flessione (- 5,5%) rispetto al volume di contabilizzazioni consuntivato nel 2006.

La composizione degli investimenti in corso per singola società risulta, in sintesi, così articolata:

La società RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA, gestore dell'infrastruttura, ha realizzato investimenti per 3 miliardi 616 milioni di euro. Per la composizione si rinvia alla specifica relazione.

Trenitalia SpA, società di trasporto del Gruppo, ha registrato un volume di investimenti pari a 907 milioni di euro, destinati al miglioramento della qualità dell'offerta al cliente, all'incremento dei livelli di servizio e all'adeguamento tecnologico dei mezzi per la sicurezza della circolazione.

Gli investimenti hanno riguardato in particolare:

- l'Alta Velocità, con il progetto di acquisto di nuovi treni Tilting e la prosecuzione degli interventi di adeguamento tecnico-commerciale della flotta ETR 480 e 500 per la circolazione sulle nuove linee Alta Velocità (9% del totale);
- il trasporto media/lunga percorrenza, con iniziative volte alla elevazione degli standard dei servizi intercity e notte attraverso l'adeguamento dei mezzi di trazione e la riqualificazione delle parco carrozze (9% del totale);
- il trasporto locale, con interventi di rinnovo della trazione attraverso l'introduzione di nuove locomotive E464 ed iniziative sia di acquisto sia di "revamping" ("ristrutturazione") finalizzate a migliorare la qualità e il "right sizing", ossia il giusto dimensionamento della flotta nei segmenti di trasporto metropolitano (nuove carrozze Vivalto, ristrutturazione di carrozze doppio piano), regionale e interregionale (nuovi treni Minuetto, ristrutturazione di carrozze a piano ribassato) (49% del totale);
- il trasporto merci, con il progetto di acquisto delle nuove Loco E403 ed una serie di interventi di riqualificazione del parco loco e carri (3% del totale);
- l'attrezzaggio delle locomotive con il Sistema Tecnologico di Bordo, che integra tutte le tecnologie di bordo treno (SCMT, SSC, GSM-R) con installazione, nell'anno, di 661 apparati (18% del totale);
- i progetti di informatica, manutenzione e adeguamento tecnologico degli impianti di manutenzione rotabili e merci e la ricerca e sviluppo (12% del totale).

Per quanto riguarda i rotabili, sono entrati in esercizio 23 nuovi treni e 161 tra nuove locomotive, carrozze e carri, mentre sono stati riconsegnati

all'esercizio, dopo interventi di ristrutturazione, 25 treni e 576 tra locomotive, carrozze e carri.

Le altre società del Gruppo hanno realizzato investimenti finalizzati alla valorizzazione/riqualificazione delle stazioni e del patrimonio immobiliare ed alla dotazione di strumenti informatici a supporto dei processi aziendali. Nel corso del 2007, a seguito della scissione totale della società Ferrovie Real Estate SpA, gli investimenti sul patrimonio immobiliare sono stati presi in carico dalla Capogruppo, Ferrovie dello Stato SpA

La Legge Finanziaria 2006 (n. 266/05) ha introdotto importanti novità con riferimento alla modalità di finanziamento dell'infrastruttura, che avviene a partire dal predetto esercizio con contributi in conto impianti.

Per l'esercizio 2007, la Finanziaria ha previsto:

- per la rete convenzionale: autorizzazioni di spesa per 24 milioni di euro per ciascuno degli anni 2007 e 2008 per la prosecuzione degli interventi sulle linee trasversali e, in particolare, per la progettazione definitiva del raddoppio dell'intero tracciato della linea ferroviaria Parma - La Spezia; ulteriori autorizzazioni di spesa, a copertura degli investimenti relativi alla rete convenzionale dell'infrastruttura ferroviaria nazionale, per 1 miliardo 958 milioni di euro; tale maggiore spesa è destinata, in misura non inferiore al 50%, agli investimenti sulla rete regionale e locale.
- per la rete dell'Alta Velocità/Alta Capacità: autorizzazioni di spesa per complessivi 400 milioni di euro, per la prosecuzione nell'anno degli interventi relativi al sistema Alta Velocità/Alta Capacità della linea Torino – Milano – Napoli.

Inoltre, il D.L. n. 81 del 2 luglio 2007, convertito nella legge n. 127 del 2 agosto 2007, ha previsto stanziamenti addizionali alla Legge Finanziaria. Nello specifico è stata prevista l'assegnazione di uno stanziamento addizionale in conto impianti per la realizzazione di investimenti relativi alla rete convenzionale dell'infrastruttura pari a 700 milioni di euro.

Dal punto di vista finanziario, a fronte delle somme stanziate, sono stati incassati 553 milioni di euro. Inoltre, sono state destinate agli investimenti le risorse rivenienti dal prestito contratto dalla Capogruppo nel mese di dicembre 2006 con la Cassa Depositi e Prestiti, ai sensi del Decreto del Ministero dell'Economia e delle Finanze del 7 dicembre 2006, autorizzativo dell'attualizzazione dei contributi quindicennali previsti dalla

Legge Finanziaria 2006. Le somme erogate al 30 giugno 2007 ammontano complessivamente a 1 miliardo 878 milioni di euro, di cui 1 miliardo 118 milioni di euro per la rete tradizionale e 760 milioni di euro per l'AV/AC.

Da notare che RFI SpA è anche beneficiaria di contributi comunitari erogati dalla Commissione Europea, principalmente a valere sul Fondo Europeo di Sviluppo Regionale (FESR) ed a carico del bilancio della Rete Transeuropea dei Trasporti (TEN).

Con riferimento infine al finanziamento del materiale rotabile si evidenzia che esso avviene principalmente tramite emissione di prestiti obbligazionari da parte di Ferrovie dello Stato S.p.A, interamente sottoscritti da Eurofima e di finanziamenti attraverso il sistema bancario.

5.5.2. La composizione degli investimenti 2008

Gli investimenti realizzati nel corso del 2008 risultano pari a 6 miliardi 96 milioni di euro e mostrano una flessione dell' 11,2% rispetto al volume di contabilizzazioni realizzato nel 2007; il livello della spesa è stato, inoltre, inferiore rispetto alle previsioni di budget (-29%).

Gli investimenti effettuati nel corso del 2008 nell'infrastruttura risultano complessivamente pari a 5 miliardi 73 milioni di euro suddivisi rispettivamente tra RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA (3 miliardi 456 milioni di euro) e TAV SpA (1 miliardi 617 milioni di euro).

Trenitalia SpA ha contabilizzato per investimenti circa 894 milioni di euro, destinati al miglioramento della qualità dei servizi offerti, all'adeguamento tecnologico dei mezzi per la sicurezza della circolazione, all'attrezzaggio degli impianti ed ai sistemi informativi. Gli investimenti hanno riguardato in particolare:

- l'acquisto di treni Tilting ETR 600 e la prosecuzione degli interventi di politensionamento e restyling della flotta ETR 480 e 500 per la circolazione sulle nuove linee Alta Velocità (8% del totale);
- le iniziative volte alla riqualificazione dei rotabili destinati ai servizi di media/lunga percorrenza Intercity e Notte (21% del totale);
- il rinnovo del parco attraverso l'introduzione di nuove loco E464 ed altre iniziative sia di acquisto sia di "revamping" ("ristrutturazione") per il miglioramento del servizio nei segmenti di trasporto metropolitano con nuove carrozze Vivalto e ristrutturazione di carrozze doppio piano e nel

regionale e interregionale con nuovi treni Minuetto e ristrutturazione di carrozze piano ribassato (35% del totale);

- il completamento delle attività di omologazione per le nuove Loco E403, le consegne dei nuovi carri "Megafret" ed una serie di interventi di riqualificazione del parco loco e carri dedicati al trasporto merci (4% del totale);
- l'attrezzaggio di locomotive con il Sistema Tecnologico di Bordo che integra tutte le tecnologie di bordo treno (SCMT, SSC, GSM-R) con installazione, nell'anno, di 500 apparati (22% del totale);
- i progetti di informatica, manutenzione e adeguamento tecnologico degli impianti di manutenzione rotabili e merci, ricerca e sviluppo (10% del totale).

Per quanto riguarda i rotabili, sono entrati in esercizio 65 locomotive, 38 tra carrozze e carri e 1 nuovo treno. Sono stati, invece, riconsegnati all'esercizio, dopo interventi di ristrutturazione, 92 locomotive, 412 fra carrozze e carri e 20 treni.

Le altre società del Gruppo (Grandi Stazioni SpA, Centostazioni SpA, Sita SpA, Italferr SpA, Ferservizi SpA e Ferrovie dello Stato SpA) hanno realizzato investimenti per circa 129 milioni di euro, prevalentemente destinati alla valorizzazione/riqualificazione delle stazioni e del patrimonio immobiliare al trasporto su gomma ed alla dotazione di strumenti informatici a supporto dei processi aziendali.

La Legge Finanziaria 2009 ha confermato quanto disposto dalla legge 133/2008, che aveva operato riduzioni sugli stanziamenti di cassa a "legislazione vigente" per il periodo 2009-2011 per un importo complessivo pari a 3 miliardi 561 milioni di euro a valere sul cap. 7122. Per l'anno 2009 non sono state previste risorse aggiuntive di competenza mentre, relativamente agli stanziamenti di cassa, sono stati appostati i seguenti importi:

- 2 miliardi 363 milioni di euro, per la prosecuzione degli investimenti ferroviari previsti nel Contratto di Programma 2007-2011- Parte Investimenti;
- 3 milioni di euro, quali contributi relativi a specifici provvedimenti legislativi;
- 200 milioni di euro per la Rete Alta Velocità/Alta Capacità e per la Rete Convenzionale, quale rata annuale dei contributi quindicennali in

conto impianti stanziati dalla Legge Finanziaria 2006, a partire rispettivamente dal 2006 e dal 2007;

- 1 miliardo 600 milioni di euro per la realizzazione del sistema Alta Velocità/Alta Capacità Torino-Milano-Napoli, quale quota relativa all'anno 2009 dei complessivi 8 miliardi 100 milioni di euro stanziati dalla legge 27 dicembre 2006, n. 296 (Finanziaria 2007).

Il piano degli investimenti di Trenitalia, finalizzato a sostenere la crescita dei volumi di traffico nell'Alta Velocità e nei nodi metropolitani, a migliorare la qualità del servizio e ad incrementare l'efficienza operativa puntando sull'omogeneizzazione del parco e su una sempre maggiore affidabilità tecnica, prosegue sulle iniziative in corso. In attesa delle determinazioni delle Regioni in termini di contributi dedicati in conto investimenti, sono stati congelati i nuovi progetti di acquisto di materiale rotabile per il trasporto regionale, che saranno avviati solo successivamente alla stipula di contratti di finanziamento specifici con le Regioni.

5.6. Gestione finanziaria 2008

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

Nel corso del 2008 il Gruppo ha posto in essere le seguenti operazioni per la provvista di mezzi finanziari:

- nel mese di luglio è stato stipulato un prestito obbligazionario per 600 milioni di euro (Eurofima) volto a reperire risorse per gli investimenti in materiale rotabile di Trenitalia SpA. Tale prestito, emesso da Ferrovie dello Stato SpA, è caratterizzato dall'indicizzazione al tasso Euribor a sei mesi e prevede il rimborso dopo 5 anni (2013). I fondi rivenienti dal prestito obbligazionario sono stati destinati a Trenitalia SpA attraverso un contratto di finanziamento intercompany, che replica sostanzialmente le caratteristiche del prestito principale;
- sempre nel mese di luglio, Ferrovie dello Stato SpA, a seguito di procedura negoziata, ha stipulato un contratto di prestito per un importo massimo di 800 milioni di euro con la Riunione Temporanea di Concorrenti composta da Cassa Depositi e Prestiti e Dexia Crediop. La struttura del prestito ha previsto l'utilizzo progressivo del credito attraverso erogazioni su base mensile fino a febbraio 2009, un ammortamento a rata trimestrale

costante a partire dal 31 marzo 2009 e scadenza finale al 29 dicembre 2009. Le somme rivenienti da tale finanziamento sono state utilizzate da Ferrovie dello Stato per la concessione di prestiti intercompany, rispettivamente a RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA e TAV SpA, finalizzati alla prosecuzione dei lavori relativi al "Sistema Alta Velocità / Alta Capacità" della linea TO-MI-NA. Al 31 dicembre 2008 Ferrovie dello Stato SpA ha utilizzato il finanziamento per complessivi 550 milioni di euro, ripartiti attraverso i suddetti prestiti intercompany tra RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA (134,5 milioni di euro) e TAV SpA (415,5 milioni di euro). Al 2 febbraio 2009 la somma delle erogazioni mensili richieste da Ferrovie dello Stato ha raggiunto l'ammontare massimo di 800 milioni di euro. Il prestito in oggetto è assistito dalla cessione del credito derivante a Ferrovie dello Stato SpA dai suddetti prestiti intercompany a favore della suddetta Riunione Temporanea di Concorrenti e dal privilegio in forma di pegno su c/c su una quota parte delle somme di volta in volte disponibili su apposito conto corrente di FS.

5.7. Lo Stato patrimoniale consolidato 2007 e 2008

Le voci componenti lo stato patrimoniale consolidato degli esercizi 2007 e 2008, comparati con l'esercizio 2006, risultano dalla tabella che segue e che trova analitico esame e commento nella nota integrativa elaborata dalla Capogruppo.

STATO PATRIMONIALE

(in unità di euro)

		2006	2007	2008
	ATTIVO			
A.	**CREDITI VERSO SOCI**	**330.050**	**155.610**	**112.000**
B.	**IMMOBILIZZAZIONI**			
I	Immobilizzazioni immateriali	1.107.648.065	1.289.038.016	1.345.474.613
II	Immobilizzazioni materiali	71.905.399.508	72.619.478.865	73.047.116.354
III	Immobilizzazioni finanziarie	596.683.737	2.593.014.274	2.475.637.219
	di cui Partecipazioni	*500.104.840*	*390.061.983*	*393.362.250*
	Crediti verso imprese collegate			
	Crediti verso altri	*93.663.636*	2.200.343.051	2.082.271.969
	Altri titoli	*2.915.261*	*2.609.240*	
		73.609.731.310	**76.501.531.155**	**76.868.228.186**
C.	**ATTIVO CIRCOLANTE**			
I	Rimanenze	1.624.138.231	1.377.908.795	1.739.750.356
II	Crediti	9.469.503.690	7.425.322.604	7.040.918.601
III	Attività finanziarie	13.824.680	39.230.944	52.863.618
IV	Disponibilità liquide	2.848.679.905	3.656.258.036	2.002.938.639
		13.956.146.506	**12.498.720.379**	**10.836.471.214**
D.	**RATEI E RISCONTI**	**26.010.689**	**29.448.810**	**28.366.615**
	TOTALE ATTIVO	**87.592.218.555**	**89.029.855.954**	**87.733.178.015**
	PASSIVO			
A.	**PATRIMONIO NETTO**			
I	Capitale sociale	38.790.425.485	38.790.425.485	38.790.425.485
III	Riserva di rivalutazione	0	0	177.084.324
IV	Riserva legale	10.423.539	10.423.539	10.423.539
VII	Altre riserve	32.834.539	285.526.548	292.793.926
	di cui Contributi per incrementi patrimoniali	*2.796.604*	*2.796.604*	*2.796.604*
	Riserve straordinarie	*27.896.982*	*27.896.982*	*27.896.982*
	Riserve di consolidamento	*2.758.957*	*2.666.355*	*2.240.004*
	Riserve da differenza di traduzioni	*-618.004*	*-2.432.562*	*5.261.167*
	Avanzo di scissione	*0*	*254.599.169*	*254.599.169*
VIII	Utili portati a nuovo	-392.172.079	-2.773.009.887	-3.186.785.979
IX	Utile dell'esercizio	-2.119.339.599	-417.967.701	7.678.428
	Totale patrimonio netto di Gruppo	**36.322.171.885**	**35.895.397.984**	**36.091.619.723**
	Capitale e riserve di terzi	117.349.991	111.902.639	110.604.244
	Utile di terzi	3.859.028	8.850.241	7.852.400
	Totale patrimonio netto generale	**36.443.380.904**	**36.016.150.864**	**36.210.076.367**

(segue stato patrimoniale)

		2006	2007	2008
B.	**FONDI PER RISCHI E ONERI**			
	Per trattamento di quiescenza e obblighi simili	2.628.972	0	0
	Per imposte, anche differite	26.015.250	58.934.459	70.929.857
	Fondo ristrutturazione industriale	314.077.805	260.273.413	228.126.179
	Fondo ristrutturazione ex lege 448/98 e relativo fondo integrativo	23.940.595.906	23.472.896.756	22.977.537.866
	Fondo ristrutturazione settore Cargo	320.000.000	0	0
	Fondo manutenzione ordinaria ed interessi intercalari	2.323.000.000	2.323.000.000	2.323.000.000
	Altri	1.985.604.435	2.049.773.270	2.024.160.486
C.		**28.911.922.368**	**28.164.877.898**	**27.623.754.388**
D.	**TFR LAVORO SUBORDINATO**	**3.317.141.721**	**3.080.087.461**	**2.856.245.809**
1	**DEBITI**			
4	Obbligazioni	2.092.400.000	2.692.400.000	3.292.400.000
5	Debiti verso banche	7.246.220.669	7.780.220.440	7.027.637.766
6	Debiti verso altri finanziatori	2.688.697.297	2.518.742.844	2.994.728.140
7	Acconti	1.163.218.508	2.936.821.791	2.104.129.635
9	Debiti verso fornitori	3.435.244.728	3.566.357.335	3.432.322.899
10	Debiti verso imprese controllate	2.893	181.532	181.995
12	Debiti verso imprese collegate	149.200.560	122.847.512	100.218.343
13	Debiti tributari	159.137.732	215.367.709	168.956.524
14	Debiti verso ist. di previdenza e sicurezza sociale	408.285.726	459.972.328	437.304.805
	Altri debiti	1.071.101.800	1.243.782.107	1.252.716.698
E.		**18.413.509.913**	**21.536.693.598**	**20.810.596.805**
	RATEI E RISCONTI	**506.263.649**	**232.046.133**	**232.504.646**
	TOTALE PASSIVO	**87.592.218.555**	**89.029.855.954**	**87.733.178.015**

Di seguito è riportata l'analisi di taluni elementi che appaiono di particolare significatività rispetto al 31 dicembre 2007 e al 31 dicembre 2008.

Nelle immobilizzazioni rilevano anzitutto gli investimenti – sui quali si è già riferito - che ammontano a 6 miliardi 864 milioni 461 mila euro per il 2007 e a 6 miliardi 95 milioni 639 mila euro per l'esercizio 2008.

Le immobilizzazioni immateriali raggiungono 1 miliardo 289 milioni 38 mila Euro per il 2007, con un incremento di 181 milioni 390 mila euro rispetto all'esercizio 2006, mentre nel 2008 registrano 1 miliardo 345 milioni 474 mila euro, con un incremento di 56 milioni 436 mila euro rispetto all'esercizio 2007.

L'incremento della voce "immobilizzazioni in corso" delle immobilizzazioni immateriali è imputabile essenzialmente a costi a fronte di progetti, studi e software in corso di realizzazione sostenuti, al 31 dicembre 2007, da parte di RFI e Trenitalia, rispettivamente, per 56 milioni 496 mila euro e per 67 milioni 805 mila euro, mentre per il 2008, da parte della Capogruppo (5 milioni 451 mila euro), di RFI (131 milioni 360 mila euro) e di Trenitalia (32 milioni 237 mila euro).

Le immobilizzazioni materiali passano dai 71 miliardi 905 milioni 399 mila euro del 2006 ai 72 miliardi 619 milioni 479 mila euro del 2007, con una variazione in aumento di 714 milioni 79 mila euro, fino ai 73 miliardi 47 milioni 116 mila euro del 2008, registrando un incremento di 427 milioni 637 mila euro rispetto al 2007.

L'incremento del costo storico della voce "Immobilizzazioni in corso" delle immobilizzazioni materiali è riconducibile, sia nel 2007 che nel 2008, principalmente a: RFI SpA per i costi di ristrutturazione e realizzazione di opere ferroviarie; TAV SpA, per i costi sostenuti per la realizzazione di opere in corso per il progetto Alta Velocità/Alta Capacità, Trenitalia SpA per costi relativi soprattutto a commesse di acquisto del materiale rotabile e "revamping" ("ristrutturazione"), Grandi Stazioni SpA e Centostazioni SpA per i costi sostenuti per la progettazione delle opere di valorizzazione e riqualificazione dei complessi di stazione.

Le immobilizzazioni finanziarie risultano pari, nel 2007, a 2 miliardi 593 milioni 14 mila euro, con una variazione in aumento di 1 miliardo 996 milioni 331 mila euro rispetto al 31 dicembre 2006, mentre nel 2008 sono pari a 2 miliardi 475 milioni 637 mila euro, con una variazione in diminuzione di 117 milioni 377 mila euro rispetto al 31 dicembre 2007.

L'attivo circolante passa dai 13 miliardi 956 milioni 146 mila euro del 2006 ai 12 miliardi 498 milioni 720 mila euro del 2007, fino ai 10 miliardi 836 milioni 471 mila euro del 2008.

Le rimanenze al 31 dicembre 2007, al netto del fondo svalutazione, ammontano a 1 miliardo 377 milioni 910 mila euro, con una variazione in diminuzione di 246 milioni 229 mila euro rispetto al 31 dicembre 2006; al 31 dicembre 2008 , ammontano a 1 miliardo 739 milioni 750 mila Euro con una variazione in aumento di 361 milioni 842 mila euro rispetto al 31 dicembre 2007.

La posta "crediti", pari al 31 dicembre 2007 a 7 miliardi 425 milioni 323 mila euro, con una variazione in diminuzione di 2 miliardi 44 milioni 181

mila euro rispetto al valore indicato nello stato patrimoniale consolidato al 31 dicembre 2006, si decrementa di 384 milioni 404 mila euro nel 2008, attestandosi a 7 miliardi 40 milioni 919 mila euro.

I crediti da contratto di servizio passano da 1 miliardo 201 milioni 147 mila euro del 2006 a 765 milioni 959 mila del 2007 (con una riduzione di 435 milioni 188 mila euro), fino ai 656 milioni 867 mila euro del 2008 (con una riduzione di 109 milioni 93 mila euro).

Notevole l'importo dei crediti tributari, che sono pari a 2 miliardi 873 milioni 98 mila euro per il 2007, mentre nel 2008 raggiungono i 3 miliardi 65 milioni 420 mila euro; gli stessi riguardano principalmente crediti IVA riferibili alla Capogruppo, a TAV, RFI e Trenitalia.

La voce crediti verso altri, al netto dei relativi fondi di svalutazione, ammonta nel 2007 a 2 miliardi 200 milioni 343 mila euro, con un incremento di 2 miliardi 106 milioni 679 mila euro rispetto al 2006, ed a 2 miliardi 82 milioni 271 mila euro nel 2008, con un decremento di 118 milioni 72 mila euro rispetto all'esercizio precedente.

I crediti verso il "Ministero dell'Economia e delle Finanze" sono riferibili, per entrambi i periodi esaminati, a: crediti relativi alle "Somme dovute in forza del Contratto di Programma" relativi ad RFI SpA, crediti relativi alle "Somme dovute in forza del Contratto di Servizio pubblico" che si riferiscono alla società Trenitalia SpA per i residui relativi ad esercizi precedenti, ed infine, crediti relativi a "Contributi in conto impianti", riferibili alla società RFI SpA e relativi a contributi da corrispondere all'impresa Ferrovie dello Stato per la realizzazione di un programma di investimenti per lo sviluppo e ammodernamento delle infrastrutture ferroviarie, per la realizzazione di opere specifiche ed a sovvenzioni straordinarie a FS per l'attuazione di varie disposizioni legislative.

Le disponibilità liquide ammontano nel 2007 a 3 miliardi 656 milioni 258 mila euro, con una variazione in aumento di 807 milioni 578 mila euro rispetto al 2006, e a 2 miliardi 2 milioni 939 mila euro nel 2008, con una variazione in diminuzione di 1 miliardo 653 milioni 319 mila euro rispetto al 2007.

Il Patrimonio Netto di Gruppo al 31 dicembre 2007 ammonta a 35 miliardi 895 milioni 388 mila euro, con una variazione negativa di 426 milioni 774 mila euro rispetto al 31 dicembre 2006. Al 31 dicembre 2008, il Patrimonio

Netto di Gruppo ammonta a 36 miliardi, 91 milioni, 619 mila euro, con una variazione positiva di 196 milioni 222 mila euro rispetto al 31 dicembre 2007.

Nei prospetti che seguono è riportata la movimentazione del patrimonio netto di Gruppo per entrambi gli esercizi.

Prospetto dei movimenti 2007 nelle voci di patrimonio netto di gruppo

(importi in migliaia di euro)

Composizione Patrimonio netto	Saldo al 31.12.2006	Destinazione del risultato d'esercizio	Altre variazioni			Risultato di esercizio	Saldo al 31.12.2007
			Incrementi	Decrementi	Altre variazioni		
Capitale	38.790.425						38.790.425
Riserva legale	10.424						10.424
Altre riserve:							
Riserva Straordinaria	27.897						27.897
Avanzo da scissione	0				254.599		254.599
Contributi della UE e di Enti Pubblici	2.797						2.797
Riserva per differenze da traduzione	(618)		(1.815)				(2.433)
Riserva di consolidamento	2.759		(93)				2.666
Utili (perdite) portati a nuovo e altre riserve	(392.172)	(2.119.340)			(261.497)		(2.773.009)
Risultato di esercizio	(2.119.340)	2.119.340				(417.968)	(417.968)
TOTALE	36.322.172	0	(1.908)		(6.898)	(417.968)	35.895.398

Prospetto dei movimenti 2008 nelle voci di patrimonio netto di gruppo

(importi in migliaia di euro)

Composizione Patrimonio netto	Saldo al 31.12.2007	Destinazione del risultato d'esercizio	Altre variazioni			Risultato di esercizio	Saldo al 31.12.2008
			Incrementi	Decrementi	Altre variazioni		
Capitale	38.790.425						38.790.425
Riserva legale	10.424						10.424
Altre riserve:							
Riserva Straordinaria	27.897						27.897
Riserva di rivalutazione ex art. 15 D.L. 185/2008			177.084				177.084
Avanzo da scissione	254.599						254.599
Contributi della UE e di Enti Pubblici	2.797						2.797
Riserva per differenze da traduzione	(2.433)		7.694				5.261
Riserva di consolidamento	2.666			(426)			2.240
Utili (perdite) portati a nuovo e altre riserve	(2.773.009)	(417.968)			4.192		(3.186.785)
Risultato di esercizio	(417.968)	417.968				7.678	7.678
TOTALE	**35.895.398**	**0**	**184.778**	**(426)**	**4.192**	**7.678**	**36.091.620**

Il capitale sociale del Gruppo, che riflette quello della Capogruppo, ammonta, al 31 dicembre 2008, a 38 miliardi 790 milioni 425 mila euro, e non ha subito variazioni rispetto agli esercizi 2006 e 2007.

L'iscrizione della riserva di avanzo di scissione deriva dall'operazione di scissione totale doppia della società Ferrovie Real Estate SpA in favore della Capogruppo e di Trenitalia SpA, effettuata nel 2007, che ha generato per la Capogruppo un avanzo da scissione pari a 254 milioni 599 mila euro. Nell'esercizio 2008, la controllata Trenitalia SpA ha effettuato la rivalutazione di alcuni fabbricati di officina, ai sensi dell'art. 15, commi 16 e 23 del Decreto Legge 185/2008 (DL c.d. "Anti-Crisi"), convertito in Legge n. 2 del 28 gennaio 2009, rivenienti dalla scissione totale doppia sopra descritta. Il saldo attivo di tale rivalutazione è stato accantonato nella Riserva di Rivalutazione all'uopo istituita, così come disposto al comma 18 del summenzionato Decreto, per 177 milioni 84 mila euro, al netto del valore del relativo Fondo imposte differite (12 milioni 894 mila euro).

Il valore degli utili (perdite) a nuovo riflette sostanzialmente le perdite e gli utili riportati a nuovo delle società consolidate nonché le rettifiche di consolidamento emerse nei precedenti esercizi.

I Fondi per rischi ed oneri ammontano a 28 miliardi 911 milioni 922 mila euro per il 2006, a 28 miliardi 164 milioni 878 mila euro per il 2007, con una variazione in diminuzione di 747 milioni 44 mila euro, e a 27 miliardi 623 milioni 754 mila euro, con una variazione in diminuzione di 541 milioni 124 mila euro.

Il Fondo di ristrutturazione *ex lege* n. 448/98 fu costituito in attuazione dell'art. 43, comma 5, della legge 448/98, e in conformità a quanto deliberato dall'Assemblea Ordinaria e Straordinaria dell'allora Capogruppo Ferrovie dello Stato - Società di Trasporti e Servizi per Azioni (ora RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA) del 14 giugno 1999.

Al 31 dicembre 2007 il fondo di ristrutturazione *ex lege* 448/98 è pari a 19 miliardi 277 milioni 49 mila euro.

Nell'esercizio 2008 è stato utilizzato, analogamente agli esercizi dal 2002 al 2007, per far fronte agli oneri derivanti dagli ammortamenti, dalle svalutazioni dei cespiti e dalle minusvalenze relative ai cespiti stessi.

Dai prospetti che seguono risultano consistenza ed utilizzi del Fondo istituito sulla base della legge n. 448 del 1998 e del relativo Fondo integrativo, nel 2007 e nel 2008.

(in migliaia di Euro)

	Fondo *ex lege* 448/98		**Fondo integrativo**	**totale**
Saldo al 31.12.2006	19.277.049		4.663.547	23.940.596
Utilizzi:				
- relativi ad ammortamenti			(462.517)	(462.517)
- relativi a minusvalenze			(5.182)	(5.182)
Saldo al 31.12.2007	19.277.049		4.195.848	23.472.897

(in migliaia di Euro)

	Fondo *ex lege* 448/98		**Fondo integrativo**	**totale**
Saldo al 31.12.2007	19.277.049		4.195.848	23.472.897
Utilizzi:				
- relativi ad ammortamenti			(447.132)	(447.132)
- relativi a minusvalenze			(13.227)	(13.227)
Decrementi per scissione			(35.000)	(35.000)
Saldo al 31.12.2008	19.277.049		3.700.489	22.977.538

Il fondo oneri di manutenzione ordinaria è stato costituito in sede di recepimento nel bilancio al 31 dicembre 2002 delle risultanze delle valutazioni peritali del patrimonio economico di RFI SpA.

In aderenza a tali valutazioni, il fondo è destinato a neutralizzare, attraverso il suo utilizzo, gli oneri di manutenzione dell'infrastruttura, ove a fronte di essi non venissero erogati dallo Stato contributi in conto esercizio.

Nel corso degli anni 2007 e 2008, il fondo non è stato movimentato e risulta pari a 2 miliardi 323 mila euro.

Il Fondo per altri rischi e oneri raggiunge nel 2007 l'importo di 2 miliardi 49 milioni 773 mila Euro (da 1 miliardo 985 milioni 604 mila Euro del 2006) e si riduce a 2 miliardi 24 milioni 160 mila Euro nel 2008.

Il Fondo trattamento fine rapporto lavoro subordinato ammonta nel 2007 a 3 miliardi 80 milioni 87 mila euro, con un decremento netto di 237 milioni 54 mila euro rispetto al 31 dicembre 2006, e a 2 miliardi 856 milioni 246 mila euro, con un decremento netto di 223 milioni 842 mila euro rispetto al 31 dicembre 2007.

I debiti, al 31 dicembre 2007, ammontano a 21 miliardi 536 milioni 694 mila euro, con una variazione in aumento di 3 miliardi 123 milioni 184 mila euro rispetto al 31 dicembre 2006, mentre si decrementano, nel 2008, a 20 miliardi 810 milioni 597 mila euro, con una variazione in diminuzione di 726 milioni 97 mila euro rispetto al 31 dicembre 2007.

I prestiti obbligazionari, nel 2007, sono aumentati di 600 milioni di euro e di altri 600 milioni nel 2008, correlati all'emissione di sei nuovi prestiti finalizzati al finanziamento di investimento di Trenitalia per il programma di rinnovo ed ammodernamento del materiale rotabile.

In incremento di 534 milioni di euro la voce Debiti verso banche nel 2007, attestandosi a 7 miliardi 780 milioni 220 mila euro, mentre registra un decremento di 752 milioni 582 mila euro nel 2008, raggiungendo i 7 miliardi 27 milioni 638 mila euro

I Debiti verso altri finanziatori ammontano nel 2007 a 2 miliardi 518 milioni 743 mila euro rispetto ai 2 miliardi 688 milioni 697 mila euro del 2006, con una variazione in diminuzione di 169 milioni 954 mila euro e a 2 miliardi 994 milioni 728 mila euro nel 2008, con una variazione in aumento di 475 milioni 985 mila euro rispetto all'esercizio 2007.

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

6.1 Notazioni di sintesi sul bilancio di esercizio per il biennio 2007 e 2008

Vale ricordare che Ferrovie dello Stato SpA è stata costituita il 15 dicembre 2000 con la denominazione sociale di "Ferrovie dello Stato Holding Srl"; è stata successivamente trasformata in Ferrovie dello Stato SpA (delibera assembleare del 13 luglio 2001) ed è divenuta operativa dal 1° luglio 2001, con funzioni di Capogruppo.

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

Si riportano qui di seguito i principali elementi relativi alla gestione, desumibili dal bilancio di esercizio, rinviando ai paragrafi successivi l'esame più analitico del conto economico e dello stato patrimoniale.

(in migliaia di Euro)

	FS SpA	**2006**	**2007**	**2008**
1	Valore della produzione	169.920	224.413	188.520
2	- di cui Ricavi da vendite e prestazioni	56.574	139.150	140.525
3	Costi della produzione prima degli amm.ti, svalutazioni, accant.ti ed altri	209.318	179.450	135.053
4	**Margine del valore della produzione prima degli amm.ti e delle svalutazioni** (1-3)	**-39.398**	**44.963**	**53.467**[13]
5	Ammortamenti, svalutazioni, accant.ti ed oneri diversi di gestione	45.120	117.093	43.376
6	**Margine del valore della produzione** (4-5)	**-84.518**	**-72.130**	**10.091**
7	Proventi ed oneri finanziari	134.072	41.731	47.337
8	Rettifiche di valore di attività finanziarie	-1.989.616	-402.659	-41.643
9	Proventi ed oneri straordinari	4.480	7.751	5.526
10	**Risultato prima delle imposte** (6+7+8+9)	**-1.935.582**	**-425.307**	**21.311**
11	Imposte sul reddito d'esercizio	1.900	-32.587	-10.018
12	**Utile (o perdita) di esercizio** (10-11)	**-1.937.482**	**-457.893**	**11.293**

Dall'esame dei dati della gestione 2007-2008 emerge un consistente miglioramento, rispetto all'esercizio 2006:

[13] Si evidenzia come la differenza rispetto al Margine operativo lordo riportato nella Relazione al Bilancio 2008 deriva dal fatto che i ricavi ed i costi operativi sono stati considerati al netto delle sopravvenienze, attribuibili all'aggiornamento di stime effettuate negli esercizi precedenti, e degli utilizzi dei fondi, in quanto non riferiti ad attività caratteristica.

- del margine del valore della produzione prima degli ammortamenti, svalutazioni, accantonamenti ed oneri diversi di gestione, passato dai -39,4 milioni del 2006 ai 45 milioni di euro nel 2007 e ai 53,5 milioni di euro nel 2008;

- del risultato prima delle imposte, passato dai -1.935,6 milioni di euro di perdita nel 2006 ai -425,3 milioni di euro di perdita nel 2007 e ai 21,3 milioni di euro di utile nel 2008;

- del risultato d'esercizio finale, passato da una perdita nel 2006 pari a (-) 1.937,5 milioni di euro ad una perdita nel 2007 di (-) 457,9 milioni di euro e ad un utile di 11,3 milioni di euro nel 2008.

Sul risultato netto del 2008 ha inciso, in particolare, il miglioramento del saldo della gestione finanziaria che accoglie, fra l'altro, la svalutazione per la perdita di valore della controllata Trenitalia SpA per un ammontare di soli 42 milioni di euro contro i 403 milioni di euro nel 2007.

Il patrimonio netto è passato da 36 miliardi 172 milioni 290 mila euro al 31.12.2006 a 35 miliardi 968 milioni 996 mila euro al 31.12.2007, per effetto della perdita dell'esercizio di 457 milioni 893 mila euro. Al 31 dicembre 2008, lo stesso risulta pari a 35 miliardi 980 milioni 290 mila euro a seguito dell'utile conseguito nell'esercizio.

Tra i fatti di rilievo per l'esercizio 2007, possono segnalarsi:

- scissione totale della società Ferrovie Real Estate Spa, il cui patrimonio immobiliare è stato attribuito in parte a Trenitalia SpA e in parte a Ferrovie dello Stato SpA; ciò ha comportato per la Società la diversificazione della propria mission, allargando l'attività operativa anche al campo della gestione immobiliare;
- emissioni obbligazionarie: la Società ha emesso sei prestiti obbligazionari per complessivi 600 milioni di euro, interamente sottoscritti dalla società Eurofima S.A., il cui rimborso è previsto in unica soluzione alle rispettive scadenze. Le risorse acquisite sono state utilizzate per la concessione di finanziamenti intercompany a Trenitalia Spa per il rinnovo e l'ammodernamento del materiale rotabile. Tali prestiti obbligazionari hanno raggiunto l'importo di 2.692,4 milioni di euro, con scadenze fino al 30 marzo 2027;
- mutuo BEI: è stato contratto un mutuo di 1.000 milioni di euro con la BEI, utilizzato per la concessione di prestiti intercompany a RFI – Rete Ferroviaria Italiana SpA e TAV SpA, finalizzati alla prosecuzione dei lavori

relativi alla linea AV/AC Torino-Milano-Napoli. Complessivamente, il debito nei confronti del mercato (obbligazioni, banche e altri finanziatori) assomma a 6.373 milioni di euro, con un aumento di 2.100 milioni di euro rispetto al precedente esercizio, derivante da obbligazioni per 600 milioni di euro e da debiti verso il sistema bancario per 1.500 milioni di euro (di cui 613 milioni di euro riconducibili agli effetti della scissione totale di Ferrovie Real Estate SpA).

Tra i fatti successivi alla chiusura dell'esercizio 2007 è da segnalare la riduzione del capitale di Trenitalia SpA deliberata dall'Assemblea dell' 8 aprile 2008 ai sensi dell'art. 2446 del codice civile, in considerazione del permanere della situazione prevista dal predetto articolo, già manifestatasi nel 2006. A seguito della riduzione, il capitale sociale della menzionata controllata si è ridotto da 2.570 milioni di euro a 1.033 milioni di euro, avendo assorbito interamente le perdite accumulate fino al 31.12.2007.

Tra i fatti di rilievo per l'esercizio 2008, possono segnalarsi:

- Progetto di "asset allocation". Nel contesto del processo di riorganizzazione, risanamento, sviluppo che, con riferimento agli asset immobiliari, indica tra gli obiettivi prioritari quello dell'ottimizzazione della redditività del patrimonio non strumentale all'esercizio, si sono concretizzate, in particolare le seguenti operazioni societarie:

a) in data 1 gennaio 2008 ha avuto effetto l'atto di scissione parziale di RFI - Rete Ferroviaria Italiana Spa, mediante assegnazione del ramo d'azienda "Aree non strumentali costituite da terminali merci", a favore di FS Logistica Spa, (controllata direttamente da Ferrovie dello Stato SpA), stipulato il 21 dicembre 2007;

b) in data 1 dicembre 2008 ha avuto effetto l'atto di scissione parziale di RFI-Rete Ferroviaria Italiana Spa mediante assegnazione di parte del suo patrimonio a favore di FS Sistemi Urbani Srl, (controllata direttamente da Ferrovie dello Stato SpA), stipulato il 21 novembre 2008.

c) in data 24 dicembre 2008 ha avuto efficacia l'atto di scissione parziale di RFI – Rete Ferroviaria Italiana Spa mediante assegnazione di parte del patrimonio a favore di Ferrovie dello Stato Spa, stipulato in data 23 dicembre 2008.

- Emissioni obbligazionarie: la Società ha emesso un prestito obbligazionario per complessivi 600 milioni di euro, interamente sottoscritti dalla società Eurofima S.A., il cui rimborso è previsto in unica soluzione alla scadenza

del settembre 2013. Le risorse acquisite sono state utilizzate per la concessione di finanziamenti intercompany a Trenitalia Spa per il rinnovo e l'ammodernamento del materiale rotabile. I prestiti obbligazionari, a tal fine contratti, hanno raggiunto l'importo di 3.292,4 milioni di euro, con scadenze fino al 30 marzo 2027.

- Prestito RTC (Riunione Temporanea Concorrenti): Ferrovie dello Stato Spa a seguito di procedura negoziata ha contratto un prestito fino ad un massimo di 800 milioni di euro con la RTC (composta da CDP-Cassa Depositi e Prestiti e Dexia Crediop) per la concessione di prestiti intercompany a RFI e TAV finalizzati alla prosecuzione dei lavori relativi alla linea AV/AC Torino-Milano-Napoli.

6.2 Dati di dettaglio relativi ai conti economici degli esercizi 2007 e 2008

I dati relativi alle voci del conto economico sono riportati nella tabella che segue; per una migliore comprensione i dati degli esercizi 2007-08 sono stati posti a raffronto con le risultanze dell'esercizio 2006:

CONTO ECONOMICO FS SpA

		2006	2007	2008
A.	**VALORE DELLA PRODUZIONE**			
1	**Ricavi da vendite e prestazioni**	**56.574.401**	**139.149.635**	**140.525.174**
2	**Variazioni immobili di trading**	**0**	**-34.218.135**	**-49.215.687**
3	**Variazioni dei lavori in corso su immobili in ristrutturazione**	**0**	**825.316**	**1.267.551**
4	**Incrementi di immobilizzazioni per lavori interni**	**0**	**243.749**	**213.263**
5	**Altri ricavi**	**113.345.634**	**118.412.403**	**95.729.576**
	Contributi in conto esercizio	83.788	72.680	9.452
	Altri ricavi e proventi	113.261.846	118.339.723	95.729.576
		169.920.035	**224.412.968**	**188.519.877**
B.	**COSTI DELLA PRODUZIONE**			
6	**Per materie prime**	**163.997**	**861.752**	**1.057.589**
7	**Per servizi**	**132.771.113**	**103.283.150**	**67.671.332**
8	**Per godimento beni di terzi**	**9.614.634**	**14.261.417**	**12.785.388**
9	**Per personale**	**66.768.319**	**61.043.421**	**53.538.836**
	a) Salari e stipendi	42.353.176	41.446.887	39.126.746
	b) Oneri sociali	9.460.553	10.320.892	10.223.360
	c) Trattamento di fine rapporto	3.515.623	3.545.520	3.247.085
	e) Altri costi	11.438.967	5.730.122	941.645
10	**Ammortamenti e svalutazioni**	**16.496.540**	**35.878.001**	**24.641.583**
	a) Ammortamento delle immobilizzaz. immateriali	14.454.289	13.993.466	12.758.500
	b) Ammortamento delle immobilizzaz. materiali	2.040.905	12.045.839	11.550.757
	d) Svalutazione dei crediti compresi nell'attivo circolante e delle disponibilità liquide	1.346	2.820.427	332.326
12	**Accantonamenti per rischi**	**12.511.757**	**18.141.144**	**1.546.190**
13	**Altri accantonamenti**	**0**	**46.000.000**	0
14	**Oneri diversi di gestione**	**16.111.755**	**17.073.870**	**17.188.271**
		254.438.115	**296.542.755**	**178.429.189**
	DIFFERENZA (A-B)	**-84.518.080**	**-72.129.787**	**10.090.688**

(segue conto economico)

		2006	2007	2008
C.	**PROVENTI E ONERI FINANZIARI**			
15	**Proventi da partecipazioni**	**90.067.442**	**37.750.504**	**70.436.883**
	in imprese controllate e collegate	88.286.055	36.037.987	68.654.398
	in altre imprese	1.781.387	1.712.517	1.782.485
16	**Altri proventi finanziari**	**165.823.387**	**312.005.431**	**393.298.198**
	a) da crediti iscritti nelle immobilizzazioni	71.190.652	204.523.191	277.929.687
	d1) proventi diversi da imprese controllate e collegate	37.370.650	46.695.214	50.231.996
	d2) proventi diversi da altri	57.262.085	60.787.026	65.136.511
17	**Interessi e altri oneri finanziari**	**126.657.958**	**312.222.249**	**400.268.916**
	a) Verso imprese controllate e collegate	59.384.145	69.085.799	73.129.517
	b) Su debiti obbligazionari	56.594.287	104.018.007	146.783.076
	c) Su debiti verso Istituti finanziari	0	125.845.128	167.017.208
	d) Oneri finanziari diversi	10.679.526	13.273.315	13.339.115
17b	**Utili (o perdite) su cambi**	**4.839.591**	**4.197.295**	**-16.129.267**
		134.072.462	**41.730.981**	**47.336.898**
D.	**RETTIFICHE DI VALORE DI ATT. FINANZIARIE**			
18	**Rivalutazioni**	**0**	**0**	**0**
19	**Svalutazioni**	**1.989.616.195**	**402.658.824**	**41.642.650**
		-1.989.616.195	**-402.658.824**	**-41.642.650**
E.	**PROVENTI E ONERI STRAORDINARI**			
20	**Proventi straordinari**	**7.738.087**	**8.925.847**	**8.592.790**
21	**Oneri straordinari**	**3.257.779**	**1.174.744**	**3.066.808**
		4.480.308	**7.751.103**	**5.525.982**
	RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE (A-B+C+D+E)	**-1.935.581.505**	**-425.306.527**	**21.310.918**
22	IMPOSTE SUL REDDITO	-1.900.000	-32.586.491	10.017.658
	UTILE (O PERDITA) DELL'ESERCIZIO	**-1.937.481.505**	**-457.893.018**	**11.293.260**

Nei paragrafi successivi sono riportati i commenti alle variazioni intervenute negli esercizi 2007 e 2008.

6.2.1. Conto economico 2007

Nel corso dell'esercizio 2007, si è registrato un aumento del valore della produzione che ammonta a 224 milioni 413 mila euro, con una variazione positiva di 54 milioni 493 mila euro rispetto al 2006.

I ricavi derivano principalmente dalle attività, acquisite con la scissione della società Ferrovie Real Estate Spa, di vendita di immobili e terreni di trading, nonché, in continuità con il passato, dai rapporti che Ferrovie dello Stato Spa intrattiene con le società del Gruppo alle quali fornisce essenzialmente servizi di consulenza e assistenza, brokeraggio e per l'utilizzo del marchio.

I costi della produzione ammontano nel 2007 a 296 milioni 543 mila euro, con una variazione in aumento di 42 milioni 105 mila euro rispetto al 2006.

Le Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci presentano un incremento di 698 mila euro attribuibile essenzialmente ai costi sostenuti sul patrimonio trasferito da Ferrovie Real Estate Spa con la scissione.

I costi per servizi ammontano nel 2007 a 103 milioni 283 mila euro registrando una variazione in diminuzione di 29 milioni 488 mila euro rispetto al 2006.

La riduzione dei costi per servizi si riferisce essenzialmente alle seguenti voci significative:

- costi per il servizio "Polfer": riduzione dovuta al fatto che la gestione operativa del servizio della Polfer è stato affidato alla controllata Rete Ferroviaria Italiana Spa;
- costi per "Premi assicurativi": riduzione attribuibile alla nuova modalità di gestione dei rapporti assicurativi che, a partire, dal secondo semestre 2007, sono stati gestiti da Ferrovie dello Stato Spa direttamente in nome e per conto delle società del Gruppo.

I costi per "godimento beni di terzi" presentano un incremento di 4 milioni 647 mila euro.

Per effetto della scissione Ferrovie dello Stato Spa è divenuta proprietaria degli immobili utilizzati ed è subentrata nei rapporti che l'ex Ferrovie Real Estate Spa intratteneva con la società Express Holding Spa,

nell'ambito dell'operazione cosiddetta "Pacchetto a reddito" quale unica controparte nei rapporti di locazione con la suddetta società.

La voce "costi del personale", che ammonta nel 2007 a 61 milioni 43 mila euro, registra una variazione in diminuzione (pari a 5 milioni 725 mila euro) rispetto all'esercizio 2006. La riduzione della voce è attribuibile essenzialmente agli "Altri costi" che riflette sia la riduzione degli oneri per gli incentivi per il rinvio al pensionamento, sia i minori oneri collegati alla cessazione degli incarichi di talune figure apicali.

La voce "accantonamenti per rischi e altri oneri" ammonta al 31 dicembre 2007 a 64 milioni 141 mila euro e si riferisce principalmente alla stima degli oneri per bonifiche degli immobili di trading e alle ulteriori probabili minusvalenze collegate al patrimonio alloggiativo in portafoglio (accantonamenti per rischi pari a 18 milioni di euro e ad accantonamenti per oneri 8 milioni di euro), nonché alla stima degli oneri (accantonamenti per 38 milioni di euro) da sostenere per bonificare i beni trasferiti all'ex Ferrovie Real Estate Spa da Rete Ferroviaria Italiana Spa, con atto di scissione parziale del 4 agosto 2006, e, per una parte minore, a fronte di oneri capitalizzati nelle immobilizzazioni immateriali oggetto di approfondimenti riguardo alla loro utilità futura.

La voce "proventi ed oneri finanziari" ammonta nel 2007 a 41 milioni 731 mila euro con una variazione in diminuzione di 92 milioni 341 mila euro rispetto al 2006. Le principali variazioni in aumento sono state registrate nei proventi da crediti, iscritti nelle immobilizzazioni per gli interessi maturati (133 milioni 332 mila euro rispetto al 2006) e negli oneri finanziari (185 milioni 564 mila euro) relativi agli interessi maturati sui prestiti contratti per il finanziamento degli investimenti delle controllate per la realizzazione dell'infrastruttura e del materiale rotabile, rimasti in parte da erogare, e dei prestiti trasferiti con la scissione dalla società Ferrovie Real Estate SpA.

I "proventi da partecipazioni" hanno subito una variazione negativa di 52 milioni 316 mila euro; nel 2006 la società Ferrovie Real Estate SpA aveva distribuito dividendi per 50 milioni di euro. Si evidenzia che la voce "oneri finanziari diversi" (13 milioni 273 mila euro, per il 2007) si riferiscono principalmente agli interessi maturati a favore del Fondo a gestione bilaterale legge n.449/97 (4 milioni 781 mila euro) e alle risultanze delle operazioni di *interest rate swap* collegate alle operazioni di cartolarizzazione/cessione dei crediti fiscali (7 milioni 763 mila euro).

La posta "svalutazioni di partecipazioni" ammonta nel 2007 a 402 milioni 659 mila euro, attribuibile alla svalutazione della partecipazione della società Trenitalia SpA per 402 milioni 624 mila euro, cui si aggiunge la svalutazione della società Immobiliare Ferrovie Srl per 35 mila euro.

Il saldo "proventi e oneri straordinari" ammonta complessivamente a 7 milioni 751 mila euro con una variazione in aumento di 3 milioni 271 mila euro rispetto al 2006. L'incremento è attribuibile essenzialmente alla voce "sopravvenienze attive", che è costituita principalmente dalla rettifica del pro-rata derivante dalla dichiarazione dell'IVA del 2006 per 5 milioni 132 mila euro.

6.2.2. Conto economico 2008

Il valore della produzione, registrato nell'esercizio 2008, ammonta a 188 milioni 520 mila euro, con una variazione in diminuzione di 35 milioni 893 mila euro rispetto al 2007.

I ricavi, come per l'esercizio precedente, derivano principalmente dai rapporti che Ferrovie dello Stato SpA intrattiene con le società del Gruppo alle quali fornisce essenzialmente servizi di consulenza e assistenza, brokeraggio e dall'utilizzo del marchio, nonché dalla vendita di immobili e terreni di trading.

I costi della produzione ammontano a 178 milioni 429 mila euro, con una variazione in diminuzione di 118 milioni 114 mila euro rispetto al 2007.

I costi per servizi ammontano nel 2008 a 67 milioni 671 mila euro rispetto a 103 milioni 283 mila euro nel 2007 registrando una variazione in diminuzione di 35 milioni 612 mila euro rispetto al 2007. La riduzione si riferisce essenzialmente alle seguenti cause:

- azzeramento del costo verso la Polfer, dovuto al fatto che la gestione operativa del relativo servizio è stato affidato, nel corso del 2007, alla struttura di Protezione Aziendale di Rete Ferroviaria Italiana SpA.
- riduzione dei "Premi assicurativi", attribuibile alla nuova modalità di gestione dei rapporti assicurativi che, a partire dal secondo semestre 2007, vede la Capogruppo nel ruolo di interfaccia delle società di assicurazione e di coordinamento del servizio, mentre la gestione operativa amministrativo-contabile con le stesse è passata, per la quasi totalità, direttamente alle società del Gruppo. Analoga riduzione è riscontrabile nei "Rimborsi di assicurazioni".

La voce costi del personale, che ammontano nel 2008 a 53 milioni 539 mila euro, registra una variazione in diminuzione (pari a 7 milioni 505 mila euro) rispetto all'esercizio 2007. La riduzione della voce è attribuibile essenzialmente ai seguenti fattori:

- al decremento della voce "Salari e stipendi", attribuibile alla diminuzione del costo relativo al personale dirigente (3 milioni 16 mila euro) che ha subito una riduzione nella consistenza di circa il 10%, riduzione in minima parte compensata dall'aumento del costo per il restante personale (696 mila euro) ;
- alla riduzione della voce "Altri costi", dovuta essenzialmente al decremento dell'incentivo all'esodo (3 milioni 932 mila euro) e dell'incentivo per il rinvio al pensionamento (856 mila euro).

La voce "accantonamenti per rischi e altri accantonamenti" ammonta, al 31 dicembre 2008, a 1 milione 546 mila euro e si riferisce per 561 mila euro, alla stima degli oneri relativi al contenzioso nei confronti di terzi a seguito di una più puntuale stima del contenzioso in essere, e per 985 mila euro all'adeguamento dei rischi collegati a partite di natura fiscale.

La voce proventi ed oneri finanziari ammonta nel 2008 a 47 milioni 337 mila euro, con una variazione in aumento di 5 milioni 606 mila euro rispetto al 2007. Le principali variazioni in aumento sono state registrate:

- nei proventi da crediti iscritti nelle immobilizzazioni finanziarie per gli interessi maturati (73 milioni 406 mila euro rispetto al 2007);
- negli oneri finanziari (88 milioni 47 mila euro) relativi agli interessi maturati sui prestiti contratti per il finanziamento degli investimenti delle controllate per la realizzazione dell'infrastruttura e del materiale rotabile;
- nei proventi da partecipazioni che hanno registrato un incremento di 32 milioni 686 mila euro, per maggiori dividendi percepiti.

Si evidenzia che la voce oneri finanziari diversi (13 milioni 339 mila euro per il 2008) si riferisce principalmente agli interessi maturati a favore del Fondo a gestione bilaterale di cui alla legge 449/97 (5 milioni 254 mila euro) e alle risultanze delle operazioni di *interest rate swap* collegate alle operazioni di cartolarizzazione/cessione dei crediti fiscali (7 milioni 890 mila euro).

La posta "Svalutazioni di partecipazioni" ammonta a 41 milioni 643 mila euro ed è attribuibile essenzialmente alla svalutazione della partecipazione della società Trenitalia SpA (41 milioni 590 mila euro).

Il saldo dei proventi e degli oneri straordinari ammonta complessivamente a 5 milioni 526 mila euro, con una variazione in diminuzione di 2 milioni 225 mila euro rispetto al 2007.

6.3. Dati di dettaglio relativi allo stato patrimoniale 2007 e 2008

Le voci componenti lo stato patrimoniale degli esercizi 2007 e 2008, comparati con l'esercizio 2006, sono riportati nella tabella che segue (esse trovano analitico esame e commento nelle note integrative elaborate dalla Capogruppo).

STATO PATRIMONIALE FS SpA

(in unità di Euro)

		2006	2007	2008
	ATTIVO			
B.	**IMMOBILIZZAZIONI**			
I	Immobilizzazioni immateriali	29.042.064	21.970.827	24.235.263
II	Immobilizzazioni materiali	5.807.273	818.812.632	797.669.102
III	Immobilizzazioni finanziarie	37.717.705.520	40.426.287.380	41.707.328.194
	di cui Partecipazioni	*35.542.109.886*	34.646.810.060	35.362.683.196
	Crediti verso imprese controllate	*2.106.750.258*	5.707.608.959	6.267.419.866
	Crediti verso altri	*68.845.376*	*71.868.361*	*77.225.132*
	TOTALE B	**37.752.554.857**	**41.267.070.839**	**42.529.232.559**
C.	**ATTIVO CIRCOLANTE**			
I	Rimanenze	0	528.915.937	547.490.025
II	Crediti	4.751.446.227	4.347.618.437	4.295.330.910
III	Attività finanziarie che non costituiscono partecipazioni	0	30.031.452	30.031.452
IV	Disponibilità liquide	2.472.907.611	1.206.486.892	615.586.492
	TOTALE C	**7.224.353.838**	**6.113.052.718**	**5.488.438.879**
D.	**RATEI E RISCONTI**	**9.365.609**	**30.334.934**	**38.802.255**
	TOTALE ATTIVO	**44.986.274.304**	**47.410.458.491**	**48.056.473.693**
	PASSIVO			
A.	**PATRIMONIO NETTO**			
I	Capitale sociale	38.790.425.485	38.790.425.485	38.790.425.485
IV	Riserva legale	10.423.539	10.423.539	10.423.539
VII	Altre riserve	27.896.982	282.496.151	282.496.151
VIII	Utili portati a nuovo	-718.974.390	-2.656.455.894	-3.114.348.912
IX	Utile dell'esercizio	-1.937.481.505	-457.893.018	11.293.260
	TOTALE A	**36.172.290.111**	**35.968.996.263**	**35.980.289.523**
B.	**FONDI PER RISCHI E ONERI**			
2	Per imposte. anche differite	208.748.002	425.123.027	473.793.235
3	Altri	69.540.379	421.469.521	383.074.740
	TOTALE B	**278.288.381**	**846.592.548**	**856.867.975**
C.	**TFR LAVORO SUBORDINATO**	**24.721.063**	**23.796.192**	**22.793.501**
D.	**DEBITI**			
1	Obbligazioni	2.092.400.000	2.692.400.000	3.292.400.000
4	Debiti verso banche	0	1.613.505.248	1.475.000.000
5	Debiti verso altri finanziatori	2.179.858.394	2.066.738.496	2.498.769.865
6	Acconti	70.234	1.148.563	2.376.615
7	Debiti verso fornitori	21.731.647	21.577.240	23.530.780
9	Debiti verso imprese controllate	3.879.111.180	3.817.629.946	3.510.435.467
10	Debiti verso imprese collegate	6.534.175	7.560.115	9.835.492
12	Debiti tributari	2.866.010	2.644.901	1.965.188
13	Debiti verso ist. di previdenza e sicurezza sociale	3.275.459	4.486.817	4.806.684
14	Altri debiti	312.239.367	310.629.484	336.305.317
	TOTALE D	**8.498.086.466**	**10.538.320.810**	**11.155.425.408**
E.	**RATEI E RISCONTI**	**12.888.283**	**32.752.678**	**41.097.286**
	TOTALE PASSIVO	**44.986.274.304**	**47.410.458.491**	**48.056.473.693**

6.3.1. Stato patrimoniale 2007

Nell'ambito delle immobilizzazioni la posta che appare significativa per l'esercizio 2007 è relativa alle immobilizzazioni materiali che ammonta a 818 milioni 813 mila euro con una variazione in aumento di 813 milioni 5 mila euro rispetto all'esercizio 2006.

Tale incremento si riferisce essenzialmente alla voce "Terreni e fabbricati", acquisita a seguito della scissione della società Ferrovie Real Estate Spa, che comprende le aree destinate alla valorizzazione, le linee dismesse, e alcune officine, in quanto non destinate al momento alla vendita.

Le immobilizzazioni finanziarie ammontano a 40 miliardi 426 milioni 287 mila euro con una variazione in aumento di 2 miliardi 708 milioni 582 mila euro rispetto al 2006.

Più in particolare, le partecipazioni ammontano complessivamente, per il 2007, a 34 miliardi 646 milioni 810 mila euro con una variazione in diminuzione di 895 milioni 300 mila euro rispetto al 31 dicembre 2006.

Le partecipazioni in imprese controllate sono pari a 34 miliardi 489 milioni 727 mila mila euro con un decremento, di 865 milioni 288 mila euro rispetto al 2006.

Le principali variazioni riguardano:

- la scissione della società Ferrovie Real Estate SpA, che ha fatto registrare una variazione negativa per la cancellazione della partecipazione nella società stessa per 773 milioni 616 mila euro e una variazione positiva di 50 mila euro per l'acquisizione della controllata Immobiliare Ferrovie S.r.l.;
- l'acquisizione della controllata FS Logistica SpA dalla società Trenitalia SpA al valore di 61 milioni 405 mila euro;
- l'acquisizione della controllata Italcertifer S.c.p.A. dalla società Trenitalia SpA al valore netto di 99 mila euro; al valore di carico di 211 mila euro si contrappongono debiti per decimi da versare per 112 mila euro;
- l'aumento del capitale sociale della controllata Rete Ferroviaria Italiana SpA per 250 milioni di euro;
- il versamento a fondo perduto alla controllata Sap S.r.l. in liquidazione effettuato nel 2007 di 255 mila euro;
- il decremento del valore della partecipazione della controllata FS Lab S.r.l. a seguito della riduzione del capitale sociale, con relativo rimborso di

680 mila euro. La riduzione volontaria era stata deliberata dall'Assemblea dei soci in data 30 novembre 2006;

- la svalutazione della controllata Trenitalia SpA per la perdita accertata dalla stessa al 31 dicembre 2007 (402 milioni 624 mila euro);
- la svalutazione della controllata Immobiliare Ferrovie S.r.l. per 35 mila euro per le perdite dalla stessa registrate a tutto il 31 dicembre 2007.

Le disponibilità liquide ammontano nel 2007 a 1 miliardo 206 milioni 487 mila euro con una variazione in diminuzione di 1 miliardo 266 milioni 421 mila euro rispetto al 31 dicembre 2006, attribuibile essenzialmente all'accredito avvenuto in data 29 dicembre 2006 del netto ricavo del prestito contratto con la Cassa Depositi e Prestiti per 2 miliardi 179 milioni 858 mila euro erogato alle società RFI – Rete Ferroviaria Italiana SpA e TAV SpA nel 2007. La giacenza presso istituti bancari a postali (1 miliardo 158 milioni 91 mila euro), comprende depositi a scadenza per 408 milioni di euro, impieghi a breve per 120 milioni 500 mila euro e somme residue dei prestiti contratti con la BEI nel 2007, destinati al finanziamento degli investimenti dell'infrastruttura ferroviaria, ancora da erogare alle controllate Rete Ferroviaria Italiana SpA e TAV SpA, per 572 milioni 619 mila euro.

La posta patrimonio netto ammonta a 35 miliardi 968 milioni 996 mila euro, con una variazione in diminuzione di 203 milioni 294 mila euro rispetto al 31 dicembre 2006.

Le variazioni intervenute nel periodo riguardano:

- la costituzione della riserva di 254 milioni 599 mila euro a seguito della scissione della controllata Ferrovie Real Estate SpA a favore della Società;
- il riporto a nuovo della perdita registrata nell'esercizio 2006 di 1 miliardo 937 milioni 481 mila euro, da delibera Assembleare del 27 aprile 2007.
- il decremento per la perdita del periodo di 457 milioni 893 mila euro.

Il capitale sociale al 31 dicembre 2007, interamente sottoscritto e versato dal socio unico Ministero dell'Economia e delle Finanze, ammonta a 38 miliardi 790 milioni 425 mila 485 euro ed è composto da 38 miliardi 790 milioni 425 mila 485 azioni del valore nominale di 1 euro ciascuna.

La posta Fondo per rischi ed oneri ammonta, per il 2007, a 846 milioni 593 mila euro con una variazione in aumento di 568 milioni 304 mila euro rispetto al 31 dicembre 2006.

Le variazioni in aumento più significative sono attribuibili ai seguenti fattori:

- acquisizione del fondo oneri officine, bonifiche e perdite di valori su immobilizzazioni, pari a 256 milioni 474 mila euro, a seguito della scissione totale della società Ferrovie Real Estate SpA La costituzione di tale fondo è da porre in relazione alla presunta ridotta redditività delle officine trasferite, a fronte degli oneri da sostenere per la bonifica di taluni siti e al presunto minor valore dei cespiti a suo tempo trasferiti dalla società Rete Ferroviaria Italiana SpA con atto di scissione parziale del 4 agosto 2006.
- accantonamenti per 38 milioni di euro a seguito della stima degli oneri da sostenere per bonificare i beni trasferiti all'ex Ferrovie Real Estate SpA da Rete ferroviaria Italiana SpA, con atto di scissione parziale del 4 agosto 2006, e a fronte di oneri capitalizzati nelle immobilizzazioni immateriali oggetto di approfondimenti riguardo alla loro utilità futura e per 26 milioni di euro per gli oneri stimati per bonifiche degli immobili di trading e delle probabili ulteriori minusvalenze collegate al patrimonio alloggiativo in portafoglio.

La posta debiti ammonta, per il 2007, a 10 miliardi 538 milioni 321 mila euro con una variazione in aumento di 2 miliardi 40 milioni 234 mila euro rispetto al 31 dicembre 2006.

In tale ambito appaiono di rilievo le Obbligazioni emesse per 2 miliardi 692 milioni 400 mila euro, relative a 20 emissioni sottoscritte interamente dalla società Eurofima (*private placement*). Il ricorso a detti prestiti è finalizzato al finanziamento di investimenti della società Trenitalia SpA per il programma di ammodernamento del materiale rotabile. Il rimborso dei prestiti è previsto in unica soluzione alla scadenza; il godimento delle cedole è semestrale, a tasso d'interesse variabile.

6.3.2. Stato patrimoniale 2008

Le immobilizzazioni materiali ammontano, al 31 dicembre 2008, a 797 milioni 669 mila euro con una variazione in diminuzione di 21 milioni 144 mila euro rispetto al 31 dicembre 2007.

Le immobilizzazioni finanziarie ammontano a 41 miliardi 707 milioni 328 mila euro con una variazione in aumento di 1 miliardo 281 milioni 41 mila euro rispetto al 31 dicembre 2007.

Più in particolare, le partecipazioni ammontano complessivamente, per il 2008, a 35 miliardi 362 milioni 683 mila euro con una variazione in aumento di 715 milioni 873 mila euro rispetto al 31 dicembre 2007.

Le partecipazioni in imprese controllate sono pari a 35 miliardi 205 milioni 898 mila euro con un incremento di 716 milioni 171 mila euro rispetto al 2007.

Le principali variazioni riguardano:

- l'aumento del capitale sociale della controllata Rete Ferroviaria Italiana SpA per 250 milioni di euro e la riduzione di 3 milioni 312 mila euro per effetto della scissione parziale a favore della Società di parte del patrimonio;
- l'abbattimento del capitale sociale di 2 miliardi 47 milioni 325 mila euro e il trasferimento dei crediti immobilizzati per versamenti in conto futuri aumenti di capitale di 510 milioni 790 mila euro della società Trenitalia SpA; il fondo svalutazione partecipazioni, accantonato al 31 dicembre 2007 (2 miliardi 47 milioni 325 mila euro) è stato interamente utilizzato per la predetta operazione ed è stato successivamente ricostituito per 41 milioni 590 mila euro, a seguito della perdita registrata al 31 dicembre 2008.
- la ricapitalizzazione della società Immobiliare Ferrovie Srl, di 5 mila euro, effettuata a seguito della riduzione del capitale sociale di 35 mila euro, per perdite cumulate, e della ricostituzione dello stesso al valore di 20 mila euro. Al 31 dicembre 2008 la controllata è stata svalutata ulteriormente per 35 mila euro per adeguarne il valore al patrimonio netto;
- l'acquisto da Rete Ferroviaria Italiana SpA della società Self Srl per un valore di 35 mila euro, con effetto dal 12 agosto 2008;
- la scissione parziale avvenuta in data 22 luglio 2008 della collegata Isfort SpA a favore della società FS Formazione SpA, di nuova costituzione, per 258 mila euro. Occorre precisare che, in data 1° agosto 2008, è stata formalizzata l'operazione di trasferimento azioni e contestuale riassetto delle partecipazioni detenute da Fondazione BNC e Gruppo FS (Ferrovie dello Stato SpA, Rete Ferroviaria Italiana SpA e Trenitalia SpA) sia in Isfort SpA che in FS Formazione SpA. A seguito di tale riassetto la società FS Formazione SpA risulta controllata da Ferrovie dello Stato SpA, mentre la società Isfort SpA da collegata è stata trasferita nella voce "Altre partecipazioni".

Ulteriori variazioni compensative, a seguito di scissioni parziali avvenute tra le società controllate, hanno riguardato modifiche nell'assetto partecipativo.

La voce Partecipazioni in imprese collegate ammonta a 23 milioni 61 mila euro e si è decrementata di 354 mila euro rispetto all'esercizio 2007. Nel corso dell'esercizio, come già detto, è stata effettuata la scissione della società Isfort SpA, collegata diretta, con la costituzione della società FS Formazione per 258 mila euro. La partecipazione è stata, inoltre, svalutata sulla base del patrimonio netto di pertinenza e riclassificata nella voce "Altre partecipate".

Le disponibilità liquide ammontano a 615 milioni 586 mila euro, con una variazione in diminuzione di 590 milioni 900 mila euro rispetto al 31 dicembre 2007. La giacenza presso istituti bancari e postali (562 milioni 278 mila euro) comprende depositi a scadenza per 480 milioni di euro e impieghi a breve per 25 milioni di euro.

Si precisa, inoltre, che le somme in giacenza al 31 dicembre 2007, comprendevano la quota non erogata del prestito contratto con la BEI destinata al finanziamento degli investimenti (572 milioni 619 mila euro), che nel corso del 1° semestre 2008 è stata versata alle società Rete Ferroviaria SpA e TAV SpA.

La posta patrimonio netto ammonta a 35 miliardi 980 milioni 290 mila euro, con una variazione in aumento di 11 milioni 293 mila euro rispetto al 31 dicembre 2007.

Le variazioni intervenute nel periodo riguardano:

- il riporto a nuovo della perdita registrata nell'esercizio 2007 di 457 milioni 893 mila euro, a seguito di delibera Assembleare del 4 giugno 2008;
- l'incremento per l'utile di esercizio di 11 milioni 293 mila euro.

Il capitale sociale al 31 dicembre 2008, interamente sottoscritto e versato dal socio unico Ministero dell'Economia e delle Finanze, è rimasto invariato rispetto al 31 dicembre 2007.

La posta "Fondi per rischi e oneri" ammonta a 856 milioni 868 mila euro con una variazione in aumento di 10 milioni 275 mila euro rispetto al 31 dicembre 2007, attribuibile essenzialmente agli utilizzi per 25 milioni 890 mila euro, al rilascio di fondi eccedenti per 19 milioni 800 mila euro e incrementi per 61 milioni 419 mila euro. Gli incrementi sono per la quasi totalità riferibili al Fondo imposte differite e al Fondo da consolidato fiscale ires.

La posta "debiti" ammonta a 11 miliardi 155 milioni 425 mila euro, con una variazione in aumento di 617 milioni 105 mila euro rispetto al 31 dicembre 2007.

In tale ambito appaiono di rilievo le Obbligazioni emesse per 3 miliardi 292 milioni 400 mila euro, interamente sottoscritte dalla società Eurofima (2 miliardi 692 milioni 400 mila euro a fine 2007). Nel luglio 2008 la Società ha stipulato un ulteriore prestito obbligazionario (serie 21) con Eurofima (private placement) di 600 milioni di euro, che rappresenta l'incremento del debito nell'anno con scadenza in unica soluzione al 5 settembre 2013.

7. Andamento della gestione delle principali società del Gruppo FS

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

È da segnalare che le tre maggiori società del Gruppo - RFI, Trenitalia e TAV - concentrano più del 90% del capitale e sono titolari delle funzioni fondamentali e strategiche dell'intero Gruppo.

Relativamente ad RFI - per la quale è stato già ampiamente riferito nella specifica relazione al Parlamento cui si rinvia - si segnala che il risultato di esercizio nel 2007 è stato positivo per 16 milioni 883 mila euro, mentre nel 2008 si è attestato ad un utile di 38 milioni 926 mila euro.

7.1. Trenitalia Spa: andamento complessivo della gestione nel biennio 2007-2008

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

La Società, che è titolare della licenza n. 1 rilasciata dal Ministero dei Trasporti alle imprese ferroviarie, svolge servizi di trasporto passeggeri e merci in un mercato in cui la qualità fornita ed i livelli di efficienza sono fondamentali per rispondere alle sfide della concorrenza intermodale e intramodale.

Si riportano qui di seguito i principali elementi relativi alla gestione 2006-2008, desumibili dai bilanci di esercizio.

(in euro)

TRENITALIA	**2006**	**2007**	**2008**
Valore della produzione	5.040.962.769	5.641.681.786	6.218.476.889
Costi della produzione prima degli amm.ti, svalutazioni, accant.ti ed altri	5.604.784.831	5.377.239.066	5.224.410.187
Margine del valore della produzione prima degli amm.ti e delle svalutazioni	**-563.822.062**	**264.442.720**	**994.066.702**
Ammortamenti, svalutazioni, accant.ti ed oneri diversi di gestione	646.659.716	653.560.053	807.132.823
Margine del valore della produzione	**-1.210.481.778**	**-389.117.333**	**186.933.879**
Proventi ed oneri finanziari	-154.299.129	-240.417.209	-280.822.841
Rettifiche di valore di attività finanziarie	553.978	-3.162.345	-4.348.074
Proventi ed oneri straordinari	-561.660.536	322.417.493	150.953.391
Risultato prima delle imposte	**-1.925.887.465**	**-310.279.394**	**52.716.356**
Imposte sul reddito d'esercizio	63.516.089	92.344.749	94.306.277
Utile (o perdita) di esercizio	**-1.989.403.554**	**-402.624.143**	**-41.589.921**

Dall'esame dei dati della gestione 2006-2008 emerge un consistente miglioramento rispetto all'esercizio 2006:

- del margine del valore della produzione prima degli ammortamenti, svalutazioni, accantonamenti ed oneri diversi di gestione, passato dai -563,8 milioni del 2006 ai 264,4 milioni di euro nel 2007 e ai 994,06 milioni di euro nel 2008;

- del risultato prima delle imposte, passato dai 1.925,9 milioni di Euro di perdita nel 2006 ai 310,3 milioni di euro di perdita nel 2007 e ai 52,7 milioni di euro di utile nel 2008;

- del risultato d'esercizio finale, passato da una perdita nel 2006 (1.989,4 milioni di Euro) ad una perdita nel 2007 per un importo pari a 402,6 milioni di euro e ad una perdita di 41,6 milioni di euro nel 2008.

I principali indicatori sui quali era basato il primo anno di piano (2007) sono stati sostanzialmente raggiunti e, in relazione al secondo (2008), superati a conferma che la strategia delineata ed il percorso connesso, contenevano tutti gli elementi essenziali per sviluppare gli

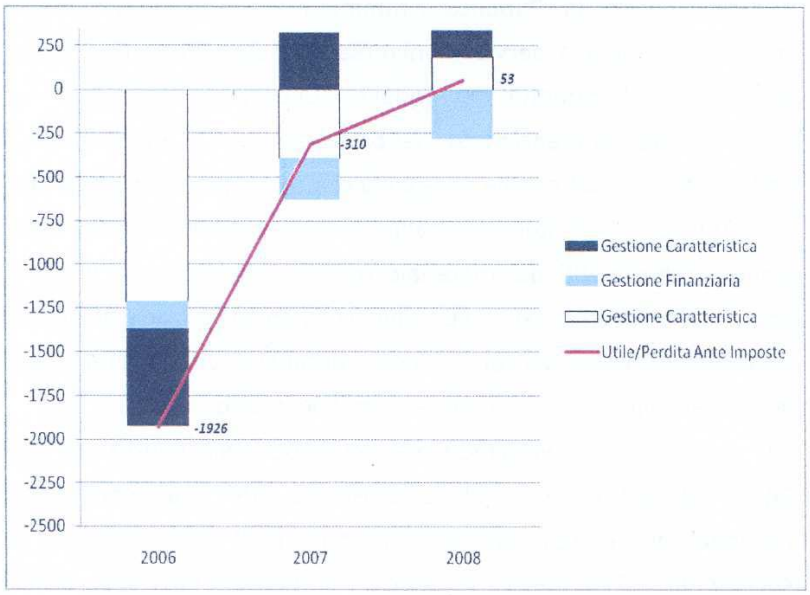
elementi strategici sui quali puntare: recupero della dinamica tariffaria ferma da molti anni, recupero forte di produttività anche attraverso sostanziose operazioni di contenimento dei costi di gestione, nuova impostazione dei contratti verso la Pubblica Amministrazione con evidenza dei servizi a mercato e quelli a servizio universale, messa in campo delle prime azioni mirate al miglioramento della qualità del servizio.

Come già menzionato, nel corso del 2008, Trenitalia, con la conclusione dello studio condotto sulle possibilità di una migliore rappresentazione del costo per l'utilizzo del materiale rotabile in relazione all'effettivo deperimento delle singole componenti del materiale rotabile, ha applicato il principio che tiene conto della diversa usura cui sono sottoposte le parti di un rotabile, che ha permesso, in coerenza con i principi contabili in vigore, di affinare il processo di stima della vita utile del materiale rotabile stesso.

La Società, versando già nel 2006 nelle condizioni previste dall'art. 2446 del codice civile, al 31 dicembre 2007 ha accumulato perdite non ripianate per complessivi 2.047,3 milioni di euro, a fronte di un capitale sociale di 2.570 milioni di euro e di riserve per 510, 8 milioni di euro, pertanto l'assemblea dell'8 aprile 2008 ha deliberato la riduzione del capitale sociale per effetto delle perdite pregresse, dopo l'utilizzo delle riserve disponibili.

Si riporta di seguito la rappresentazione grafica dell'analisi dell'evoluzione del risultato netto di esercizio ante imposte dall'esercizio 2006 all'esercizio 2008.

Trenitalia: analisi dell'utile (o della perdita) ante imposte



Di rilievo appaiono le considerazioni del Collegio dei Sindaci della Capogruppo, che, concordando con l'analisi degli amministratori, ritiene indispensabile che si proceda ad una urgente ricapitalizzazione della società, particolarmente in vista della concorrenza, che comincerà ad avere corrente attuazione a decorrere dal prossimo anno anche nel mercato del trasporto passeggeri. E' da rilevare, altresì, che il Piano d'Impresa 2007/2011 prevedeva una ricapitalizzazione di Trenitalia per 1.000 milioni di euro nel 2008 e per 1.000 milioni di euro nel 2009, che al momento non ha trovato provvedimenti di attuazione.

7.1.1. Il conto economico e i dati riassuntivi della situazione patrimoniale

Al fine di rendere meglio comprensibili le considerazioni formulate in ordine alle principali poste di bilancio di Trenitalia S.p.A., si riportano, di seguito, il conto economico e una tabella riassuntiva dei dati della situazione patrimoniale della Società, relativi al biennio 2007-2008, posti a raffronto con i dati dell'esercizio 2006.

CONTO ECONOMICO

		2006	2007	2008
A.	**VALORE DELLA PRODUZIONE**			
1	**Ricavi da vendite e prestazioni**	**4.822.215.068**	**5.408.406.545**	**5.636.715.623**
3	**Variazioni dei lavori in corso su ordinazione**	**(3.196.985)**	**(1.678.885)**	**(121.115)**
4	**Incrementi di immobilizzazioni per lavori interni**	**86.874.941**	**98.324.479**	**382.089.338**
5	**Altri ricavi**	**135.069.745**	**136.629.647**	**199.793.043**
	Contributi in conto esercizio	34.437.889	29.936.988	23.963.881
	Altri ricavi e proventi	100.631.856	106.692.659	175.829.162
		5.040.962.769	**5.641.681.786**	**6.218.476.889**
B.	**COSTI DELLA PRODUZIONE**			
6	**Per materie prime**	**542.129.276**	**488.379.620**	**518.080.044**
7	**Per servizi**	**2.161.431.832**	**2.039.189.163**	**2.072.154.717**
8	**Per godimento beni di terzi**	**213.665.804**	**190.905.122**	**174.057.693**
9	**Per personale**	**2.653.187.443**	**2.652.186.935**	**2.471.556.753**
	a) Salari e stipendi	1.983.676.984	1.977.208.979	1.854.415.899
	b) Oneri sociali	467.388.052	462.268.746	444.965.260
	c) Trattamento di fine rapporto	177.544.668	189.127.484	169.341.029
	e) Altri costi	24.577.739	23.581.726	2.834.565
10	**Ammortamenti e svalutazioni**	**527.698.980**	**580.425.293**	**711.062.616**
	a) Ammortamento delle immobilizzaz. immateriali	48.211.071	65.139.943	60.279.648
	b) Ammortamento delle immobilizzaz. materiali	460.087.385	485.502.331	618.790.865
	c) Altre svalutazioni delle immobilizzazioni	0	16.679.241	37
	d) Svalutazione dei crediti compresi nell'attivo circolante e delle disponibilità liquide	19.400.524	13.103.778	31.992.066
11	**Variazione delle rimanenze di materie prime, sussidiarie, di consumo e merci**	**34.370.476**	**6.578.226**	**(11.439.020)**
12	**Accantonamenti per rischi**	**54.249.515**	**24.328.411**	**34.150.850**
14	**Oneri diversi di gestione**	**64.711.221**	**48.806.349**	**61.919.357**
		6.251.444.547	**6.030.799.119**	**6.031.543.010**
	DIFFERENZA (A-B)	**(1.210.481.778)**	**(389.117.333)**	**186.933.879**

(segue conto economico)

		2006	2007	2008
C.	**PROVENTI E ONERI FINANZIARI**			
15	**Proventi da partecipazioni**	**0**	**1.468.940**	**411.894**
	in imprese controllate e collegate	0	1.468.940	411.894
	in altre imprese	0	0	0
16	**Altri proventi finanziari**	**31.231.435**	**25.174.461**	**27.060.636**
	a) da crediti iscritti nelle immobilizzazioni	160.684	3	92
	d1) proventi diversi da imprese controllate e collegate	2.533.117	140.223	156.660
	d2) proventi diversi da controllanti	17.301.829	16.131.191	8.989.590
	d3) proventi diversi da altri	11.235.805	8.903.044	17.914.294
17	**Interessi e altri oneri finanziari**	**185.463.996**	**266.965.797**	**308.556.716**
	a) Verso imprese controllanti	92.973.332	140.710.074	177.928.873
	b) verso altri	92.490.664	126.255.723	130.627.843
17b	**Utili (o perdite) su cambi**	**(66.568)**	**(94.813)**	**261.346**
		(154.299.129)	**(240.417.209)**	**(280.822.840)**
D.	**RETTIFICHE DI VALORE DI ATT. FINANZIARIE**			
18	**Rivalutazioni**	**4.245.262**	**0**	**0**
19	**Svalutazioni**	**3.691.284**	**3.162.345**	**4.348.074**
		553.978	**(3.162.345)**	**(4.348.074)**
E.	**PROVENTI E ONERI STRAORDINARI**			
20	**Proventi straordinari**	**97.814.800**	**434.254.633**	**228.459.586**
21	**Oneri straordinari**	**659.475.336**	**111.837.140**	**77.506.195**
		(561.660.536)	**322.417.493**	**150.953.391**
	RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE (A-B+C+D+E)	**(1.925.887.465)**	**(310.279.394)**	**52.716.356**
22	IMPOSTE SUL REDDITO	63.516.089	92.344.749	94.306.277
	UTILE (O PERDITA) DELL'ESERCIZIO	**(1.989.403.554)**	**(402.624.143)**	**(41.589.921)**

Dati riassuntivi della situazione patrimoniale

	2006	2007	2008
Immobilizzazioni	7.925.394.027	8.524.939.162	8.841.899.002
Attivo circolante	3.711.416.272	2.924.488.020	2.420.938.028
Capitale sociale	2.569.984.000	2.569.941.000	1.033.358.000
Totale patrimonio netto	925.283.066	1.033.405.560	1.168.852.403
Fondo per rischi e oneri	788.463.993	602.776.868	571.917.540
T.F.R.	1.880.819.698	1.734.028.499	1.563.500.377
Debiti	8.026.455.339	8.049.264.081	7.919.865.826

- Considerazioni relative all'esercizio 2007

Il valore della produzione ammonta a 5 miliardi 641 milioni 682 mila euro, evidenziando una variazione in aumento di 600 milioni 719 mila euro rispetto all'esercizio 2006.

I ricavi delle vendite e delle prestazioni ammontano nel 2007 a 5 miliardi 408 milioni 407 mila euro con un aumento rispetto all'esercizio precedente pari a 586 milioni 192 mila euro.

I ricavi del traffico 2007 hanno evidenziato un incremento del 3,6% rispetto al 2006.

Il fatturato del settore della media e lunga percorrenza ha avuto una crescita di 61 milioni 859 mila euro pari al 4% dovuta sia a politiche tariffarie che ad una diversa modulazione dell'offerta. Anche i ricavi da traffico del settore del trasporto metropolitano e regionale hanno registrato una crescita rispetto al 2006 (+6,6%) in conseguenza dell'effetto delle revisioni tariffarie realizzate dalle Regioni a decorrere dalla fine del 2006, della razionalizzazione dei prezzi di alcuni servizi avvenuta con l'introduzione della tariffa "sovraregionale" e di una crescita dei volumi di traffico (+2,5%) rilevata principalmente nelle grandi aree metropolitane.

La voce "Contratti di Servizio Pubblico con Enti Pubblici Territoriali", pari a 1 miliardo 560 milioni 498 mila euro, è costituita per 1 miliardo 500 milioni 911 mila euro dai corrispettivi delle Regioni a statuto ordinario per i servizi di trasporto resi da Trenitalia, in relazione ai contratti di servizio sottoscritti con le singole Regioni secondo quanto previsto dalla legge 422/97 e dal DPCM del 16 novembre del 2000, e per 59 milioni 587 mila euro dai corrispettivi derivanti dai contratti per servizi aggiuntivi richiesti dalle Amministrazioni locali. La variazione rispetto all'esercizio precedente pari a +287 milioni 491 mila euro è integralmente dovuta all'adeguamento dei corrispettivi, per il solo 2006, per gli oneri di servizio pubblico relativi ai Contratti sottoscritti con le Regioni, disposto dall'art. 1, comma 973 della Legge Finanziaria 2007.

Il settore del trasporto merci, infine, ha mostrato una sostanziale tenuta dei ricavi da traffico. E' da ricordare, tuttavia, che i ricavi 2006 includevano l'effetto derivante da fatturazioni alle imprese di trasporto del settore del traffico combinato che usufruivano dei benefici delle agevolazioni

previste dall'art.38, comma 5 della Legge n.166/ 2002; a parità di condizioni il fatturato del 2007 avrebbe evidenziato un incremento pari al 4%.

Al complessivo aumento dei ricavi del traffico viaggiatori e merci si è accompagnato anche un forte incremento dei corrispettivi per Contratti di Servizio Pubblico con lo Stato (+200 milioni 788 mila euro) rispetto all'esercizio 2006, grazie ai maggiori stanziamenti della Finanziaria 2007 che hanno ripristinato i tagli delle risorse operati nel 2006 e destinato ulteriori risorse.

I "contributi da Stato, Enti pubblici territoriali", pari a 6 milioni 18 mila euro, riguardano il finanziamento, ai sensi del Decreto del Ministero dell'Ambiente n.131/2007, dell'esercizio sperimentale, per la parte condotta in territorio italiano, dell'"autostrada viaggiante" effettuato da Trenitalia per il tramite della sua partecipata AFA[14].

I "costi della produzione" ammontano, nel 2007, complessivamente a 6 miliardi 30 milioni 799 mila euro e mostrano un decremento, rispetto all'esercizio 2006, di 219 milioni 654 mila euro.

La voce "servizi" ammonta a 2 miliardi 39 milioni 189 mila euro e si riduce di 121 milioni 252 mila euro, rispetto all'analogo periodo dell'esercizio precedente.

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.

La voce "godimento beni di terzi" evidenzia un saldo complessivo di 190 milioni 905 mila euro, con una variazione in diminuzione di 22 milioni 761 mila euro rispetto al 2006, dovuta essenzialmente alla riduzione dei costi della gestione immobiliare derivante dalla scissione immobiliare da Ferrovie Real Estate SpA.

I "costi del personale", che complessivamente ammontano a 2 miliardi 652 milioni 187 mila euro, si mostrano sostanzialmente in linea con l'esercizio precedente 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

[14] I contributi in c/esercizio da società del Gruppo si riferiscono al contributo forfetario riconosciuto a Trenitalia a fronte dei costi sostenuti per il trasporto dei dipendenti e dei loro familiari che utilizzano la Carta di Libera Circolazione (CLC) per uso privato, secondo quanto stabilito dal CCNL. L'importo di competenza del 2007 relativo a tale voce risulta sostanzialmente allineato (-35 mila euro) rispetto all'esercizio precedente.

dell'una-tantum riconosciuta ai dipendenti in base all'accordo del 24 gennaio 2008 con le organizzazioni sindacali.

E' da rilevare che un ulteriore beneficio che ha inciso sulla riduzione dei costi operativi è scaturito dal varo e attuazione del programma di ottimizzazione dei costi non legati alla produzione, che ha consentito risparmi per 94 milioni di euro.

L'andamento delle componenti finanziarie, presentando un saldo di oneri finanziari netti di 240 milioni 417 mila euro, rispetto al 2006 segna un peggioramento complessivo che vale 85 milioni 126 mila euro attribuibile in misura proporzionale sia al più elevato livello medio dell'indebitamento finanziario sia alla dinamica dei tassi medi di interesse conseguenti alle mutate condizioni del mercato finanziario.

La voce "proventi ed oneri straordinari" presenta un saldo di proventi straordinari netti pari a 322 milioni 417 mila euro con un miglioramento rispetto all'esercizio precedente pari a 884 milioni 77 mila euro.

In particolare le componenti straordinarie nette del periodo 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 milioni 660 mila 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.

Il "patrimonio netto" ammonta a 1 miliardo 33 milioni 406 mila euro ed aumenta di 108 milioni 123 mila euro rispetto al 31 dicembre 2006 a seguito:

- della riduzione del capitale sociale di 43 mila euro a seguito della scissione parziale del ramo d'azienda dedicato alle attività di gestione degli immobili e dei servizi per le persone a favore della consociata Ferservizi. La scissione, il cui progetto è stato approvato dall'Assemblea straordinaria di Trenitalia il 5 febbraio, ha avuto efficacia giuridica dal 1° aprile 2007 e contabile dal 1° gennaio 2007;
- dell'aumento del patrimonio netto, con iscrizione di una riserva pari a 510 milioni 790 mila euro, a seguito della scissione totale di FRE avente efficacia giuridica dal 1° giugno 2007 e contabile/fiscale dal 1° gennaio 2007. Con l'operazione Trenitalia ha ottenuto, come commentato nella

Relazione sulla gestione cui si fa rinvio, un complesso di risorse industriali (Officine) strumentali ai fini dello svolgimento del servizio di trasporto ferroviario.

In sede di approvazione del bilancio 2006, l'Assemblea ha deliberato di riportare a nuovo la perdita ancora da ripianare, pari a 1 miliardo 644 milioni 701 mila euro.

La posta Fondo per rischi ed oneri per il 2007 ammonta a 602 milioni 777 mila euro e mostra una variazione in diminuzione di 185 milioni 687 mila euro rispetto al 31 dicembre 2006.

La posta T.F.R. ammonta a 1 miliardo 734 milioni 29 mila euro con una variazione in diminuzione di 146 milioni 791 mila euro rispetto al 31 dicembre 2006.

Complessivamente i debiti ammontano a 8 miliardi 49 milioni 264 mila euro ed evidenziano un aumento, rispetto all'esercizio 2006, di 22 milioni 809 mila euro.

I debiti verso le banche ammontano a 2 miliardi 403 milioni di euro, con un decremento, rispetto all'esercizio precedente, di 422 milioni di euro.

La voce "debiti verso fornitori" ha un saldo di 701 milioni 135 mila euro e mostra una diminuzione di 65 milioni 841 mila euro rispetto alla fine dello scorso esercizio.

Nel corso del 2007 è continuato l'impegno della società Trenitalia nella realizzazione di iniziative volte alla maggiore soddisfazione della clientela.

Dal lato dell'offerta, per quanto riguarda la programmazione dei treni per i viaggiatori, nel corso del 2007 sono state privilegiate le grandi aree metropolitane e le medie distanze. Nelle realtà regionali a maggiore densità abitativa sono state introdotte nuove corse in aggiunta a quelle esistenti soprattutto nelle fasce orarie maggiormente richieste, mentre nel settore della media percorrenza sono stati introdotti nuovi servizi tra Milano e Venezia.

Le offerte alla clientela registrano novità tese a soddisfare le diverse esigenze dei clienti della media/lunga percorrenza; sono nate così alcune tariffe quali la Flexi che, a fronte di una maggiorazione del 20% del prezzo del biglietto, consente di poter usufruire della massima flessibilità nel suo utilizzo e di accedere alle sale Club Eurostar; la tariffa Amica che, a fronte di una rigidità nell'utilizzo del biglietto e dell'anticipo con il quale si acquista,

consente di viaggiare con uno sconto del 20% ed infine la tariffa Familia che consente sconti ai gruppi familiari composti da 3-5 persone di cui almeno un viaggiatore sotto i 12 anni. Accanto alle iniziative tariffarie, nel corso del 2007 è proseguita la campagna di fidelizzazione introdotta con il programma Cartaviaggio, che ha dato ottimi risultati in termini di iscrizioni e che consente di raccogliere punti ad ogni biglietto acquistato e di ricevere premi o biglietti ferroviari in omaggio. Anche riguardo alle modalità di acquisto si è ampliata, nel 2007, la gamma offerta alla clientela dove anche per i biglietti e gli abbonamenti dei treni regionali è ora possibile effettuare gli acquisti on-line e stampare dal proprio PC i titoli di viaggio, senza necessità di ulteriore convalida.

Non sono mancate iniziative per migliorare il comfort a bordo treno che, in particolare, hanno riguardato l'ammodernamento dei mezzi impiegati per i servizi ai viaggiatori.

Accanto al programma di progressivo ammodernamento delle carrozze usate per il servizio ai viaggiatori è partito, in ottobre, il piano "Obiettivo treni puliti" teso a recuperare efficacia ed efficienza nei servizi di pulizia a bordo dei treni; questa attività ha previsto maggiori controlli sulle prestazioni delle imprese esterne che effettuano questi servizi.

Il 2007 ha visto migliorare gli indici di puntualità; in particolare la media/lunga percorrenza ha fatto registrare, nel corso dell'anno, un indice di puntualità "0 - 15'" dell'89%, oltre due punti percentuali sopra il risultato 2006 e quasi cinque sopra al 2005. Per il trasporto regionale, il 2007 si è chiuso con un indice "0 - 5'" del 90%, con un incremento di circa un punto sul 2006 e di 3 punti rispetto al 2005.

Nel corso del 2007 si è notevolmente modificato il portafoglio partecipativo di Trenitalia a seguito dell'attuazione del progetto di razionalizzazione societaria condiviso con la Capogruppo. Questo processo, che ha interessato soprattutto il settore Cargo, ha portato nella diretta titolarità di Trenitalia le seguenti partecipazioni, prima detenute attraverso FS Cargo:

- Italcontainer, Cemat e Alpe Adria (società che operano nel settore del trasporto intermodale);
- Pol-Rail, East Rail (società d'asse attive nei traffici internazionali);
- Serfer (società di servizi di trazione e manovra);

• Trenitalia Logistic France (società di servizi di trasporto su territorio francese);

• Sistemi Territoriali e Verona Cargo Center (partecipate minoritarie).

Tali acquisizioni sono avvenute il 1° agosto, ad eccezione di Alpe Adria il cui atto di cessione si è perfezionato il 10 settembre.

Terminata l'operazione sopra descritta, sempre il 10 settembre, Trenitalia ha ceduto FS Cargo alla controllante FS.

Sempre nell'ambito della riorganizzazione del portafoglio partecipativo, nel corso del 2007, Trenitalia ha proceduto alla fusione per incorporazione delle società non operative Hydroitalia TRE S.r.l, Sverail Italia S.r.l. e Passaggi SpA detenute al 100%.

Si segnala infine che la Cisalpino AG, pur continuando ad essere detenuta pariteticamente da Trenitalia e da SBB, quest'anno è stata inclusa tra le società controllate dal momento che con il 2007 si è completata la migrazione di tratte da Trenitalia a Cisalpino addivenendo, quasi integralmente, alla configurazione commerciale e di esercizio prevista dal piano a suo tempo condiviso dai due azionisti. Questo ha determinato uno spostamento di traffico da Trenitalia a Cisalpino in termini di viaggiatori-km e di ricavi e un maggior controllo sul business della partecipata da parte da Trenitalia.

Le principali partecipate di Trenitalia sono:

• Italcontainer SpA: La società opera nel settore intermodale, organizzando per i propri clienti il trasposto intermodale di container e casse mobili compresi i relativi servizi accessori, sia in ambito nazionale che internazionale.

Nel 2007 ha avuto un utile netto di 19 mila euro rispetto alla perdita netta di 0,9 milioni di euro del 2006. Nel 2008 ha registrato invece una perdita di 2,8 mln di euro;

• Cemat SpA, società che gestisce, organizza e commercializza il trasporto combinato terrestre sia in ambito nazionale che internazionale, dove opera in partnership con i grandi operatori esteri associati all'UIRR (Hupac, Novatrans, Kombiverkher, ecc.). Il bilancio d'esercizio 2007 presenta un utile netto di 0,7 milioni di euro rispetto all'utile netto di 3,2 milioni di euro del 2006. Nel 2008, l'utile cresce a 4,1 mln di euro;

• Serfer Srl, società che opera nel settore delle attività ferroviarie fornendo servizi di trazione ferroviaria e di ingegneria tramite le Divisioni Costruzioni e Produzione. Il bilancio d'esercizio 2007 presenta un risultato netto di 0,2 milioni di euro rispetto all'utile netto di 1,5 milioni di euro dell'esercizio precedente e di mln 0,6 nel 2008;

• TX Logistik AG, società che svolge attività nel settore del trasporto ferroviario con relazioni che interessano l'asse di interscambio "Nord-Sud", composto prevalentemente dai trasporti effettuati da e per la Svizzera, l'Austria, la Germania, la Svezia e il Benelux, Paesi che hanno, insieme all'Italia, proceduto ad una effettiva liberalizzazione del trasporto ferroviario fin dal 2003. Il bilancio d'esercizio 2007 presenta un utile netto di 5,1 milioni di euro rispetto all'utile netto di 1,1 milioni di euro dell'esercizio precedente e di 10,9 mln di euro nel 2008;

• Cisalpino AG, la società, come descritto in precedenza, è stata riclassificata tra le controllate: pur mantenendo infatti un rapporto paritetico di possesso con l'altro socio, nel 2007 ha ampliato l'attività sul territorio italiano a seguito del completamento della migrazione di tratte da Trenitalia a Cisalpino secondo il piano condiviso dai due azionisti, con conseguente diversa. Il bilancio d'esercizio 2007 presenta un utile netto di 11,8 milioni di euro rispetto all'utile netto di 9 milioni di euro dell'esercizio precedente; nel 2008, l'utile si riduce a 0,4 mln di euro.

- Considerazioni relative all'esercizio 2008

Il valore della produzione ammonta a 6 miliardi 218 milioni di euro, evidenziando una variazione in aumento di 576 milioni 795 mila euro rispetto all'esercizio 2007.

I ricavi delle vendite e delle prestazioni ammontano nel 2008 a 5 miliardi 636 milioni 716 mila euro con un aumento rispetto all'esercizio precedente pari a 228 milioni 309 mila euro.

I ricavi del traffico 2008 hanno evidenziato un incremento del 3,4% rispetto al 2007.

Il fatturato del settore della media e lunga percorrenza ha avuto una crescita di 79 milioni di euro pari al 4,9% dovuta sia a politiche tariffarie che ad una diversa modulazione dell'offerta. Anche i ricavi da traffico del settore del trasporto metropolitano e regionale hanno registrato una crescita

rispetto al 2007 (+2,6%) in conseguenza dell'incremento sia dei viaggiatori trasportati (+1,7%) che del relativo ricavo medio unitario (+0,9%), riconducibile prevalentemente agli effetti della messa a regime della tariffa sovra regionale e di alcune tariffe regionali.

La voce "contratti di Servizio Pubblico con Enti Pubblici Territoriali", pari a 1 miliardo 631 milioni 36 mila euro, è costituita dai corrispettivi delle Regioni a statuto ordinario per i servizi di trasporto resi da Trenitalia in relazione ai contratti di servizio sottoscritti con le singole Regioni secondo quanto previsto dalla legge 422/97 e dal DPCM del 16 novembre del 2000 e da nuovi contratti per corrispettivi di servizio con le Regioni (1 miliardo 254 milioni 79 mila euro), dal D.L. 60 dell'8 aprile 2008 (72 milioni 727 mila euro) e dal D.L. 112 del 18 giugno 2008 (230 milioni 909 mila euro) e per 73 milioni 321 mila euro dai corrispettivi derivanti dai contratti per servizi aggiuntivi richiesti sia dalle Regioni che dalle altre Amministrazioni locali.

La variazione in aumento rispetto all'esercizio precedente pari a 70 milioni 538 mila euro è dovuta ai corrispettivi dalla Regione Friuli Venezia Giulia a seguito del nuovo contratto stipulato per effetto dell'applicazione del "Federalismo Fiscale" e dall'adeguamento dei corrispettivi, per il solo 2008, per gli oneri di servizio pubblico relativi ai Contratti sottoscritti con le Regioni.

Il settore del trasporto merci, infine, ha incrementato i ricavi del 1,1% nonostante il proseguimento dell'attività di razionalizzazione già iniziata nel corso del 2007 che si è evidenziata in una diminuzione dell'offerta (-7,1% in termini di treni-km) accompagnata da una diminuzione dei volumi trasportati (-1,0% rispetto al 2007).

Al complessivo aumento dei ricavi del traffico viaggiatori e merci si è accompagnato anche un forte incremento dei corrispettivi per Contratti di Servizio Pubblico con lo Stato (30 milioni 971 mila euro) rispetto all'esercizio 2007.

I "costi della produzione" ammontano, nel 2008, complessivamente a 6 miliardi 31 milioni 543 mila euro e mostrano un incremento, rispetto all'esercizio 2007, di 21 milioni 88 mila euro.

La voce "servizi" ammonta a 2 miliardi 72 milioni 155 mila euro e si incrementa di 32 milioni 965 mila euro, rispetto all'analogo periodo dell'esercizio precedente.

Le variazioni delle voci più significative rispetto all'esercizio precedente sono di seguito riportate:

- I "servizi di ristorazione e carrozze letto", il cui ammontare, pari a 77 milioni 522 mila euro, si decrementa rispetto all'esercizio precedente di 9 milioni 392 mila euro a seguito di una razionalizzazione conseguita nella gestione dei servizi a bordo.
- Il "pedaggio su infrastruttura ferroviaria", pari a 875 milioni 682 mila euro, presenta una riduzione complessiva di 5 milioni 416 mila euro, nonostante sconti l'incremento derivante dall'aumento del prezzo del pedaggio dell'1% addebitato da RFI a seguito dell'istituzione dell'Agenzia Generale per la Sicurezza in base al D.Lgs: n. 162 del 23 ottobre 2007 (+6 milioni 879 mila euro). Tale riduzione è riconducibile al decremento/razionalizzazione dell'offerta commerciale di treni/km nel settore Cargo e Media/Lunga percorrenza.
- I "servizi di traghettamento ferroviario", il cui ammontare pari a 43 milioni 390 mila euro, si decrementa rispetto all'esercizio precedente di 6 milioni 379 mila euro per effetto dei minori trasporti effettuati dalla consociata RFI, a seguito della riduzione dell'offerta da parte del settore Cargo.
- I "trasporti, spedizioni ed autoservizi sostitutivi", il cui incremento di 17 milioni 111 mila euro è dovuto principalmente al riaddebito dei servizi merci effettuati in "sous traitance" con altri vettori (13 milioni 349 mila euro).
- I "servizi di manovra" il cui aumento pari a 62 milioni 765 mila euro è dovuto ai maggiori costi di manovra verso la consociata RFI conseguente all'esternalizzazione del service dopo la cessione del ramo d'azienda del comparto stesso.
- Le prestazioni per "riparazioni e manutenzioni", il cui ammontare pari a 210 milioni 696 mila euro si decrementa rispetto all'esercizio precedente di 24 milioni 453 mila euro, grazie al proseguimento della razionalizzazione degli interventi manutentivi.

La voce "godimento beni di terzi" evidenzia un saldo complessivo di 174 milioni 57 mila euro, con una variazione in diminuzione di 16 milioni 848 mila euro rispetto al 2007.

I "costi del personale", che complessivamente ammontano a 2 miliardi 471 milioni 557 mila euro diminuiscono di 180 milioni 630 mila euro

rispetto al 2007 per effetto sia della cessione del ramo d'azienda del comparto "Manovra" alla consociata RFI, sia per effetto del decremento delle consistenze medie passate da 53.492 unità a 48.971 unità (valore al netto del personale ceduto con la cessione del ramo d'azienda, pari a 1.570 mila unità).

La voce "ammortamenti e svalutazioni" ammonta per il 2008 a 711 milioni 63 mila euro, con un incremento di 130 milioni 637 mila euro rispetto al 2007, dovuto essenzialmente alla crescita degli ammortamenti del materiale rotabile (+170 milioni 632 mila euro) come conseguenza della rideterminazione della vita utile dei rotabili. Ai fini informativi si precisa che, senza tale rideterminazione, l'incremento dell'ammortamento sui rotabili in esercizio al 31 dicembre 2008 sarebbe stato pari a circa 80 milioni 925 mila euro.

Tale aumento risulta in parte compensato dalla diminuzione degli ammortamenti sui rotabili della Divisione Cargo a seguito della riduzione del valore di carico degli stessi avvenuta nel secondo semestre 2008.

A fronte di tali aumenti, rispetto al 2007, diminuiscono gli ammortamenti in impianti di officina (-47 milioni 757 mila euro) in quanto tale esercizio aveva risentito dell'ammortamento accelerato di alcuni impianti in fase di chiusura.

L'andamento delle componenti finanziarie, presentando un saldo di oneri finanziari netti di 280 milioni 823 mila euro, rispetto al 2007 segna un peggioramento complessivo di 40 milioni 406 mila euro attribuibile in misura proporzionale sia al più elevato livello medio dell'indebitamento finanziario sia alla dinamica dei tassi medi di interesse conseguenti alle mutate condizioni del mercato finanziario.

La voce "proventi ed oneri straordinari" presenta un saldo di proventi straordinari netti pari a 150 milioni 953 mila euro con una variazione negativa rispetto all'esercizio precedente pari a 171 milioni 464 mila euro, data dalla circostanza che l'esercizio 2007 beneficiava di 320 milioni di euro per la quota resa disponibile dal Decreto Legge n. 81/2007 del contributo riconosciuto dallo Stato di complessivi originari 400 milioni di euro per la remunerazione degli obblighi di servizio pubblico fino al 2003 (art. 1 comma 971 della Legge Finanziaria 2007) soggetto alla c.d. "alea TFR".

Il "patrimonio netto" ammonta a 1 miliardo 168 milioni 852 mila euro ed aumenta di 135 milioni 446 mila euro rispetto al 31 dicembre 2007 a

seguito dell'atto di scissione con il quale Trenitalia ha ceduto il ramo d'azienda dedicato alle attività di manovra del settore Cargo a RFI.

In sede di approvazione del bilancio 2007, l'Assemblea ha deliberato di coprire le perdite complessive per 2 miliardi 47 milioni 325 mila euro integralmente con l'utilizzo della riserva da scissione pari a 510 milioni 790 mila euro e la riduzione del capitale sociale da 2 miliardi 569 milioni 893 mila euro a 1 miliardo 33 milioni 358 mila euro mediante annullamento di n. 3.073.070 azioni del valore nominale di 500 euro ciascuna.

La posta Fondo per rischi ed oneri per il 2008 ammonta a 571 milioni 917 mila euro e mostra una variazione in diminuzione di 30 milioni 859 mila euro rispetto al 31 dicembre 2007.

La posta T.F.R. ammonta a 1 miliardo 563 milioni 500 mila euro con una variazione in diminuzione di 170 milioni 528 mila euro rispetto al 31 dicembre 2007.

Complessivamente i debiti ammontano a 7 miliardi 919 milioni 866 mila euro ed evidenziano un decremento, rispetto all'esercizio 2007, di 129 milioni 398 mila euro.

I debiti verso le banche ammontano a 2 miliardi 325 mila euro, con un decremento, rispetto all'esercizio precedente, di 78 milioni di euro.

La voce "debiti verso fornitori" ha un saldo di 719 milioni 104 mila euro e mostra un incremento di 17 milioni 969 mila euro rispetto alla fine dello scorso esercizio.

Nel corso del 2008 è continuato l'impegno della società Trenitalia nella realizzazione di iniziative volte alla maggiore soddisfazione della clientela.

Dal punto di vista dell'offerta, nel 2008 vi è stato un forte incremento sul segmento "Mercato" che ha visto, nel settore dell'Alta Velocità, il raggiungimento del punto massimo con l'avvio dell'orario a dicembre 2008, contestualmente all'apertura della Linea Alta Velocità Milano-Bologna. Sull'intero anno l'aumento complessivo dell'offerta è stato pari al 7,6%.

Per quanto riguarda il segmento Eurostar è stato creato un network di relazioni ES* Fast per collegare alcune tra le principali località italiane (Venezia, Genova, Verona, Lamezia Terme, Bari e Rimini) con la capitale in meno di quattro ore, è stato velocizzato il collegamento Roma-Puglia ed infine si è introdotta una nuova coppia di Eurostar sulla tratta Roma-Ancona.

Nel segmento EurostarCity i servizi di collegamento Eurostar tra Milano e Torino verso la costa adriatica sono stati gradualmente sostituiti con i nuovi treni EurostarCity, mantenendo i precedenti orari e tempi di percorrenza. I treni EurostarCity hanno anche sostituito i servizi Intercity e Intercity Plus sulle direttrici Torino-Milano-Venezia-Trieste e su alcuni servizi della tirrenica Torino-Roma-Napoli-Salerno, in attesa della rimodulazione completa dell'offerta in conseguenza delle tempistiche di consegna dei nuovi materiali.

Secondo i dati forniti dalla Capogruppo, la puntualità dei treni Alta Velocità ed Eurostar ha visto una sensibile crescita nel corso dell'anno passando dal 88,6% del 2007 al 91,5% del 2008. La percentuale dei treni a media/lunga percorrenza arrivati puntuali a destinazione o, comunque, con un ritardo compreso nella fascia 0-15 minuti, è passata dall'88,5% del 2007 all'89,7% del 2008. Il miglioramento rispetto al precedente esercizio è riconducibile ad una migliore gestione delle tracce orarie e ad una maggiore efficienza del materiale rotabile. In particolare: in miglioramento l'Intercity che è passato dall'86,1% del 2007 all'86,9% del 2008; stabile il Notte, che si è attestato sull'86,8% ed in lieve miglioramento l'Internazionale che passa dal 92,9% del 2007 al 93,2% del 2008.

Nel corso del 2008 il portafoglio partecipativo di Trenitalia, proseguendo nel progetto di razionalizzazione societaria condiviso con la Capogruppo ha subito le seguenti variazioni:

- Il 15 febbraio Trenitalia ha partecipato, con una quota del 34%, alla costituzione della società THE SIXT s.r.l. avente per oggetto lo svolgimento di ogni attività di pianificazione, progettazione, realizzazione e gestione di porti/interporti. La società provvede in particolare alla pianificazione e gestione delle opere, attività e servizi relativi all'esercizio del bacino di Genova Voltri.
- Il 13 giugno è stata ceduta la partecipazione in Sistemi Territoriali SpA al prezzo di 33 mila euro con una plusvalenza di 6 mila euro. L'operazione è avvenuta attraverso l'acquisto di azioni proprie da parte della Sistemi Territoriali SpA.
- Il 22 luglio ha avuto effetto la scissione parziale della società ISFORT SpA in favore della nuova FS Formazione SpA del ramo d'azienda denominato "Compendio delle attività di formazione". A seguito di tale

operazione e del successivo scambio di azioni, Trenitalia detiene il 5,59% di Isfort ed il 24,80% della nuova FS Formazione.

Di seguito si riportano i risultati economici dell'esercizio 2008 delle principali partecipate di Trenitalia:

• Italcontainer SpA: la situazione economica dell'esercizio 2008 evidenzia un risultato negativo di 2,8 milioni di euro, dopo stanziamenti per ammortamenti di 0,1 milioni di euro e svalutazione dei crediti di 2,3 milioni di euro, rispetto ad una situazione di sostanziale pareggio dell'esercizio precedente.

• Cemat SpA: il bilancio d'esercizio 2008 presenta un utile netto di 4,1 milioni di euro rispetto all'utile netto di 0,7 milioni di euro del 2007.

• Serfer Srl: il bilancio d'esercizio 2008 presenta un risultato netto di 0,6 milioni di euro rispetto all'utile netto di 0,2 milioni di euro dell'esercizio precedente.

• TX Logistik AG: il bilancio d'esercizio 2007 presenta un risultato netto di 10,9 milioni di euro rispetto all'utile netto di 5,1 milioni di euro dell'esercizio precedente.

• Cisalpino AG: il bilancio d'esercizio 2008 presenta un risultato netto di 0,4 milioni di euro rispetto all'utile netto di 11,9 milioni di euro dell'esercizio precedente.

7.1.2. La situazione finanziaria di Trenitalia: l'indebitamento e la questione della ricapitalizzazione

L'indebitamento finanziario di Trenitalia è stato acceso - a partire dal 2002 - per far fronte al consistente piano di investimenti avente ad oggetto il materiale rotabile destinato all'Alta Velocità/Alta Capacità ed al Traffico Regionale nonché le significative attività di "*revamping*" del materiale rotabile già in portafoglio.

E' da segnalare che alla chiusura del bilancio dell'esercizio 2006 l'indebitamento complessivo era pari a 8.026 milioni di euro, di cui 5.978 milioni di euro avevano natura prettamente finanziaria ed indicizzati al tasso variabile Euribor.

In dettaglio al 31 dicembre 2006 l'indebitamento finanziario di Trenitalia era imputabile alle seguenti tre voci:

- Debiti verso soci per finanziamenti: 2.092 milioni di euro

- Debiti verso banche: 2.825 milioni di euro
- Debito verso controllante – c/c intersocietario: 1.061 milioni di euro

L'analisi delle singole operazioni di indebitamento sopra citate fa emergere come Trenitalia abbia saputo reperire fin dal 2002 fonti di finanziamento di lunghissimo termine (scadenze fino a 20 anni) ideali per la copertura degli asset finanziati[15] attraverso il ricorso diretto ed indiretto a primarie istituzioni sovranazionali (BEI – Eurofima) ed italiane (Banca OPI ora BIIS).

Tale politica di ricerca di fonti di finanziamento a lungo termine è proseguita nel corso del biennio 2007-2008; a fronte della totale cancellazione del debito bancario di breve termine, Trenitalia ha fatto ricorso unicamente a finanziamenti di lungo termine della controllante Ferrovie dello Stato S.p.A., a sua volta finanziatasi con emissioni obbligazionarie sottoscritte da Eurofima S.A..

Si riporta di seguito in tabella la dinamica delle voci sopra citate nel periodo di riferimento:

Indebitamento Finanziario	**2006**	**2007**	**2008**
vs Soci per Finanziamenti	**2092,4**	**2692,4**	**3292,4**
vs Banche	**2825,0**	**2403,0**	**2325,0**
di cui Lungo Termine	2325,0	2325,0	2325,0
di cui Breve Termine	500,0	78,0	0
vs Controllante – c/c intesocietario	**1061,0**	**758,0**	**253,4**
TOTALE	**5978,36**	**5853,4**	**5870,8**

Ferrovie dello Stato ha avviato nel corso dell'esercizio 2006 operazioni di "*financial risk management*" per la controllata Trenitalia S.p.A.

A seguito di quanto deliberato dal CdA di Trenitalia del 28 Settembre 2005 è stata definita la seguente politica di copertura (*hedging policy*):

1. copertura fino al 50% del debito a medio/lungo termine attraverso il ricorso a strumenti derivati su tasso di interesse che abbiano una durata pari a quella dell'operazione;
2. monitoraggio del restante 50% del suddetto debito al fine di cogliere opportunità di copertura di più breve periodo.

[15] Si ricorda che un treno "nuovo" è ammortizzato in 25 anni.

L'obiettivo della complessiva strategia consiste nella predeterminazione di una significativa parte degli oneri finanziari prospettici, in coerenza con l'orizzonte temporale espresso dalla struttura del portafoglio di debito, il quale a sua volta deve essere correlato con la struttura e la composizione degli *asset* (principalmente materiale rotabile) nonché dei futuri *cash flow*.

A tale scopo è stata prevista un'operatività attraverso strumenti derivati (quali a titolo di esempio *IRS, FRA, COLLAR, CAP, SWAPTION*, etc.).

Al 31 dicembre 2008 risultano utilizzati esclusivamente operazioni di IRS-*Interest Rate Swap* e di *Collar-Interest Rate Collar* per le coperture dell'indebitamento a lungo termine.

In pari data il complessivo portafoglio derivati stipulati è 2.104,6 milioni di euro, di cui 1.274,6 milioni di euro per *Interest Rate Swap* ed 830 milioni di euro per *Interest Rate Collar*.

Tutti i derivati conclusi da Trenitalia sono da intendersi "di copertura" giacché costruiti in modo da replicare perfettamente le caratteristiche del debito finanziario a tasso variabile sottostante.

La media aritmetica dei tassi fissi di copertura ponderata rispetto al nozionale coperto -ossia il costo del debito trasformato sinteticamente a tasso fisso via *Interest Rate Swap* - è pari al 4,15%.

Per quanto riguarda gli *Interest Rate Collar*, l'oscillazione del costo del debito coperto con tale strumento è compresa tra un massimo del 4,87% ed un minimo del 3,41%.

I valori sopra indicati sono al netto dello *spread* sul tasso Euribor delle operazioni di indebitamento sottostante.

Per quanto concerne invece la restante quota del debito a tasso variabile (i.e. complementare 50% dell'indebitamento a lungo termine di cui al punto B della suddetta *hedging policy*), alla data del 31 dicembre 2008 erano in essere coperture di breve temine per Euro 420 milioni.

Lo sforzo intrapreso negli ultimi due anni dalla società Trenitalia e dal Gruppo Ferrovie dello Stato ha consentito di conseguire in poco tempo risultati molto positivi sia in termini di risanamento dell'azienda che di offerta quantitativa dei servizi.

Il bilancio del 2008 della società di trasporto si è chiuso con una perdita di 40 milioni di euro, recuperando in soli due anni circa 2 miliardi di

euro di passivo. L'incremento realizzato in termini di risultato operativo, passato da una perdita di 1.210 milioni di euro ad un valore positivo di 187,9 milioni di euro, evidenzia l'ottimizzazione della gestione "industriale", realizzata grazie a un mix di fattori che vanno dalla razionalizzazione dei costi, all'incremento dei ricavi *(anche di fonte pubblica)*, al taglio degli sprechi e "al cambiamento di un modello di business e di offerta commerciale". I risultati conseguiti sono stati peraltro influenzati negativamente dagli elevati costi del servizio del debito, da porsi in relazione anche, e soprattutto, alla mancata ricapitalizzazione dell'azienda da parte dell'azionista, dal quale si attendeva una sottoscrizione di capitale fresco per 2.000 milioni di euro, come previsto - *con procedura di aiuti di Stato* - nel Piano industriale 2007-2011, presentato al Ministero dell'Economia e delle Finanze nella sua duplice qualità di azionista e di autorità di Governo.

Se dal punto di vista industriale l'impresa ferroviaria sembra aver risanato la sua gestione, occorre ora far fronte alla sua strutturale debolezza patrimoniale, evidenziata dall'elevato livello raggiunto dal rapporto *debt/equity (Leva finanziaria)*, che oscilla tra il 5 ed il 6 (cfr. Bilanci Trenitalia). Con un indebitamento complessivo di circa 6.000 milioni di euro e un costo del servizio del debito di oltre 300 milioni di euro/anno, è necessario intraprendere iniziative non più rinviabili per non mettere a rischio la continuità aziendale. In uno scenario che non preveda interventi di ricapitalizzazione da parte dell'azionista ultimo (Stato), non esistono soluzioni diverse da iniziative che vanno nella direzione di una patrimonializzazione, da effettuarsi mediante conferimento di *asset,* con effetti positivi anche sull'incremento dell'efficienza dei processi industriali ; diversamente, Trenitalia non appare in grado di sviluppare il proprio business attraverso i necessari investimenti, poiché le è sostanzialmente precluso il ricorso all'indebitamento.

A tal fine, Ferrovie dello Stato S.p.A., nella sua qualità di capogruppo, ha avviato un percorso di riassetto delle dotazioni di patrimonio in capo alle singole società (processo di *Asset Allocation*) attraverso una serie di operazioni di perimetrazione e scorporo di *asset* che non risultino strumentali ad attività funzionali all'esercizio della società cui sono al momento assegnati e possono quindi essere diversamente allocati

all'interno del Gruppo ai fini di una loro più proficua utilizzazione o valorizzazione. Tali operazioni saranno trattate nel successivo paragrafo 8.

Solo dopo la ricapitalizzazione di Trenitalia, quindi, il Gruppo potrà procedere ad avviare investimenti dedicati al rinnovo del parco rotabili, stimato come necessario per oltre 2.500 milioni di euro (di cui 2.000 milioni di euro in autofinanziamento e 500 milioni di euro finanziati in conto impianti) nel comparto del trasporto regionale e per ulteriori 1.500 milioni di euro in quello della media/lunga percorrenza.

7.2. L'andamento complessivo della gestione delle altre principali società del Gruppo nel biennio 2007-2008

TAV SpA ha per scopo la progettazione e costruzione delle linee e 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.

Per l'andamento della gestione, si rinvia alla specifica relazione su RFI, recante dati informativi anche relativamente a TAV S.p.A..

FS Logistica Spa (ex FS Cargo SpA) Con l'operazione di fusione per incorporazione delle società controllate[16], FS Logistica S.p.A 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 S.p.A, che adesso detiene quindi il 100% del capitale di FS Logistica SpA.

---

[16] Nell'ambito del piano di riassetto del portafoglio societario del Gruppo, dal 1° maggio 2007 decorrono gli effetti giuridici della fusione per incorporazione in FS Cargo SpA delle società Cargo Chemical S.r.l., Ecolog SpA, FS Railfreight S.r.l., OmniaExpress SpA e Omnia Logistica SpA. L'operazione ha lo scopo di migliorare l'operatività delle società del Gruppo, incrementandone le sinergie ed ottenendo benefici in termini di efficienza ed organizzazione, oltre che di risparmi di gestione considerato che le società interessate alla fusione operano tutte nel settore del trasporto intermodale.

Il 30 dicembre 2008 ha avuto effetto l'atto di scissione parziale di RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA, mediante assegnazione di parte del suo patrimonio in favore della FS Logistica SpA, stipulato il 30 dicembre 2008 in continuità strategica ed industriale con il precedente. La scissione ha comportato:

- la riduzione del capitale sociale della RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA dell'importo di 117 milioni 86 mila 267 euro, passato così da 32 miliardi 555 milioni 106 mila 191 euro a 32 miliardi 438 milioni 19 mila 924 euro;
- l'aumento del capitale sociale della FS Logistica SpA dell'importo di 117 milioni 86 mila 267 euro, passato così da 318 milioni 394 mila 269 euro a 435 milioni 480 mila 536 euro;
- l'assegnazione a FS Logistica SpA dell'intera partecipazione azionaria detenuta da RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA in S.G.T. Società Gestione Terminali Ferro Stradali SpA del valore di 491 mila 432 euro, pari al 43,75% del capitale sociale.

Il capitale sociale della FS Logistica SpA è attualmente pari ad 435 milioni 480 mila 536 euro suddiviso in n. 870 milioni 961 mila 072 azioni ordinarie del valore nominale di 0,50 euro.

Andamento della gestione 2007

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 ai seguenti fattori:

- 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;
- 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;
- presenza delle quote di ammortamento (2,1 milioni di euro) calcolate sugli asset acquisiti nel patrimonio aziendale a seguito dell'operazione di fusione;

• 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);

• 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.

Andamento della gestione 2008

La società chiude l'esercizio 2008 con un utile netto di 1 milione di euro contro un risultato positivo di 7,5 milioni di euro del corrispondente periodo dell'esercizio.

Il margine operativo lordo registra un peggioramento di 4,9 milioni di euro dovuto alla riduzione più che proporzionale dei ricavi operativi rispetto ai costi della medesima natura. La flessione è da ricondurre sia alla riduzione dell'attività negli ultimi cinque mesi del 2008, a seguito del conferimento della Business Unit Omnialogistica a Italia Logistica Srl, che alla cessazione dell'attività di trasporto e logistica per l'emergenza rifiuti in Campania, trasferita in gestione alla Divisione Cargo di Trenitalia SpA.

Gli ammortamenti ammontano a 2,2 milioni di euro, in linea con l'esercizio precedente, mentre gli accantonamenti netti e le svalutazioni dell'attivo circolante ammontano a 4,5 milioni di euro (3,4 nell'esercizio precedente). Il risultato operativo beneficia invece del saldo positivo degli oneri e proventi diversi di 0,9 milioni di euro (-0,6 milioni di euro nel 2007) dovuto principalmente all'iscrizione di contributi relativi ad anni precedenti (2,3 milioni di euro). Per l'effetto di dette componenti, il risultato operativo è

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.

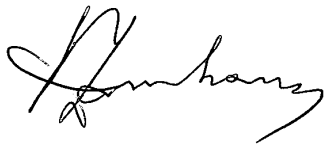
Le decisioni che il CdA dovrà concordare con l'Azionista dovranno comprendere sia l'evoluzione del piano industriale sia, anche, l'evoluzione della stessa struttura di *governance*, al fine di renderne il modello, sia sotto il profilo contabile che sotto il profilo gestionale, maggiormente aderente

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



obiettivi del Piano Industriale 2007-2011 che la Commissione Tecnica della Spesa Pubblica presso il Ministero dell'Economia ha definito "ambiziosi in termini di posizionamento di mercato e profittabilità futura dell'azienda" e di progettare così il futuro del sistema ferroviario italiano.

Proseguendo nel suo intervento, **il Presidente** segnala che, per la prima volta, la documentazione di bilancio è completa dell'attestazione a firma congiunta dell'Amministratore Delegato con il Dirigente Preposto sul bilancio di esercizio e sul consolidato.

Entrando nel merito dei risultati di bilancio, sottolinea che l'andamento economico del bilancio consolidato 2007 evidenzia risultati significativamente migliori rispetto all'esercizio precedente, dovuti ad un sostanziale recupero di redditività, in coerenza con il percorso definito nel piano industriale di Gruppo 2007-2011. Tale miglior risultato si riflette sia a livello di MOL che di risultato netto.

Il margine operativo lordo si attesta, infatti, su di un valore positivo di 463 milioni di euro (con un miglioramento di 1.113 milioni di euro rispetto all'esercizio 2006), che riflette, in termini percentuali, sia un incremento dei ricavi operativi (14,7%) che un decremento dei costi operativi (- 1,8%).

I ricavi operativi aumentano nel complesso di 982 milioni di euro essenzialmente per l'incremento dei ricavi da mercato (per 243 milioni di euro), dei ricavi da contratto di servizio (per 502 milioni di euro) e dei ricavi da Servizi di infrastruttura (per 252 milioni di euro).

Sul fronte dei costi, al netto delle capitalizzazioni, i costi operativi registrano un recupero di 131 milioni di euro dovuto, principalmente, ad una politica di contenimento e di ottimizzazione delle spese che ha consentito un *'saving'* rispetto al 2006 di 152 milioni di euro cui si contrappone un aumento di 21 milioni di euro netti dovuto principalmente agli oneri di trasporto e spedizione da parte delle società del settore merci per la maggiore attività effettuata nell'esercizio.

Il risultato operativo che si attesta ad un valore negativo di 575 milioni di euro, con un miglioramento di 779 milioni rispetto all'esercizio precedente, sconta maggiori ammortamenti netti (96 milioni di euro) e maggiori accantonamenti e svalutazioni (210 milioni di euro).

Il risultato netto, infine, sconta rispetto all'esercizio precedente:

- il saldo della gestione finanziaria negativo per 225 milioni di euro, con un previsto peggioramento rispetto al 2006 di 153 milioni di euro, dovuto ai maggiori oneri sui finanziamenti accesi in esercizi precedenti e nel corso del 2007 dalla Capogruppo e da Trenitalia, finalizzati al sostegno degli investimenti
- l'incidenza positiva delle componenti straordinarie (551 milioni di euro) che includono il contributo per la remunerazione degli obblighi di servizio pubblico con lo Stato fino al 2003 (320 milioni di euro sulla base di quanto stabilito dalla Legge Finanziaria 2007 e reso disponibile dai D.L. n. 81/2007 e n. 159/2007) e l'effetto positivo, da parte di RFI, del rilascio parziale degli accantonamenti effettuati per contenziosi civili, per 135 milioni di euro, e del rilascio, per 50 milioni di euro, del fondo stanziato a fronte dei costi di accatastamento dei complessi immobiliari di stazione, risultato esuberante a seguito di approfondimenti effettuati presso l'Agenzia delle Entrate.

Il Presidente sottolinea che, per quanto riguarda la gestione finanziaria, la Relazione sulla gestione si sofferma diffusamente sulle operazioni poste in essere nel corso del 2007 per la provvista di mezzi finanziari. L'obiettivo della complessiva strategia di gestione dei rischi finanziari consiste nella predeterminazione di una significativa parte degli oneri finanziari prospettici, in coerenza con l'orizzonte temporale espresso dalla struttura del portafoglio di debito, il quale a sua volta deve essere correlato con la struttura e la composizione degli *asset* e dei futuri *cash flow*.

Il Presidente, passando al bilancio di Ferrovie dello Stato S.p.A., evidenzia che il risultato netto dell'esercizio 2007 si attesta ad un valore negativo di 458 milioni di euro e si confronta con quello del precedente esercizio che chiudeva con una perdita di 1.937 milioni di euro. Sul risultato netto del 2007 ha inciso, in particolare, il miglioramento del saldo della gestione finanziaria che accoglie la svalutazione per la perdita di valore della controllata Trenitalia per un ammontare di 403 milioni di euro contro 1.989 milioni di euro nel 2006.

A livello di margine operativo lordo, si evidenzia un miglioramento di 74 milioni di euro con un margine che passa da un valore negativo di 57 milioni di euro ad un valore positivo di 17 milioni di euro, per effetto della crescita dei ricavi operativi (79 milioni di euro), derivante dalla operazione di scissione totale della Società Ferrovie Real Estate (FRE) ed



alla conseguente acquisizione di operatività nel business delle vendite immobiliari, cui si contrappone un aumento di costi operativi di appena 5 milioni di euro.

I ricavi operativi si attestano a 246 milioni di euro (+47,3% rispetto al 2006) e sono principalmente relativi alle vendite di immobili e terreni di trading e ai riaddebiti alle società del Gruppo per la fornitura di prestazioni e per il canone di utilizzo del marchio.

I costi operativi, che ammontano a 229 milioni di euro (+2,2% rispetto al 2006), includono principalmente costi per servizi, parzialmente riaddebitati alle società del Gruppo, costi del personale e variazioni delle rimanenze di immobili e terreni di trading.

Il risultato operativo si attesta ad un valore negativo di 76 milioni di euro con un miglioramento, rispetto al 2006, di 8 milioni di euro, ascrivibile alla variazione positiva del margine operativo lordo (+74 milioni di euro) tale da assorbire i maggiori accantonamenti e svalutazioni (55 milioni di euro), ai maggiori ammortamenti netti e svalutazioni (15 milioni di euro) e ad un maggior saldo positivo dei proventi ed oneri diversi (4 milioni di euro).

Il saldo della gestione finanziaria incide fortemente sul risultato netto dell'esercizio 2007, passando, per effetto delle nuove perdite della controllata Trenitalia, da un valore negativo di 1.856 milioni di euro ad un valore negativo di 357 milioni di euro.

Il Presidente, a conclusione del suo intervento, in relazione alle recenti indicazioni del MEF (recate nella Nota del Ministero dell'Economia e Finanze del 20 maggio u.s. inerente alla Legge 24 dicembre 2007, n. 244 e segnatamente al paragrafo 3), precisa che il Gruppo Ferrovie dello Stato ha, da tempo, posto in essere specifiche attività di efficientamento e razionalizzazione dei propri assetti di governo societario nella direzione sancita dalla LF 2008. Sia sufficiente richiamare la struttura dei C.d.A. delle principali Società interamente controllate (tra le altre, RFI; Trenitalia, Italferr, Ferservizi, Fercredit, FS Logistica) costituiti da 5 a 3 consiglieri; la mancata previsione di gettoni di presenza; la regola della onnicomprensività delle retribuzioni dei dirigenti, in base alla quale i compensi deliberati per l'attività nel contesto degli organi amministrativi e di controllo vengono direttamente versati alla società di appartenenza, tramite un meccanismo che coinvolge ciascun interessato.

L'assetto di *governance* del Gruppo risulta, pertanto, sostanzialmente in linea con quanto disposto dall'art. 3, comma 12, della LF 2008. In ogni caso, in occasione dei rinnovi degli organi di amministrazione delle società controllate, si procederà, ove necessario e consentito

dalle regole di governo statutario, ad assumere gli eventuali ulteriori provvedimenti per l'adeguamento alle disposizioni di legge.

Invita il Collegio Sindacale a dare lettura della Relazione sul bilancio

Il Presidente del Collegio Sindacale dà lettura della Relazione predisposta sul bilancio di esercizio 2007 sottolineando, in particolare, che "*Nella relazione sulla gestione, redatta ai sensi dell'art. 2428 cod. civ., gli Amministratori hanno ampiamente riferito in merito all'attività svolta dalla Società nel corso dell'esercizio, caratterizzato anche dagli effetti della scissione totale della Ferrovie Real Estate (FRE), il cui patrimonio immobiliare è stato attribuito in parte a Trenitalia e in parte a Ferrovie dello Stato che, a seguito dell'operazione in parola, ha comportato la diversificazione della propria mission, allargando l'attività operativa anche al campo della gestione immobiliare*".

La Relazione si sofferma, quindi, sui fatti dell'esercizio 2007 meritevoli di essere menzionati, evidenziando che il Collegio ha avuto periodici incontri con la società di revisione PricewaterhouseCoopers S.p.A., incaricata del controllo contabile, acquisendo notizie concernenti l'attività svolta sia da Ferrovie dello Stato S.p.A. sia da altre società del Gruppo.

La Relazione conclude esprimendo "*parere favorevole all'approvazione del bilancio dell'esercizio 2007, nonché all'accoglimento della proposta formulata dagli Amministratori di rinviare a nuovo la perdita dell'esercizio*".

Il Presidente riprende la parola e dà comunicazione della Relazione rilasciata dalla Società di revisione PricewaterhouseCoopers S.p.A., in data 7 maggio 2008, che - tra l'altro - testualmente recita ""*A nostro giudizio, il bilancio di esercizio della Ferrovie dello Stato S.p.A. al 31 dicembre 2007, è conforme alle norme che ne disciplinano i criteri di redazione; esso pertanto è redatto con chiarezza e rappresenta in modo veritiero e corretto la situazione patrimoniale e finanziaria ed il risultato economico della società.*"

Il bilancio al 31 dicembre 2007, la Relazione sulla gestione del Consiglio di Amministrazione, la Relazione del Collegio Sindacale e la Relazione della Società di revisione PricewaterhouseCoopers S.p.A. nonché il bilancio consolidato dell'esercizio 2007 e le relative Relazioni del Collegio Sindacale e della PricewaterhouseCoopers S.p.A. sono raccolti in un unico fascicolo che si allega al presente verbale sotto la lettera "A".

Il Presidente invita quindi l'assemblea a deliberare in merito all'approvazione del bilancio dell'esercizio 2007 di Ferrovie dello Stato S.p.A.

L'Assemblea, presa visione del bilancio consolidato, con il voto favorevole dell'intero capitale sociale espresso per alzata di mano, delibera di:

- **approvare il bilancio di Ferrovie dello Stato S.p.A.**
- **riportare a nuovo la perdita di € 457.893.018**

---

2. Deliberazioni ai sensi dell'art. 2364, 1^ comma, n. 2 del codice civile

Il Presidente ricorda che il Dott. Stefano Scalera, in data 11 dicembre 2007, ha rassegnato le proprie dimissioni dalla carica di Consigliere. Invita, quindi, l'Assemblea a deliberare al riguardo.

L'Assemblea, con il voto favorevole dell'intero capitale sociale espresso per alzata di mano, delibera di nominare quale Consigliere di Amministrazione il Dott. Antimo Prosperi, nato ad Atri (Teramo) il giorno 11 maggio 1957 C.F. PRSNTM57E11A488H. Il mandato del Dott. Prosperi scadrà unitamente a quello del Consiglio in carica (assemblea di approvazione del bilancio 2009). Il compenso previsto è il medesimo attualmente deliberato per i componenti del Consiglio di Amministrazione (€ 45.000 annui lordi).

Il Presidente, non avendo altri argomenti da trattare al punto 2 all'ordine del giorno (Varie ed eventuali) e non avendo alcuno dei presenti chiesto ulteriormente la parola, alle ore 15.30 dichiara chiusa l'assemblea.

IL PRESIDENTE **IL SEGRETARIO**

PAGINA BIANCA

Bilancio consolidato 2007
Bilancio di esercizio

Sede legale: Piazza della Croce Rossa, 1 - 00161 Roma

Telefono: 06 4410 3080

Fax: 06 4410 4010

Capitale Sociale: 38.790.425.485 euro interamente versati

Rea di Roma: n. 962805

Iscritta al Registro delle Imprese di Roma: n. 06359501001

Codice fiscale e partita IVA: n. 06359501001

Organi sociali di Ferrovie dello Stato SpA e Società di Revisione

Consiglio di Amministrazione

Presidente	Innocenzo CIPOLLETTA
Amministratore Delegato	Mauro MORETTI
Consiglieri	Paolo BARATTA Clemente CARTA Stefano SCALERA*

Collegio Sindacale

Presidente	Pompeo Cosimo PEPE
Sindaci effettivi	Vittorio NOLA Alessandro ZAVAGLIA
Sindaci supplenti	Giovanni RAPISARDA Cinzia SIMEONE

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

Vittorio ZAMBRANO**

Società di Revisione

PricewaterhouseCoopers SpA

* Dimissionario dall'11 dicembre 2007

** Le funzioni sono state conferite dal Consiglio di Presidenza della Corte dei Conti con deliberazione del 4-5 luglio 2007 con decorrenza 5 luglio 2007

Indice

Organi sociali di Ferrovie dello Stato SpA e Società di Revisione

Lettera del Presidente

Il Gruppo nel 2007

Risultati consolidati raggiunti nel 2007

Principali eventi dell'anno

Risorse umane

Politica ambientale

Rapporti con i clienti

Relazione sulla gestione

Quadro macroeconomico

Andamento dei mercati di riferimento e del traffico ferroviario nazionale

Scenario ferroviario europeo

Andamento economico e situazione patrimoniale-finanziaria del Gruppo

Gestione finanziaria

Andamento economico e situazione patrimoniale-finanziaria
di Ferrovie dello Stato SpA

Rapporti di Ferrovie dello Stato SpA con parti correlate

Investimenti

Attività di ricerca e sviluppo

Azioni proprie della Capogruppo

Altre informazioni
- Indagini e procedimenti giudiziari
- Decreto Legislativo 231/2001
- Decreto Legislativo 196/2003
- Legge 262/05

Informazioni riguardanti le principali società che operano nel Gruppo
- Andamento economico e situazione patrimoniale-finanziaria per società
- Altre attività del Gruppo

Fatti di rilievo avvenuti dopo la chiusura dell'esercizio

Evoluzione prevedibile della gestione
- Del Gruppo
- Di Ferrovie dello Stato SpA

Proposta di destinazione del risultato d'esercizio di Ferrovie dello Stato SpA

Bilancio consolidato del Gruppo Ferrovie dello Stato al 31 dicembre 2007

Prospetti contabili

- Stato patrimoniale: Attivo
- Stato patrimoniale: Passivo
- Conti d'ordine
- Conto economico

Nota integrativa al bilancio consolidato al 31 dicembre 2007

Sezione 1. Contenuto e forma del bilancio consolidato

- Criteri generali
- Area di consolidamento
- Variazioni area di consolidamento
- Metodi di consolidamento
- Moneta di conto
- Bilanci in valuta
- Criteri di valutazione

Sezione 2. Criteri di redazione del bilancio consolidato e criteri di valutazione di Gruppo

Sezione 3. Analisi delle voci di bilancio e delle relative variazioni

- Stato patrimoniale: Attivo
- Stato patrimoniale: Passivo
- Conti d'ordine
- Conto economico

Sezione 4. Altre informazioni

Allegato 1 Elenco delle imprese incluse nel consolidamento con il metodo integrale

Allegato 2 Elenco delle imprese incluse nel consolidamento con il metodo proporzionale

Allegato 3 Elenco delle partecipazioni valutate con il metodo del patrimonio netto

Allegato 4 Elenco delle altre partecipazioni non consolidate

Allegato 5 Mappa di consolidamento del Gruppo Ferrovie dello Stato al 31 dicembre 2007

Allegato 6 Rendiconto finanziario

Attestazione dell'Amministratore Delegato e del Dirigente Preposto

Relazione del Collegio Sindacale

Relazione della Società di Revisione

Bilancio di esercizio di Ferrovie dello Stato SpA al 31 dicembre 2007

Prospetti contabili
- Stato patrimoniale: Attivo
- Stato patrimoniale: Passivo
- Conti d'ordine
- Conto economico

Nota integrativa al bilancio di esercizio al 31 dicembre 2007

Eventi straordinari avvenuti nell'anno 2007

Sezione 1. Contenuto e forma del bilancio

Sezione 2. Criteri di redazione del bilancio e criteri di valutazione

Sezione 3. Analisi delle voci di bilancio e delle relative variazioni
- Stato patrimoniale: Attivo
- Stato patrimoniale: Passivo
- Conti d'ordine
- Conto economico

Sezione 4. Altre informazioni

Allegato 1 Rendiconto finanziario

Relazione del Collegio Sindacale

Relazione della Società di Revisione

Lettera del Presidente

Gentili Azionisti,

pur con tutte le difficoltà ereditate, nel 2007 il Vostro Gruppo ha messo a segno un vero turnaround, con risultati che sono andati ben al di là di quelli preventivati nel Piano Industriale 2007-2011, redatto nei primi mesi della nostra gestione. E' da ricordare che questa gestione è iniziata l'8 settembre del 2006 ed ha dovuto subito affrontare una situazione di pesante squilibrio che si era venuta a determinare anche a seguito della riduzione di trasferimenti pubblici (-30% in conto esercizio ed in conto investimenti), a fronte del mantenimento delle prestazioni da parte di FS.

Il 2006 si era così chiuso, per il Vostro Gruppo, con un risultato netto negativo pari a 2.115 milioni di euro, che questa gestione ha migliorato per 1.706 milioni di euro, chiudendo così il 2007 con un risultato netto negativo ridotto a 409 milioni di euro, a fronte di un obiettivo di piano pari a un disavanzo di 697 milioni. La gestione del Gruppo FS torna così ad essere positiva, registrando nel 2007 un Margine Operativo Lordo pari a 463 milioni di euro (-650 milioni di euro nel 2006).

Questi risultati, che troverete descritti in dettaglio nel documento di bilancio, sono stati resi possibili dal contributo di diverse azioni, come era stato anticipato dal Piano Industriale 2007-2011 approvato dal Consiglio di Amministrazione del 17 maggio 2007, presentato successivamente all'azionista Ministro dell'Economia, al Governo ed al Parlamento, in sede di Commissione dei Trasporti. In particolare, si è operato in tre grandi direzioni.

La prima riguarda il miglioramento della gestione al fine, sia di ridurre i costi che di adeguare i ricavi e di riqualificare il servizio. La riduzione dei costi ha riguardato tutti i comparti. Il costo del personale rimane sostanzialmente invariato, pur in presenza di aumenti di carattere contrattuale, grazie ad una netta riduzione del numero degli addetti, scesi di 2.260 unità tra i due anni. Ma la riduzione è ben più netta se si considerano i dati puntuali di fine d'anno: il Gruppo è passato da 98.002 addetti al 31 dicembre 2006 a 93.573 addetti al 31 dicembre 2007, con una riduzione di 4.429 unità che si rifletterà positivamente anche sui conti del 2008. Questa riduzione di addetti è stata resa possibile da una ristrutturazione organizzativa che ha consentito notevoli miglioramenti di produttività. In particolare, è stato ridotto il numero degli scali merci eliminando quelli che non avevano giustificazioni economiche, sono diminuite le posizioni amministrative non operative, si sono razionalizzati gli usi degli spazi per gli uffici, si sono riqualificate alcune mansioni e si è prestata una forte attenzione ai costi dei materiali e dei servizi, nonché alle spese generali, per un valore netto di risparmi complessivi dell'ordine di 131 milioni di euro.

Si è poi avviata una nuova politica dei prezzi dei servizi di Trenitalia. Ricordiamo che le tariffe di Trenitalia sulle percorrenze medie e lunghe erano rimaste ferme per oltre 5 anni. Abbiamo operato due successivi aumenti di queste tariffe (il 9% medio del 2007 ed il 15% circa attuato ad inizio 2008 limitatamente ai servizi Eurostar e AV) con la logica di distinguere quelle che sono tariffe di mercato e quelle che sono ricomprese nel contratto di servizio universale nazionale. L'adeguamento delle tariffe è stato accompagnato, per i servizi a mercato, da una razionalizzazione dell'offerta che ha ridotto i costi attraverso la modifica di orari, la revisione delle fermate e di alcune tratte, la riduzione di alcuni treni di scarsa frequentazione. Sul fronte delle tariffe riferite al servizio universale, il Gruppo ha ottenuto da parte del Governo il ripristino del finanziamento previsto nei contratti di servizio che, assieme all'azione di efficientamento avviata dall'azienda per ridurre i costi, ha consentito un migliore equilibrio della gestione di Trenitalia. Per il 2008, Trenitalia ha definito con il Ministero dei Trasporti un nuovo contratto di servizio che privilegia i percorsi più utilizzati dalla clientela in un'ottica di riduzione dei trasferimenti da parte dello Stato e di mantenimento dei servizi rilevanti.

Per il servizio dei passeggeri regionali (i cosiddetti "pendolari"), servizio gestito con contratti regionali in termini sia di tariffe che di prestazioni, la Legge Finanziaria per il 2007 ha ripristinato un livello di risorse vicino a quello del 2005 tenendo conto anche degli incrementi di inflazione intervenuti, ciò che ha consentito un miglioramento del rapporto tra costi e ricavi. Trenitalia ha poi avviato una rinegoziazione dei contratti regionali per il 2008, scegliendo la formula del contratto a catalogo: viene offerta da FS una gamma di prestazioni a cui corrispondono i relativi costi e rimane alla regione di scegliere qualità, quantità e tariffe del servizio, sulla base di un contratto di almeno tre anni che copra l'intera spesa del servizio. Questa formula, che è l'unica possibile per un mercato che si voglia aprire alla concorrenza, consentirà al Gruppo di poter programmare servizio e investimenti con netti miglioramenti per la clientela e garanzie di equilibrio per FS.

A sintesi di queste operazioni, sono cresciuti i ricavi da traffico (5.918 milioni di euro nel 2007, con un aumento del 14,4% rispetto al 2006) mentre il numero dei passeggeri è passato da 541 milioni nel 2006 a 553 milioni nel 2007. E' tuttavia da segnalare come, nonostante tutto quanto di positivo è stato realizzato nel 2007, Trenitalia presenti ancora uno squilibrio di bilancio e necessiti di capitali per lanciare operazioni di acquisto del materiale rotabile e per riadeguare il suo patrimonio.

La razionalizzazione dei costi non è andata a indebolimento della qualità dei servizi, che è invece cresciuta. Gli indici di puntualità dei nostri treni sono migliorati nel 2007 e nei primi mesi del 2008 sono ormai in linea con quelli dei nostri maggiori concorrenti europei. E' stata ridotta l'evasione attraverso un aumento dei controlli; sono stati contenuti i danni alle vetture ed è aumentata la sicurezza sui treni grazie anche ad un nuovo accordo con la Polfer (il Corpo di Polizia ferroviaria), che ha consentito un aumento della presenza di agenti sui treni e nelle stazioni. Resta il capitolo della pulizia dei treni, che è stato affrontato istituendo un servizio esterno di controllo della qualità del lavoro delle ditte di pulizia, a cui è collegato un sistema di premi e penalità, fino alla rescissione dei contratti in caso di palese mancanza del rispetto delle clausole del contratto da parte delle ditte addette alla pulizia dei treni. Queste misure sono attese portare risultati positivi nel corso del 2008.

La seconda direzione verso cui il Gruppo ha operato riguarda il piano di investimenti. Coerentemente con il Piano Industriale, si è data priorità al completamento della linea AV/AC Torino-Milano-Salerno. Si tratta di circa 1.000 km di nuova linea che tocca sei grandi agglomerati metropolitani e che consentirà una forte riduzione delle percorrenze medie e lunghe, assieme ad un considerevole aumento di offerta di servizi per i pendolari nei centri metropolitani toccati da questa infrastruttura. Infatti la nuova infrastruttura AV/AC libererà dal traffico di media e lunga percorrenza (passeggeri e merci) la rete ordinaria che recupererà capacità di traffico e puntualità. Ne beneficeranno in particolare nodi metropolitani, come Torino, Milano, Bologna, Firenze, Roma e Napoli, che ogni giorno sostengono forti flussi di traffico "pendolare" per studio e/o lavoro.

Abbiamo chiesto e ottenuto dalle ditte appaltanti un impegno a terminare l'opera nel dicembre del 2009, affinché già nel 2010 potremo avviare i nuovi servizi di Alta Velocità con percorrenza fortemente migliorata: Milano-Roma in 3 ore; Torino-Milano in 50 minuti; Roma-Napoli in 1 ora. Tutta la gamma dei servizi potrà così migliorare. Il piano, che ha avuto riconoscimento e finanziamenti con la firma del Contratto di Programma 2007-2011 tra RFI - Rete Ferroviaria Italiana e il Ministero delle Infrastrutture prevede, oltre al completamento della tratta così descritta, anche l'avvio dei lavori di AV/AC sulla Milano-Brescia; la velocizzazione della Bari-Napoli; l'avvio della Catania-Palermo, oltre a diverse opere di miglioramento. E' poi da ricordare che l'Unione Europea ha validato i progetti di valichi alpini relativi alla Torino-Lione, alla Trieste-Milano e al Tunnel del Brennero. Per quest'ultimo siamo già in fase di perforazione del tunnel esplorativo avviato sul versante italiano dall'autunno scorso, mentre si attende che anche sul versante austriaco si inizino i lavori di scavo previsti entro il 2008.

Agli investimenti in nuove linee si sono aggiunti gli investimenti in nuove stazioni. Quelle dell'Alta Velocità previste a Torino Porta Susa (i cui lavori sono ormai partiti), a Bologna (dove è stata indetta la gara), a Roma Tiburtina (dove i lavori sono ormai avviati). Il piano prevede anche nuove stazioni a Firenze e a Napoli-Afragola.

Intanto le società Grandi Stazioni e Centostazioni stanno procedendo alla modernizzazione del loro parco stazioni (Milano Centrale sarà terminata entro l'anno 2008) e RFI - Rete Ferroviaria Italiana cura la gestione delle nuove grandi stazioni di AV/AC e delle piccole stazioni. A sua volta RFI - Rete Ferroviaria Italiana ha portato a compimento il piano della sicurezza inserendo i sistemi SCMT e SSC con riferimento a tutta la rete.

Il Gruppo FS ha anche intenzione di aumentare e rinnovare il materiale rotabile. Ha già ordinato 150 nuove locomotive di trazione per il trasporto regionale nel corso del 2007 e lancerà la gara per i nuovi treni di AV nel corso del 2008. Ricordiamo che gli investimenti in materiale rotabile per i treni del servizio pubblico necessitano della definizione di contratti di servizio di scadenza relativamente lunga (almeno 6 anni) per garantire risorse adeguate al loro finanziamento.

Infine, la terza direzione verso cui ha operato il Gruppo FS è stata quella del riassetto societario e patrimoniale, anche in vista del lancio di nuove iniziative imprenditoriali. In particolare è stato avviato un programma di attribuzione degli asset immobiliari alle società di competenza, sia per un migliore impiego degli stessi che per una loro possibile valorizzazione. In particolare è stata ricapitalizzata Trenitalia attraverso l'allocazione di asset patrimoniali di sua competenza; è stata costituita una società per lo sviluppo dei servizi urbani a cui attribuire asset specifici in particolare per lo sviluppo dei parcheggi urbani; è stata lanciata FS Logistica, società che dovrà diventare il principale operatore di logistica del paese, con interessi nella gestione dei moli nei grandi porti, nella gestione di interporti e con il collegamento ad operatori di logistica capillare. In questa direzione va la costituzione di una joint venture *con Poste Italiane proprio nel settore della logistica. Sono stati infine aggiornati e rivisti i patti parasociali in società che vedono FS collaborare con investitori privati.*

Questo riassetto del Gruppo è anche funzionale ad una nuova presenza di FS sui mercati internazionali. Il Gruppo è già presente in Europa con TX Logistik, che opera sul continente ed è diventato uno dei principali vettori nel settore dell'automotive. Abbiamo inoltre partecipato a varie gare internazionali, cogliendo successi in Algeria, in Egitto, in Arabia Saudita, in Serbia, e in altri paesi dove il Gruppo FS opererà per la costruzione, gestione e/o consulenza per le reti ferroviarie in unione ad altre imprese italiane o internazionali.

Questi risultati sono stati conseguiti in questa gestione grazie anche alla dedizione ed alle professionalità presenti nel Gruppo. Tutti gli addetti di FS si sono fatti carico delle difficoltà del Gruppo ed hanno messo in evidenza una forte volontà di riscatto, nella consapevolezza che ci aspettano ancora diversi anni di impegno per portare FS all'altezza di un operatore internazionale, capace di dare servizi di crescente qualità alla clientela. A tutti i lavoratori del Gruppo va quindi il nostro riconoscimento e l'impegno a proseguire su questa strada per cogliere nuovi obiettivi sempre più sfidanti.

Ma questi risultati 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. Teniamo a sottolineare come un rapporto stretto e di continuità con lo Stato e le Regioni, che sono i clienti del servizio universale, è condizione necessaria per lo sviluppo del servizio ferroviario.

FS è ormai una Società per Azioni in un mercato che è stato liberalizzato, dove sono già presenti operatori privati, in particolare nel trasporto merci, e che vedrà presto l'ingresso di nuovi operatori nel trasporto di AV e, presumibilmente, nel segmento del trasporto regionale per il quale sono possibili le gare. Questa apertura al mercato presuppone che i servizi di carattere universale siano eseguiti sulla base di contratti di servizio (nazionali e regionali) di durata almeno quinquennale ed esigibili dall'una e dall'altra parte: condizione questa che ancora oggi non è pienamente rispettata, posto che le risorse finanziarie vengono definite anno per anno in Legge Finanziaria. Senza queste condizioni di certezza, il mercato non potrà essere aperto alla concorrenza e il servizio ferroviario rischierà di non essere in grado di programmare le sue scelte, con grave danno per le infrastrutture e per i clienti. Queste esigenze richiedono risposte a breve, dato che il contratto di servizio universale con lo Stato è stato definito nei contenuti ma non nella sua durata, mentre i contratti con le regioni sono fermi per il definanziamento delle poste della Legge Finanziaria che solitamente vengono utilizzate dalle regioni stesse per il pagamento di servizi ferroviari. Il Gruppo FS ha ricevuto infatti al momento risorse per il servizio regionale adeguate solo fino al primo trimestre del 2008 ed ha responsabilmente prorogato il servizio fino al successivo mese di giugno, in attesa della firma con le regioni dei nuovi contratti a catalogo. La definizione di questi contratti sarà l'avvio di una nuova stagione per il Gruppo FS che potrà così programmare la sua attività, come chiede anche l'Unione Europea.

In conclusione, la Vostra azienda ha la capacità di recuperare il suo ruolo di servizio e la sua funzione di soggetto innovatore per il paese. I risultati conseguiti nel 2007 e quelli prevedibili per il 2008 lo dimostrano, grazie all'impegno di tutti i lavoratori e delle istituzioni che sono il nostro riferimento. Essi dimostrano anche la possibilità di conseguire gli obiettivi del Piano Industriale 2007-2011 che la Commissione Tecnica della Spesa Pubblica presso il Ministero dell'Economia ha definito "ambiziosi in termini di posizionamento di mercato e profittabilità futura dell'azienda" e di progettare così il futuro del sistema ferroviario italiano.

Innocenzo Cipolletta

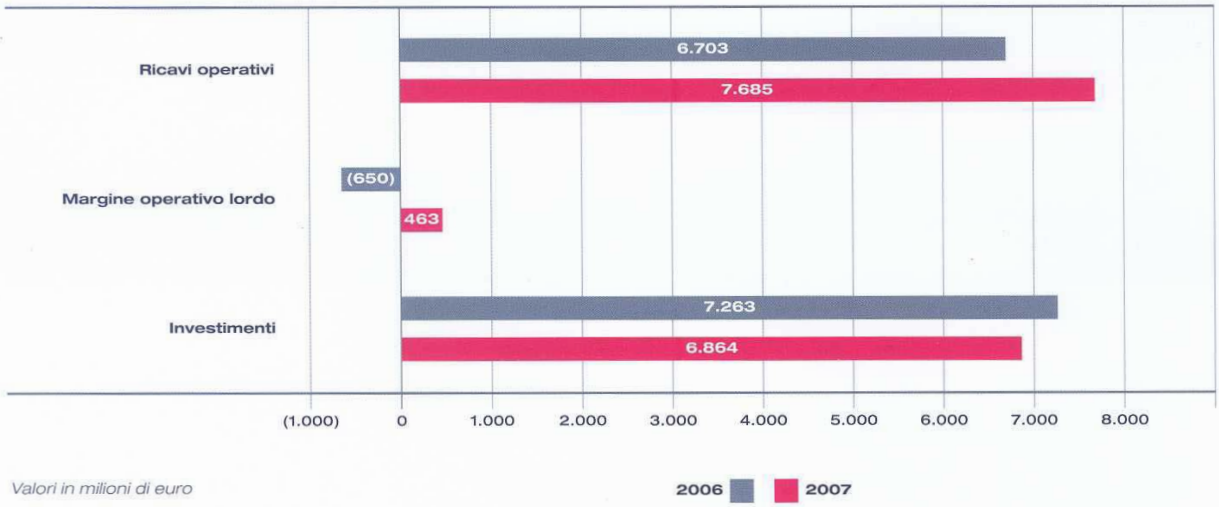
PAGINA BIANCA

Il Gruppo nel 2007

Risultati consolidati raggiunti nel 2007

Principali dati economici, patrimoniali e finanziari	2007	2006	%
Ricavi operativi	7.685	6.703	14,7%
Costi operativi	7.222	7.353	1,8%
Margine operativo lordo	463	(650)	171,2%
Risultato operativo	(575)	(1.354)	57,5%
Risultato netto	(409)	(2.115)	80,7%
Capitale investito netto	42.757	45.461	(5,9%)
Patrimonio netto	36.016	36.444	(1,2%)
Indebitamento finanziario netto	6.741	9.017	25,2%
Debt/Equity	0,19	0,25	N/A
Investimenti tecnici del periodo	6.864	7.263	(5,5%)
Flusso di cassa generato da attività di esercizio	1.415	(1.646)	186,0%

Valori in milioni di euro

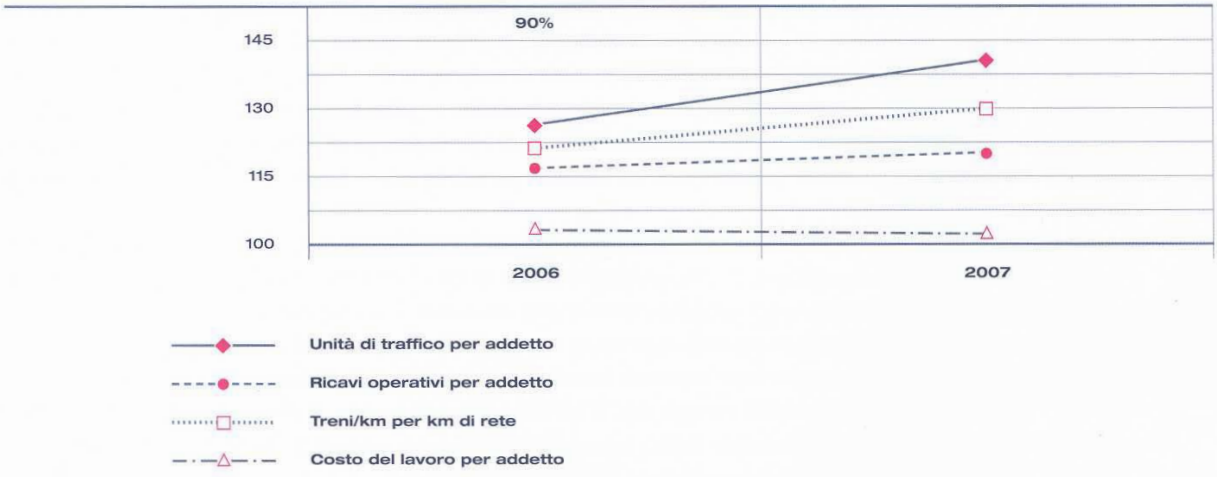


Valori in milioni di euro

Principali indicatori economici	2007	2006
Margine Operativo Lordo/Ricavi operativi	6,02%	(9,70%)
ROS (Risultato operativo/Ricavi operativi)	(7,48%)	(20,20%)
Costo del lavoro/Ricavi operativi	(61,38%)	(70,24%)

Per quanto riguarda la vista sintetica di alcuni rilevanti indicatori fisici/operativi riferiti all'andamento dell'esercizio si rinvia alla tabella di pagina 42-43.

Evoluzione dei parametri aziendali



Numero indice 2000 = 100

Principali eventi dell'anno

Interventi normativi

Febbraio

- Il 2 febbraio entra in vigore l'art. 12 del Decreto Legge n. 7 del 31 gennaio 2007, convertito con Legge n. 40 del 2 aprile 2007, che al fine di *"consentire che la realizzazione del Sistema alta velocità avvenga tramite affidamenti e modalità competitivi conformi alla normativa vigente a livello nazionale e comunitario nonché in tempi e con limiti di spesa compatibili con le priorità ed i programmi di investimenti delle infrastrutture ferroviarie, nel rispetto dei vincoli economici e finanziari imposti dal decreto legislativo dell'8 luglio 2003, n. 188, al gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale e degli impegni assunti dallo Stato nei confronti dell'Unione europea in merito alla riduzione del disavanzo e del debito pubblico"* revoca:
  - le concessioni rilasciate alla TAV SpA, nel 1991 e 1992, limitatamente alle tratte Milano-Verona, Verona-Padova e Milano-Genova, con effetto di automatico scioglimento del rapporto convenzionale RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA – TAV SpA, per la parte relativa alle predette infrastrutture e dei rapporti contrattuali tra *TAV* SpA ed i *General Contractor* CEPAV DUE, IRICAV DUE e COCIV;
  - l'autorizzazione rilasciata ad RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA per la parte in cui consente di proseguire nel rapporto convenzionale con la società TAV SpA relativo alla progettazione e costruzione delle linea del Terzo Valico dei Giovi/Milano-Genova, della tratta Milano-Verona e della sub tratta Verona-Padova.

  I *General Contractor* CEPAV DUE, IRICAV DUE e COCIV hanno contestato la legittimità e l'applicazione della previsione legislativa ed hanno altresì promosso giudizi arbitrali di contestazione di inadempimenti da parte di TAV SpA e di conseguente risarcimento dei danni. Quest'ultima Società si è costituita negli arbitrati asserendo l'intervenuto scioglimento ex Lege delle Convenzioni, respingendo gli addebiti ad essa attribuiti dai *General Contractor* ed, a sua volta, contestando inadempimenti dei medesimi.
  Il TAR del Lazio (Ord. del 23 maggio 2007) ha disposto, in relazione ai ricorsi presentati dai *General Contractor* affidatari delle tratte AV/AC sopra indicate, la devoluzione al giudizio della Corte di Giustizia delle Comunità Europee della questione interpretativa relativa all'art. 12 del Decreto Legge citato, con riferimento alle disposizioni di cui agli artt. 43, 49 e 56 del Trattato ed ai principi comunitari in materia di certezza del diritto e di tutela dell'affidamento, disponendo, intanto, la sospensione cautelare degli atti impugnati, adottati in conseguenza della revoca delle concessioni rilasciate.
  A seguito dell'appello presentato da parte di RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA, di TAV SpA, della Presidenza del Consiglio dei Ministri e del Ministero dei Trasporti contro l'ordinanza, il Consiglio di Stato ha accolto il ricorso stesso con l'effetto di confermare, nelle more della pronuncia della Corte di Giustizia Europea, lo scioglimento dei rapporti contrattuali con il *General Contractor*.
  I suddetti *General Contractor* hanno altresì promosso giudizi arbitrali per inadempimenti nei confronti di TAV SpA che si è costituita negli arbitrati asserendo l'intervenuto scioglimento ex Lege delle Convenzioni, respingendo gli addebiti attribuiti e contestando inadempimenti delle controparti.



Con riferimento a quanto esposto e relativamente agli effetti del citato art. 12, non si ritiene sussistano passività potenziali per il Gruppo, in quanto, l'eventualità di riconoscimento di richieste avanzate dai *General Contractor* è molto remota e, comunque, gli eventuali oneri che ne deriverebbero non potrebbero, in quanto provocati dalla Legge 40, impattare i bilanci delle società in questione.
In riferimento, inoltre, agli arbitrati suesposti, la passività non è al momento determinabile, considerato lo stato del procedimento arbitrale, la complessità delle controversie, sia con riguardo all'*an*, sia con riferimento al *quantum*.

Luglio

- **Decreto Legge n. 81 del 2 luglio 2007.** Il decreto, oltre ad aver reso disponibili quote già stanziate in conto esercizio e ad aver disposto un contributo addizionale di 700 milioni di euro per l'anno 2007 in conto investimenti per la rete convenzionale, ha previsto anche quote addizionali alla Legge Finanziaria per l'anno 2007 per il Gruppo Ferrovie dello Stato in conto esercizio, pari a 166,3 milioni di euro Iva inclusa (in aggiunta ai 1.701 milioni di euro disposti dalla Legge Finanziaria 2007), destinato, con riferimento alla quota di Trenitalia SpA (112,3 milioni di euro), ad una più adeguata copertura dello sbilancio dei Contratti di servizio pubblico.
- **Decreto del Ministero dell'Economia e delle Finanze inerente la determinazione delle quote annue di ammortamento ai fini fiscali**. Il D.M. 23 luglio 2007 del Ministero dell'Economia e delle Finanze ha riconosciuto anche ai fini fiscali le quote di ammortamento annue del costo complessivo degli investimenti finalizzati alla realizzazione dell'infrastruttura ferroviaria come determinate civilisticamente, ai sensi dall'articolo 1 comma 87 della Legge n° 266 del 23 dicembre 2005, salvo quanto previsto dal comma 86 nella parte in cui prevede che i contributi in conto impianti si considerano fiscalmente irrilevanti e quindi non riducono il valore fiscale del bene.
- **Stipula del IV *Addendum* al Contratto di Programma 2001-2005**. Il 26 luglio 2007 è stato stipulato il IV *Addendum* al Contratto di Programma 2001-2005. Sono stati formalizzati, in relazione agli oneri di mantenimento in efficienza/sicurezza delle linee e degli impianti e di collegamento ferroviario con le isole della Sicilia e della Sardegna (art. 7 del CdP 2001-2005), i trasferimenti correnti relativi all'anno 2006, pari a 901,8 milioni di euro (Decreto Ministero Economia e Finanza - prot. n. 17648 del 21 luglio 2006). L'Addendum prevede che il vigente Contratto di Programma 2001-2005, già prorogato per l'anno 2006, rimanga valido fino alla sottoscrizione del nuovo atto.

Settembre

- **Accordo quadro su linee Alta Velocità/Alta Capacità.** In data 10 settembre 2007 il Ministero dei Trasporti ha ribadito che il rilascio della licenza e del successivo titolo autorizzatorio per l'esercizio del trasporto ferroviario prevede che le imprese debbano rispondere ai requisiti previsti dall'art. 7, comma 1, *del decreto legislativo 8 luglio 2003, n. 188, in particolare "che dispongano direttamente, o si impegnino, con la presentazione di un dettagliato piano aziendale, a disporre dal momento dell'inizio dell'attività: a) di materiale rotabile; b) del personale incaricato della guida e dell'accompagnamento dei convogli; c) della copertura assicurativa per la responsabilità civile in caso di incidenti..."* confermando quanto già disposto nel dicembre 2003 dallo stesso Ministero a seguito delle segnalazioni fatte da RFI - Rete Ferroviaria Italiana sin dal 2001 in relazione all'esigenza di idonei requisiti per il rilascio delle licenze alle Imprese Ferroviarie.

Ottobre

- **Decreto Legge n. 159 del 1 ottobre 2007 – Ulteriori stanziamenti a favore del Gruppo Ferrovie dello Stato.** Il decreto ha autorizzato lo stanziamento per l'anno 2007 di ulteriori risorse finanziarie, per un valore complessivo di 1.035 milioni di euro in conto investimenti, e reso disponibili quote già stanziate in conto esercizio per un importo di 300 milioni di euro, Iva inclusa. Il valore complessivo finale dei trasferimenti da Stato per servizi in conto esercizio per il Gruppo Ferrovie dello Stato di competenza dell'anno 2007 è risultato, quindi, pari a 1.792 milioni di euro (al lordo dell'Iva).
- **Agenzia Nazionale per la sicurezza delle ferrovie.** Il 23 ottobre 2007 è entrato in vigore il D.Lgs. n. 162 del 10 agosto 2007, di recepimento delle Direttive CE 49/2004 sulla sicurezza ferroviaria e 51/2004 recante modifiche alla 91/440 con cui è stata istituita l'Agenzia Nazionale per la sicurezza delle ferrovie. Il 31 ottobre è stata emanata la Direttiva 169T con cui il Ministero dei Trasporti disciplina nel dettaglio alcuni aspetti del D.Lgs. 162/07 suddetto.
- **Contratto di Programma 2007-2011, Parte Investimenti.** In data 31 ottobre è stato sottoscritto tra RFI - Rete Ferroviaria Italiana e il Ministero delle Infrastrutture il Contratto di Programma 2007-2011, successivamente registrato dalla Corte dei Conti in data 28 dicembre 2007.

Novembre

- **Accordo per il Nodo di Roma.** In data 23 novembre 2007 è stato siglato il protocollo d'intesa tra la Provincia di Roma e RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA per l'attuazione di interventi tecnologici sulle infrastrutture ferroviarie nel territorio provinciale e per il potenziamento degli *standard* qualitativi e quantitativi del servizio di trasporto ferroviario.

Dicembre

- Per l'anno 2008 la relativa Legge Finanziaria (e Decreto Legge collegato) ha previsto stanziamenti in conto esercizio per il Gruppo Ferrovie dello Stato per complessivi 3.061 milioni di euro al lordo di Iva (di cui 1.761 milioni di euro da Stato e 1.300 milioni di euro da Regioni) sia per obblighi di esercizio dell'infrastruttura (per 1.127 milioni di euro) che per servizi di trasporto pubblico (per 1.934 milioni di euro). A tali importi – come si evince dalla tabella riepilogativa che segue – si aggiungono, in conto investimenti, stanziamenti per 1.400 milioni di euro per il sistema Alta Velocità/Alta Capacità e 2.937 milioni di euro per la rete convenzionale.

Gruppo Ferrovie dello Stato - Legge Finanziaria 2008

Tipologia intervento	Richieste da piano*		Stanziamenti DL + LF 08		Delta	Delta
	con Iva	senza Iva	con Iva	senza Iva	con Iva	senza Iva
Stanziamenti in C/Investimenti/ Aumento Capitale						
Stanziamenti c/inv. Sistema AV/AC	0	1.400	0	1.400	0	0
Stanziamenti c/inv. Rete Convenzionale	0	2.867	0	2.937	0	70
Contributi Materiale Rotabile trasporto regionale	0	230	0	0	0	(230)
Stanziamenti per aumento di Capitale Sociale a Trenitalia SpA	0	1.000	0	0	0	(1.000)
Stanziamenti a Conto Economico						
Corrispettivi in C/E da Stato Servizio Passeggeri** - (Iva 10%)	529	481	527	479	(3)	(3)
Corrispettivi in C/E da Stato Servizio Merci - (Iva 20%)	179	149	108	90	(71)	(59)
Totale C/E Trenitalia SpA	**708**	**630**	**634**	**569**	**(74)**	**(61)**
Corrispettivi in C/E da Stato - Servizi di disponibilità della rete (ipotesi Iva 20%)	1.422	1.185	1.023	852	(399)	(333)
Corrispettivi da Stato - Navigazione, Safety, Security - (no Iva)	104	104	104	104	0	0
Totale C/E Rete Ferroviaria Italiana SpA	**1.526**	**1.289**	**1.127**	**956**	**(399)**	**(333)**
TOTALE C/E da Stato	**2.234**	**1.919**	**1.761**	**1.525**	**(473)**	**(394)**
TRENITALIA SpA - Stanziamenti da Regioni a S.O.						
Corrispettivi in C/E da Regioni a Statuto ordinario (DPCM 16/11/2000 e leggi successive)	1.779	1.617	1.300	1.182	(479)	(435)

* *Le richieste 2008 sono maggiori di quanto esposto nel Piano 2007-2011 poiché vengono richiesti altresì i corrispettivi relativi ai servizi da prestare nelle Regioni in cui si era inizialmente ipotizzato di perdere le gare (provincie autonome di Trento e Bolzano)*

** *Regioni a Statuto Speciale, Notte e Servizio Universale MLP*

Come evidente dalla tabella di cui sopra, gli stanziamenti previsti dalla Legge Finanziaria 2008 sono risultati significativamente inferiori alle richieste, effettuate in sostanziale coerenza con le ipotesi di Piano di Impresa per l'anno 2008. In particolare, rispetto ad esse non sono stati previsti:

— 230 milioni di euro di contributi per il materiale rotabile destinato al trasporto regionale;

— 1.000 milioni di euro come prima *tranche* di trasferimenti destinati all'aumento di capitale di Trenitalia SpA;

— trasferimenti da Stato in conto esercizio a fronte:
  - del "servizio di disponibilità" della rete infrastrutturale da parte di Rete Ferroviaria Italiana SpA, per 333 milioni di euro di corrispettivi;
  - di obblighi di servizio del trasporto merci di Trenitalia SpA per 59 milioni di euro di corrispettivi;

— trasferimenti da Regioni a Statuto Ordinario, sempre in conto esercizio, a fronte dei servizi di trasporto oggetto di contrattualizzazione da parte di Trenitalia con le singole Regioni a Statuto Ordinario sul territorio, per 435 milioni di euro (differenza che scende a 334 milioni se confrontata alle previsioni di budget 2008).

Con particolare riferimento a questo ultimo punto, in considerazione del fatto che le attività dell'anno 2008 sono state programmate, nell'ambito dei servizi del trasporto regionale, mantenendo il livello del-

l'offerta sostanzialmente pari ai volumi del 2007, qualora in corso d'anno non avvenisse l'adeguamento da parte dello Stato delle risorse mancanti, dovrà essere attuato da parte del Gruppo un rilevante intervento strutturale di riduzione dei servizi.
Per ulteriori commenti sull'impatto determinato sul Gruppo dalle disposizioni della Legge Finanziaria 2008, si rinvia al successivo paragrafo "Evoluzione Prevedibile della Gestione".

Operazioni straordinarie

Gennaio

- Il 1° gennaio diviene efficace la scissione di TAV SpA a favore di RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA, relativa agli "Immobili della Sub-tratta Torino-Novara della tratta ferroviaria Alta Velocità/Alta Capacità Torino-Milano" composti dal sedime e opere accessorie, che ha comportato una riduzione del capitale sociale di 13.991.668 euro e della riserva costituita da versamenti in conto futuro aumento di capitale di 564.798 euro, secondo quanto definito nell'atto di scissione del 13 dicembre 2006.
- Nella stessa data diviene efficace la scissione di TAV SpA sempre a favore di RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA, del ramo di azienda denominato "Infrastruttura ferroviaria Nodo di Roma – Penetrazione Urbana AV/AC e Raddoppio FR2 (linea Roma-Sulmona) comprensiva degli immobili strumentali, delle opere e degli impianti tecnologici strumentali, accessori e funzionali", che ha comportato una riduzione del capitale sociale di 94.172.581 euro e della riserva costituita da versamenti in conto futuro aumento di capitale di 760.962 euro, secondo quanto definito nell'atto di scissione del 21 dicembre 2006.

Marzo

- Al fine di dare esecuzione al più ampio quadro di riorganizzazione, all'interno del Gruppo, di alcune attività trasversali, in data 26 marzo sono stipulati gli atti di scissione parziale delle società RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA, Trenitalia SpA ed Italferr SpA in favore della beneficiaria Ferservizi SpA, sulla base dei progetti di scissione parziale approvati in data 26 gennaio 2007 dal Consiglio di Amministrazione di Ferservizi SpA e, successivamente, in data 5 febbraio 2007 dall'Assemblea dei Soci. Le attività oggetto di scissione (cosiddette "attività di *Facility*") sono costituite da tutti quei beni e risorse destinati da dette società allo svolgimento delle attività di gestione immobili uso ufficio e di servizi dedicati alle persone e quindi da tutti quei beni, contratti, debiti e crediti, personale e in genere da tutte le iniziative imprenditoriali funzionali alla gestione dei rami d'azienda stessi. La scissione ha effetto dal 2 aprile 2007 e, ai fini contabili, dal 1° gennaio 2007 e ha comportato:
  - per RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA la riduzione della riserva "Utili portati a nuovo" per 35.000 euro e un aumento di pari importo della "Riserva Straordinaria" per Ferservizi SpA;
  - per Trenitalia SpA la riduzione di capitale sociale per un importo di 43.000 euro con il corrispondente aumento di capitale sociale di Ferservizi SpA che passa da 43.000.000 euro a 43.043.000 euro;
  - per Italferr SpA la riduzione della "Riserva Straordinaria" dell'importo di 20.000 euro e un aumento di pari importo della "Riserva Straordinaria" per Ferservizi SpA.

Aprile

- In data 18 aprile 2007, le Assemblee straordinarie di RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA e di Trenitalia SpA deliberano l'approvazione del progetto di scissione parziale di Trenitalia SpA mediante assegnazione di parte del suo patrimonio costituito dal ramo d'azienda denominato "Servizi di Manovra" in favore della RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA.

La scissione avrà effetto con decorrenza dal primo giorno del mese successivo all'ultima iscrizione dell'atto di scissione nel Registro delle Imprese di Roma e, ai fini contabili, lo stesso giorno in cui decorrono gli effetti giuridici. La scissione comporterà per Trenitalia SpA la riduzione del capitale sociale per un importo di 48.000 euro ed un corrispondente aumento di capitale per RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA.

Maggio

- Nell'ambito del piano di riassetto del portafoglio societario del Gruppo, dal 1° maggio 2007 decorrono gli effetti giuridici della fusione per incorporazione in FS Cargo SpA delle società Cargo Chemical Srl, Ecolog SpA, FS Railfreight Srl, OmniaExpress SpA e Omnia Logistica SpA. L'operazione ha lo scopo di migliorare l'operatività delle società del Gruppo, incrementandone le sinergie ed ottenendo benefici in termini di efficienza ed organizzazione, oltre che di risparmi di gestione considerato che le società interessate alla fusione operano tutte nel settore del trasporto intermodale. Gli effetti contabili e fiscali della fusione decorrono dal 1° gennaio 2007.
- Il 9 maggio 2007, l'Assemblea straordinaria di Trenitalia SpA delibera di approvare il progetto di fusione per incorporazione delle società "Sve Rail Italia Srl" e "Hydroitalia Tre Srl" sulla base dei rispettivi bilanci di esercizio al 31 dicembre 2006, con annullamento di tutte le quote delle società incorporande, senza aumento di capitale della incorporante e senza alcun rapporto di cambio, né conguaglio in denaro. La fusione avrà effetto con decorrenza dalla data dell'ultima delle iscrizioni dell'atto di fusione nel Registro delle Imprese, ovvero dalla data successiva indicata nell'atto di fusione.
- Il 18 maggio viene stipulato l'Atto di scissione totale di Ferrovie Real Estate SpA in favore della Ferrovie dello Stato SpA e Trenitalia SpA La scissione, che ha effetto dal 1° giugno 2007 e, ai fini contabili, dal 1° gennaio 2007 comporta:
  - per Trenitalia SpA l'assegnazione di 9 Officine "Grandi riparazioni" e 37 Officine "Manutenzione corrente", nonché la quota del fondo per rischi ed oneri, per un valore netto contabile di 510.789.637 euro iscritto in apposita riserva di patrimonio netto;
  - per Ferrovie dello Stato SpA l'assegnazione dell'intero patrimonio residuo costituito dal complesso aziendale e da tutti i restanti elementi dell'attivo e del passivo, per un valore netto contabile di 517.425.114 euro. Si precisa che, a seguito di tale scissione, l'intera partecipazione di Immobiliare Ferrovie Srl detenuta da Ferrovie Real Estate SpA è passata con decorrenza 1° giugno 2007 a Ferrovie dello Stato SpA.

Dicembre

- **Scissione parziale aree non strumentali a favore di FS Logistica**. Il 21 dicembre è stato sottoscritto tra RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA e FS Logistica l'atto di scissione parziale, in esecuzione della delibera dell'Assemblea Straordinaria del 30 ottobre, con assegnazione ad FS Logistica di un compendio patrimoniale, non più funzionale all'attività istituzionale del gestore dell'infrastruttura, costituito da porzioni di impianti ubicati nei seguenti terminali merci e, precisamente: Alessandria, Smistamento, Bari Laminata-Ferruccio, Bologna San Donato, Brescia Scalo, Marcianise-Maddaloni, Milano Smistamento, Novara Boschetto, Padova Campo di Marte, Torino Orbassano, Verona Porta Nuova. Le aree oggetto di scissione coprono un totale di 2 milioni di m^2. L'operazione ha efficacia giuridica dal 1° gennaio 2008.
- **Scissione parziale di Trenitalia mediante assegnazione del ramo d'azienda "Manovra" in favore di RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA**. Il 28 dicembre 2007 è stato sottoscritto l'atto di scissione parziale di Trenitalia SpA mediante assegnazione di parte del suo patrimonio costituito dal ramo d'azienda denominato "Servizi di Manovra" in favore della RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA il cui progetto, come precedentemente evidenziato, era stato approvato dalle Assemblee straordinarie di RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA e di Trenitalia SpA in data 18 aprile 2007.
- **Scissione parziale di TAV dei Nodi di Bologna, Roma, Napoli e della ulteriore porzione funzionale del 2° lotto funzionale Modena est-Bologna.** In data 29 dicembre è stato sottoscritto tra RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA e TAV SpA l'atto di scissione parziale, in esecuzione della delibera dell'Assem-

blea straordinaria del 26 ottobre, con assegnazione ad RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA dei rami d'azienda denominati: Nodo di Napoli, Nodo di Roma, Nodo di Bologna e del 2° lotto funzionale Modena est-Bologna della tratta Modena-Bologna.

- **Affitto ramo d'azienda "Servizi sostitutivi"**. Il 27 dicembre 2007 è stato stipulato tra Sita SpA e Sogin Srl il contratto di affitto del ramo di azienda "Servizi sostitutivi", con decorrenza 1° gennaio 2008 e durata prevista di nove anni.

Partecipazioni

Acquisizioni e vendite

Gennaio

- Il 22 gennaio la società Italcontainer SpA cede l'intera quota di partecipazione, pari al 45% del capitale sociale, detenuta nella MTO - MODENA TERMINAL Srl pari a 46.800 euro al socio di maggioranza (55%) SOGESTER Srl, per un corrispettivo di 50.000 euro.

Febbraio

- Il 23 febbraio è costituita da RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA la società Network Terminali Siciliani SpA con sede sociale a Catania per la realizzazione, la gestione e sviluppo dei servizi terminalistici nell'ambito del *"Centro Intermodale/Interportuale Catania Bicocca"* dell'area di Catania Bicocca. Il capitale sociale è di 300.000 euro detenuto, rispettivamente al 50%, da RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA e dalla Società degli Interporti Siciliani SpA.

Marzo

- Il 7 marzo FS Cargo SpA formalizza l'acquisto della partecipazione dello 0,415% detenuta dalla Eurofer in Cargo Chemical Srl, pari a 4.980 euro, per un corrispettivo di 41.500 euro, diventando socio unico della società.

Aprile

- In data 5 aprile 2007 viene pubblicato il bando di gara per i servizi ICT (Information Comunication Technology) del Gruppo Ferrovie dello Stato aventi ad oggetto la gestione in *outsourcing* dell'infrastruttura di elaborazione dati, della gestione e sviluppo di applicazioni *software* e del *call center*. Condizione essenziale per l'aggiudicazione dei servizi è l'acquisto dell'intero capitale sociale di TSF SpA, posseduto dalla Capogruppo al 39% e da Finsiel/Almaviva per il restante 61%. Nel corso dell'esercizio la partecipazione è stata trasferita nell'attivo circolante in attesa della vendita.

Maggio

- L'8 maggio Ferrovie dello Stato SpA acquisisce l'intera quota di partecipazione detenuta da Trenitalia SpA in Italcertifer ScpA, pari al 33,33% del capitale sociale, e rappresentata da n. 400 azioni del valore

nominale di 400 euro liberate per 3/10 sulla base della situazione patrimoniale della Società al 31 dicembre 2006 per un corrispettivo pari a 210.536 euro.

Giugno

- Il 7 giugno l'Assemblea dei consorziati prende atto del recesso dal Consorzio TRAIN delle società RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA e Trenitalia SpA Le partecipazioni di RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA (15.195,02 euro) e Trenitalia SpA (15.195,02 euro) al fondo consortile andranno ad accrescere le quote degli altri consorziati, così come previsto dallo Statuto in caso di recesso. Il recesso ha avuto effetto dal 7 luglio 2007.

Agosto

- Cessione da FS Cargo SpA, ora FS Logistica SpA, a Trenitalia SpA, per un corrispettivo complessivo pari a circa 38 milioni di euro, delle partecipazioni relative alle società Italcontainer SpA, Cemat SpA, Pol Rail Srl, East Rail Srl, Serfer Srl, Trenitalia Logistics France Sas, Sistemi Territoriali SpA e Verona Cargo Center SpA.

Settembre

- Cessione da parte di Trenitalia SpA del pacchetto azionario di FS Cargo SpA (ora FS Logistica SpA), a Ferrovie dello Stato SpA per un corrispettivo pari a 61,4 milioni di euro; nello stesso mese è stata ceduta da FS Cargo SpA, ora FS Logistica SpA, a Trenitalia SpA la partecipazione in Alpe Adria SpA, completando l'operazione iniziata il 1° agosto.

Operazioni sul capitale

Gennaio

- Il 24 gennaio il Consiglio di Amministrazione di Tunnel Ferroviario del Brennero – Finanziaria di Partecipazioni SpA delibera di richiamare la terza *tranche* dell'aumento del capitale, deliberato dall'Assemblea Straordinaria il 15 giugno 2006, facendo richiesta ai soci di sottoscrivere, in proporzione alla propria quota di partecipazione al capitale sociale, n. 5.000.000 di nuove azioni ordinarie del valore nominale di 1,00 euro e di liberare il corrispondente importo di 5.000.000 euro; RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA ha sottoscritto la quota di propria spettanza (n. 4.120.900 azioni corrispondente all'82,418%) versando, l'importo complessivo di 4.120.900 euro; successivamente ha versato pro-quota anche la parte della Provincia di Verona rimasta inoptata pari ad 240.766 euro portando la percentuale di possesso all'82,79%. Il capitale sociale della Società ammonta a nominali 63.790.910 euro di cui 52.816.221 euro, pari alla quota posseduta, sottoscritti e versati da RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA.
- Il 25 gennaio il Consiglio di Amministrazione di RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA delibera di richiamare la prima *tranche* dell'aumento di capitale sociale deliberato dall'Assemblea straordinaria dei Soci del 23 giugno 2006 per l'importo complessivo di 1 miliardo di euro. Il Socio Ferrovie dello Stato SpA ha quindi sottoscritto e versato l'importo della prima *tranche* pari ad 250.000.000 euro; il capitale sociale di RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA è pertanto passato da 32.603.697.107 euro ad 32.853.697.107 euro. La dichiarazione di aumento del capitale sociale è stata depositata, in data 23 febbraio 2007, al Registro delle Imprese di Roma.

Finanziamenti

- La società Grandi Stazioni SpA tra gennaio e giugno ha incassato tre *tranche* di finanziamento dalla banca Monte dei Paschi di Siena, per un importo complessivo di 18 milioni di euro che corrispondono al quinto, al sesto e al settimo Stato di Avanzamento Lavori per le spese sostenute dalla società per la progettazione definitiva delle opere di adeguamento funzionale interno delle 12 stazioni; nei mesi di febbraio e maggio la stessa società ha incassato la terza e quarta *tranche* per circa 5,8 milioni di euro del finanziamento Legge Obiettivo per la realizzazione delle Opere complementari ai complessi di stazione.
- Banca di Roma eroga, nel mese di marzo, ad RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA 200 milioni di euro relativi alla terza *tranche* del contratto di finanziamento stipulato lo scorso esercizio, in base al quale la stessa RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA ha diritto di accedere ad una provvista massima di 1.000 milioni di euro. Anche questa *tranche* è assistita da fideiussione della Capogruppo.
- Nei mesi di aprile e maggio Ferrovie dello Stato SpA emette sei prestiti obbligazionari per un ammontare complessivo di 600 milioni di euro, interamente sottoscritti dalla società Eurofima SA e destinati al finanziamento degli investimenti della società Trenitalia SpA nell'ambito del programma di ammodernamento del materiale rotabile. Per quanto riguarda i dettagli dell'operazione si rinvia al paragrafo "Gestione finanziaria".
- Viene rinnovato, nel corso dell'esercizio, il finanziamento concesso dal San Paolo-IMI a TAV SpA a titolo di finanziamento Iva, per complessivi 250 milioni di euro, fino al 30 aprile del 2008.
- Nel mese di agosto Ferrovie dello Stato SpA stipula un mutuo per 1.000 milioni di euro con la BEI. Le somme rivenienti da tale finanziamento sono state utilizzate dalla stessa società per la concessione di prestiti *intercompany* rispettivamente a RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA e TAV SpA finalizzati alla prosecuzione dei lavori relativi al "Sistema Alta Velocità/Alta Capacità" della linea Torino-Milano-Napoli; per i dettagli si rinvia più avanti al paragrafo "Gestione finanziaria".
- Nel mese di ottobre Centostazioni SpA, a seguito di una procedura competitiva curata dalla Capogruppo tra diversi istituti finanziari nazionali ed internazionali, contrae un mutuo con la Banca BNL-BNP Paribas per un importo di 8 milioni di euro con scadenza finale nel 2012.

Altri eventi di rilievo

Gennaio

- A partire dal 1° gennaio entrano in vigore le variazioni di prezzo dei treni Eurostar, Alta Velocità ed Intercity. Le tariffe, ferme da 5 anni, subiranno degli aumenti che, nel corso del 2007, porteranno complessivamente ad un adeguamento medio del 9%.
- Sono ridefinite, per il 2007, l'offerta e le relative risorse destinate ai Contratti di servizio pubblico con lo Stato. Gli stanziamenti hanno compensato parzialmente i tagli operati già dalla Finanziaria 2006 al Contratto di servizio viaggiatori. In tale ambito il Ministero dei Trasporti ha autorizzato un intervento sulle tariffe dei treni espressi ed interregionali, intervento entrato in vigore il 2 febbraio.
- Sinistro Segesta Jet. Il 15 gennaio 2007 la nave veloce per trasporto passeggeri Segesta Jet, della flotta sociale, in navigazione tra Reggio Calabria e Messina, è entrata in collisione con la nave portacontenitori Susan Borchard in navigazione verso il Medio Oriente. Nella collisione hanno perso la vita quattro componenti dell'equipaggio della Segesta Jet, dipendenti di RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA, e la nave ha subito gravissimi danni che ne fanno prevedere la "perdita totale". Sul sinistro sono state aperte tre inchieste, tuttora in corso: una di RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA, una della Procura della Repubblica di Messina ed una del Ministero dei Trasporti.

- La Commissione Lavori Pubblici del Senato, in data 23 gennaio, dispone un'indagine conoscitiva dedicata a ricostruire il quadro della situazione economica dell'Azienda Ferrovie che si è andata delineando negli ultimi anni e, nel suo ambito, a ricostruire l'analisi dei costi del progetto Alta Velocità ferroviaria, concentrandosi in particolare sugli investimenti in corso per la direttrice Torino-Milano-Napoli che, rispetto alle previsioni iniziali, hanno visto crescere in modo estremamente elevato i costi di costruzione. In data 21 marzo si è svolta un'audizione da parte della Commissione del Presidente e dell'Amministratore Delegato di Ferrovie dello Stato SpA.

Febbraio

- In relazione ai crediti Iva vantati da TAV SpA, per gli anni 2000, 2001 e 2002, l'Agenzia delle Entrate ha disposto il pagamento per l'importo di 306 milioni di euro, incassati nel mese di maggio.
- In data 9 febbraio 2007 è stato siglato l'accordo tra il Gruppo Ferrovie dello Stato, le Ferrovie russe RZD e il Gruppo Finmeccanica per lo sviluppo di una politica commerciale comune al fine di incrementare i propri *business* di riferimento.

Marzo

- In data 7 marzo 2007 viene sottoscritta una transazione tra Ferrovie dello Stato SpA ed il Gruppo Vinella avente ad oggetto il contenzioso in corso e potenziale; le parti hanno convenuto di pervenire alla risoluzione di ogni pendenza, ed il Gruppo Vinella ha rinunciato a qualsiasi pretesa, anche se prima d'ora mai sollevata, nei confronti del Gruppo Ferrovie dello Stato.

Aprile

- A partire dal mese di aprile sono stati incassati i crediti Iva vantati da Ferrovie dello Stato SpA per gli anni dal 2000 al 2003 per complessivi 885 milioni di euro.
- In data 27 aprile 2007 l'Assemblea straordinaria di Ferrovie dello Stato SpA, giusta indicazione da parte dell'azionista di cui alla lettera del Ministero dell'Economia e delle Finanze, a firma del Direttore Generale del Tesoro, del 22 novembre 2006, ha modificato lo statuto della Società all'art.16, introducendo la figura del "Dirigente Preposto alla redazione dei documenti contabili societari", così come previsto per le società quotate in base alla Legge 28 dicembre 2005, n. 262.

Maggio

- Il 4 maggio il Governo ha preso atto del Piano d'Impresa 2007-2011 che prevede, tra l'altro, lo sviluppo del trasporto ferroviario con particolare attenzione alla qualità di quello regionale e alla competitività del *business* Eurostar, lo sviluppo del settore merci con l'evoluzione da mero trasportatore ad operatore integrato di logistica, la razionalizzazione dei costi e degli investimenti.

Giugno

- Il 14 giugno, a Bruxelles, la Commissione Europea conferisce il premio *"Best of the Best LIFE Environment Projects 2006"* al progetto PV-Train elaborato da Trenitalia SpA con il contributo della Comunità Europea. Il progetto riguarda l'impiego di tecnologie innovative per applicazioni fotovoltaiche in ambito ferroviario in grado di ridurre sensibilmente l'emissione di gas serra nell'atmosfera.

- Il 28 giugno 2007 è stato firmato da Grandi Stazioni un primo accordo con le Ferrovie Russe, per attività di consulenza sulla riqualificazione di 8 piccole stazioni nell'interland delle città. Unitamente alla firma dell'accordo le autorità locali hanno manifestato l'intenzione di instaurare una più ampia cooperazione, comprendente la riqualificazione delle principali stazioni di San Pietroburgo e Mosca.

Luglio

- **Corridoio 5: nasce il GEIE per il tratto Valencia-Lione-Torino-Lubjana-Budapest.** Nel mese di marzo 2005 è stato siglato tra la Commissione Europea e gli stakeholders ferroviari (CER, EIM, UNIFE, ERA, UIC) un Memorandum of Understanding (MoU) con il quale i firmatari si impegnano a promuovere la realizzazione di 6 corridoi interoperabili europei prevalentemente dedicati al traffico merci internazionale di lunga distanza. Il 19 luglio 2007 è stato costituito a Roma il Gruppo Europeo di Interesse Economico (GEIE) per l'interoperabilità delle reti ferroviarie del corridoio "D" Valencia-Lione-Torino-Lubjana-Budapest, nell'ambito del Corridoio 5 (Lisbona-Kiev): i soci fondatori sono i Gestori dell'Infrastruttura ferroviaria di Spagna (ADIF), Francia (RFF), Slovenia (SZ) ed Italia (RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA). Michele Mario Elia, Amministratore Delegato di RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA, ne è stato nominato Presidente.

Agosto

- **Collaudo della tratta AV/AC Roma-Napoli – 1° Lotto funzionale Roma-Gricignano.** In data 27 agosto 2007 l'Amministratore Delegato di RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA ha approvato il Collaudo e relativo *Addendum* della tratta AV/AC Roma-Napoli – 1° Lotto funzionale Roma-Gricignano, a seguito della conclusione dell'*iter* tecnico e amministrativo di collaudo delle opere completate entro il 19 dicembre 2005.

Ottobre

- **Dirigente Preposto alla redazione di documenti contabili societari.** Il 26 ottobre 2007 il Consiglio di Amministrazione di Ferrovie dello Stato SpA ha deliberato di conferire l'incarico di Dirigente Preposto al Dott. Vittorio De Silvio, che ha accettato la nomina il 5 dicembre successivo.
- **Roma Tiburtina.** In ottobre è partito il cantiere per la nuova stazione dell'Alta Velocità. Il progetto "Roma Tiburtina" si inserisce nell'ambito di due importanti interventi per la città di Roma, quali la realizzazione, appunto, della nuova stazione ferroviaria di Roma Tiburtina, e la riqualificazione e trasformazione urbanistica di un'area di circa 92 ettari nella zona dei quartieri di Nomentano e Pietralata. In relazione al progetto di riqualificazione di "Roma Tiburtina", già menzionato nel bilancio precedente, in data 26 giugno è emessa dal Consiglio di Stato la sentenza che ha aggiudicato i lavori per la stazione Tiburtina che, pertanto, riprenderanno al più presto.
  La nuova stazione è destinata a diventare il punto di arrivo e partenza nella Capitale dei treni ad Alta Velocità nonché il più importante nodo di scambio della rete di mobilità urbana e metropolitana romana.
- **Procedimento sanzionatorio dell'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato.** In riferimento alla costituzione della Società Terminal Tremesteri, già descritta nel bilancio 2006, l'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato (AGCM) ha aperto il 27 luglio 2007 un procedimento sanzionatorio nei confronti di RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA ai sensi dell'art. 8 della Legge 287/90, che prevede una sanzione nei confronti delle imprese in monopolio legale che violino l'obbligo di comunicare la costituzione e l'acquisizione del controllo di società che operino in mercati diversi da quelli in cui rientrano le attività oggetto di monopolio. L'8 agosto RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA ha fatto pervenire all'Autorità una memoria difensiva in cui chiede l'archiviazione del procedimento o, comunque, la riduzione della sanzione, in considerazione della non dolosità della violazione, della brevità della sua durata e della limitatezza dell'ambito territoriale interessato. L'Autorità, il 10 ottobre, ha chiuso il procedimento con un provvedimento che accerta la violazione contestata e la relativa sanzione.



Novembre

- Dal 1° novembre sono entrate in vigore, le tariffe "sovraregionali" su tutte le relazioni del trasporto regionale, per i viaggi tra più Regioni;
- Il 7 novembre è stato siglato, tra il Gruppo Ferrovie e la Polizia Ferroviaria (Polfer), un accordo che ha come obiettivo primario quello di garantire una maggiore sicurezza della clientela sia in stazione che a bordo treno;
- In data 20 novembre 2007 è stato siglato un Memorandum of Understanding (nel seguito "MoU") tra Ferrovie dello Stato SpA e Deutsche Bahn AG (nel seguito "le Parti"). Tramite il MoU, le Parti hanno inteso formalizzare la costituzione di gruppi di lavoro comuni incaricati di identificare potenziali aree di cooperazione sia sul lato del trasporto passeggeri, sia su quello delle merci.
  Relativamente al trasporto passeggeri, il focus sarebbe limitato ai seguenti punti:
  — ottimizzazione e rafforzamento del traffico tra Italia e Germania;
  — offerta congiunta per i clienti comuni.
  Quanto al trasporto merci, l'attenzione dei gruppi di lavoro sarebbe invece rivolta a:
  — l'ottimizzazione dei flussi di traffico lungo l'asse Nord/Sud;
  — *l'Hinterland transport* (inclusi i porti, analogamente alla Germania);
  — l'offerta di nuovi servizi (es. servizi di trasporto multimodale "one-stop-shop",marittimo, ferrovia, gomma).

Dicembre

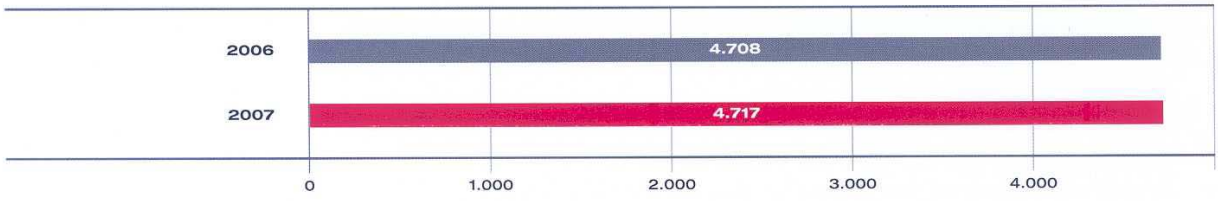
- Il 4 dicembre è stato presentato il "Catalogo dei servizi" della Divisione Passeggeri Regionale a tutti gli Assessorati ai trasporti delle Regioni italiane in vista del rinnovo dei Contratti di servizio per il 2008.
- Il 9 dicembre è entrato in vigore il nuovo orario che ha potenziato i collegamenti sulle direttrici Roma-Venezia e Roma-Milano-Torino confermando, per i restanti collegamenti, i volumi di offerta del precedente.

Risorse umane

Il numero dei dipendenti del Gruppo è passato dai 98.002 del 31 dicembre 2006 ai 93.573 del 31 dicembre 2007 scontando una diminuzione netta di 4.429 unità.

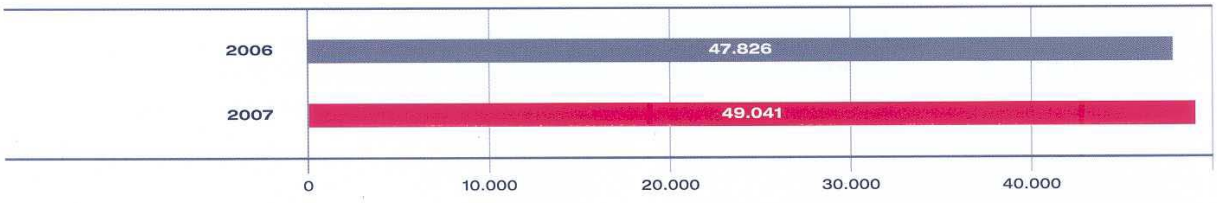
Dipendenti al 31.12.2006	98.002
Entrate	1.419
Uscite	5.848
DIPENDENTI AL 31.12.2007	**93.573**
Consistenza media 2006	98.447
CONSISTENZA MEDIA 2007	**96.187**

Costo del lavoro



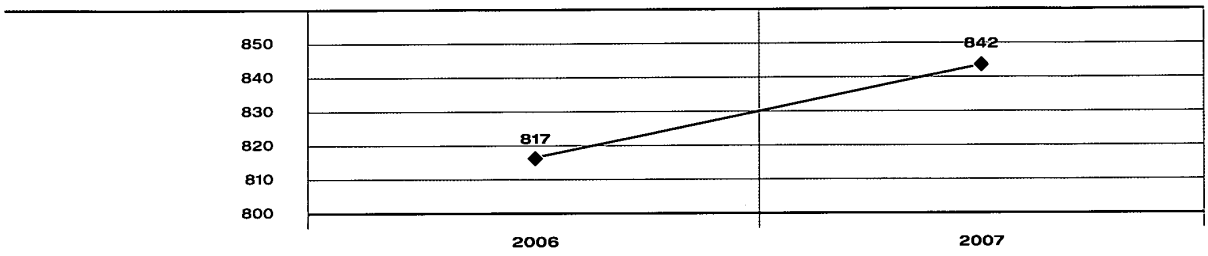
Valori in milioni di euro

Costo medio del lavoro per addetto



Unità di euro/n° medio dipendenti

Migliaia di unità di traffico per addetto*



* *Le unità di traffico per il 2006 e il 2007 includono anche i viaggiatori Cisalpino AG e le tonnellate km merci effettuate dalle Società del Gruppo Ferrovie dello Stato.*

Le Relazioni Industriali

Le Relazioni Industriali del Gruppo nell'anno 2007 sono state caratterizzate dalle implementazioni del quadro normativo, in materia di liberalizzazioni, e dalle implicazioni societarie ed organizzative del varo del Piano Industriale 2007-2011.

La progressiva apertura alla concorrenza del settore dei trasporti, ed in particolare di quello ferroviario, ha indotto il sindacato a promuovere la costituzione di una *cabina di regia* presso la Presidenza del Consiglio dei Ministri con il compito di affrontare e risolvere le diverse questioni emergenti di carattere industriale e sociale. In questo ambito il 15 maggio il Gruppo Ferrovie ha sottoscritto un primo accordo con il Governo e le Organizzazioni Sindacali che ha sancito la necessità di focalizzare il confronto sulla regolazione della concorrenza, sulla costituzione di un contratto unico per l'intero settore dei trasporti e sull'esame delle condizioni di sviluppo del Piano Industriale 2007-2011, sui cui obiettivi le stesse Organizzazioni Sindacali hanno espresso valutazioni positive.

In merito alla realizzazione del contratto unico di settore il Gruppo ha sostenuto anche l'iniziativa di Confindustria, tesa ad avviare il confronto tra le diverse realtà associative del trasporto pubblico locale che ha consentito l'intesa triangolare, siglata il 21 novembre 2007, tra Governo, Confederazioni Datoriali e Organizzazioni Sindacali; in tale ambito il 24 gennaio del 2008, è stata sottoscritta da Agens un'intesa finalizzata alla semplificazione degli assetti contrattuali nel comparto dei trasporti anche attraverso l'adeguamento economico delle retribuzioni e l'allineamento temporale della scadenza del contratto delle attività ferroviarie a quello degli autoferrotranviari, al fine di creare le condizioni ritenute necessarie dal sindacato per presentare una piattaforma rivendicativa comune nei confronti delle controparti imprenditoriali dei settori interessati. Nella stessa data, infine, è stato sottoscritto l'accordo per il riconoscimento del premio di risultato per gli anni 2005 e 2006.

Nell'ambito delle attività di monitoraggio dell'evoluzione del quadro legislativo e normativo del lavoro, sono state presidiate le varie fasi del negoziato sindacale, conclusosi con la stipula del Protocollo del 23 luglio



2007, e del successivo *iter* legislativo di attuazione che ha portato all'emanazione della legge di riforma del *welfare*, attraverso la presentazione di proposte di modifica di alcuni istituti del mercato del lavoro, con particolare riguardo all'apprendistato professionalizzante. Nel corso dell'anno è inoltre proseguita l'attività di monitoraggio dell'evoluzione della legislazione regionale in materia di apprendistato professionalizzante per supportare al meglio le politiche occupazionali definite dalle aziende del Gruppo.

Per quanto riguarda gli aspetti connessi al trattamento previdenziale e assicurativo dei dipendenti del Gruppo, specifica attenzione è stata posta all'attuazione delle disposizioni correlate alla Finanziaria 2007 che hanno portato alla riforma della previdenza complementare, con particolare riguardo al conferimento del Tfr ai Fondi pensione ed al Fondo di tesoreria presso Inps. In tale quadro, sono risultate particolarmente significative le azioni realizzate a supporto delle società del Gruppo, anche attraverso la sottoscrizione di specifici accordi sindacali, che hanno condotto all'ampliamento della base associativa del Fondo Eurofer con un incremento di oltre il 30% dei lavoratori iscritti.

Nel 2007 è proseguita la collaborazione con il Comitato pari opportunità (CPO) con l'avvio della seconda edizione del progetto "Opportunità Salute" e con la realizzazione del *follow-up* del progetto europeo coordinato dal Gruppo "Rappresentazione e migliore integrazione delle donne nelle ferrovie".

Le politiche di gestione e sviluppo del personale

Per quel che riguarda le politiche di gestione del personale, il Gruppo, ha proseguito nelle azioni di razionalizzazione, prima tra tutte quella rivolta al contenimento degli ingressi di personale dal mercato esterno ed alla valorizzazione delle risorse interne: è stato, infatti, incrementato il ricorso al mercato del lavoro interno tanto per la popolazione manageriale che per i ruoli operativi. Per questi ultimi gli ingressi di personale dal mercato esterno sono stati strettamente indirizzati al presidio del *turnover* nei mestieri critici dell'esercizio ferroviario.

Nel corso del 2007, le azioni di sviluppo e gestione delle risorse umane, sono state indirizzate nell'ambito della più stretta coerenza con le esigenze dell'organizzazione. Per quel che riguarda, in particolare, la popolazione manageriale, è stato avviato il progetto di *Management Review* che ha portato, nella prima fase che si è conclusa nel 2007, all'individuazione delle risorse strategiche ed alla definizione di piani di sviluppo personalizzati e che vedrà, nella fase successiva, la definizione delle tavole di sostituzione per i titolari di posizione chiave. E' stato, inoltre, implementato il nuovo modello di valutazione delle risorse manageriali ed è stata rivista la procedura che regola l'accesso alla dirigenza. Nel corso del 2007, infine, sono proseguite le azioni di sviluppo dedicate ai giovani laureati ed è stato impostato il progetto *Capi* dedicato ai quadri apicali con responsabilità nelle strutture operative dell'esercizio.

La formazione

Le attività realizzate nel 2007 sono state indirizzate al mantenimento ed allo sviluppo delle competenze dei diversi *target* di personale, per accompagnare la crescita nel ruolo, favorire l'integrazione e la conoscenza del sistema ferroviario, condividere le conoscenze di Gruppo e sviluppare il senso di appartenenza. Particolare attenzione è stata rivolta alla progettazione ed alla realizzazione di attività formative strettamente connesse alla divulgazione ed alla realizzazione del Piano Industriale.
Per i laureati neoassunti sono state realizzate, oltre alle consuete attività formative previste dal percorso istituzionale di orientamento, specifici *project work* su tematiche ferroviarie. Per duecento dirigenti del Gruppo è partito a settembre il progetto "La Cultura di Impresa nel Gruppo Ferrovie dello Stato", nato dall'esigenza di supportare l'implementazione del Piano, rafforzando nel management aziendale la cultura di impresa basata sulla creazione del valore ed aumentando, contestualmente, la capacità di operare su leve di efficienza.
Nell'ambito delle attività a valenza internazionale, vi è stata la partecipazione, nell'ambito dell'*European Training Group* dell'UIC, ai gruppi di lavoro dedicati allo sviluppo di nuove metodologie didattiche ed alla definizione dei modelli di sviluppo delle competenze nonché all'approfondimento delle tematiche formative inerenti la condotta, la circolazione e la sicurezza. Inoltre, personale dell'area quadri ha partecipato ai seminari internazionali (SIAFI/ETCR) di alto contenuto ferroviario.

La sicurezza e la salute sul lavoro

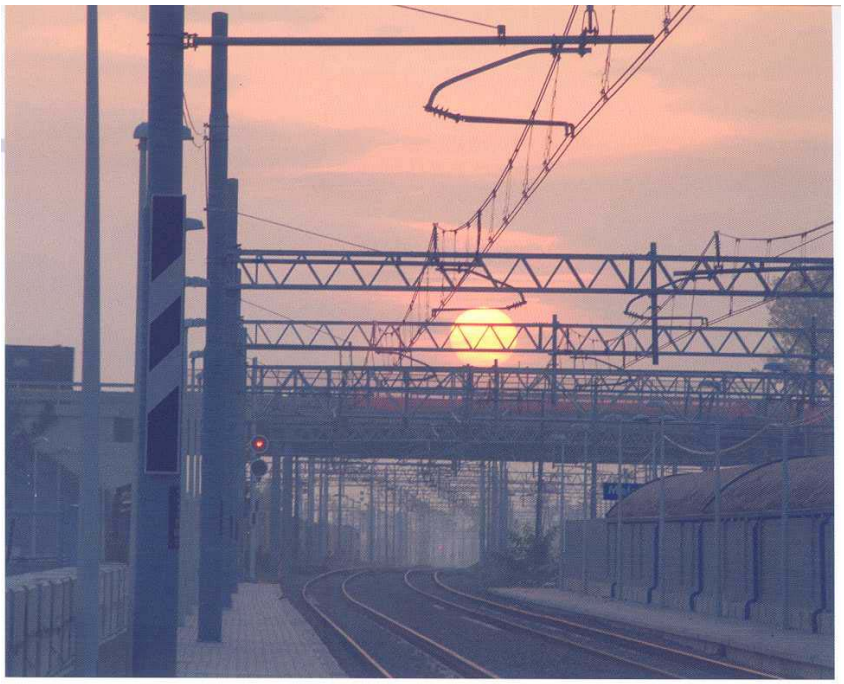
Nel corso dell'anno 2007 l'attenzione del Gruppo è stata dedicata alla piena attuazione delle nuove norme immediatamente prescrittive previste dalla Legge 123/2007. L'attività di aggiornamento ha coinvolto tutte le società del Gruppo e si è concretizzata nell'emanazione di una nota di indirizzo operativo per l'omogenea ed efficace applicazione delle nuove norme, con particolare riguardo alle maggiori responsabilità del datore di lavoro in materia di appalti.
L'impegno del Gruppo al costante aggiornamento delle norme di salvaguardia secondo i migliori *standard*, si è altresì realizzato con la stesura di un protocollo d'intesa con l'ISPSEL – Istituto Superiore di Prevenzione per la Sicurezza del Lavoro – per la condivisione di progetti per l'aggiornamento di procedure operative di sicurezza e di percorsi di formazione e informazione.
In particolare, la formazione del personale sui temi della sicurezza, ha visto la realizzazione da parte di RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA di un prodotto multimediale interattivo "SMARFI – Sicurezza Manutenzione RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA", predisposto anche per la piattaforma *e-learning*, finalizzato alla formazione del personale addetto alla manutenzione della infrastruttura ferroviaria.
Per quel che riguarda l'andamento degli infortuni l'analisi del *trend* di medio termine 2002-2006, evidenzia una riduzione complessiva del numero degli infortuni pari al 13,9%. Nell'analogo periodo, secondo i dati Inail, in Italia si è registrato un decremento complessivo degli infortuni pari al 8,6% (i dati includono gli infortuni *in itinere*, ovvero quelli che si verificano tra l'abitazione e la sede di lavoro). Con riferimento al 2007 il dato degli infortuni, in attesa di conferma e consolidamento da parte dell'Inail, evidenzia un andamento in ulteriore contrazione (-2,4% vs 2006).

Politica ambientale

Nel 2007 è proseguito l'impegno del Gruppo in tutte quelle attività finalizzate alla sostenibilità ambientale, sociale ed economica dell'impresa ferroviaria, già avviate negli esercizi precedenti, nonché l'indagine sulle esigenze delle parti interessate nei diversi processi, anche al fine della redazione dei Rapporti di Sostenibilità di Ferrovie dello Stato che evidenzino l'impegno per la mobilità sostenibile del Gruppo e le iniziative intraprese.

Si segnalano, di seguito, le principali iniziative ed attività oggetto dell'impegno del Gruppo Ferrovie dello Stato.

- **Potenziamento di Linee e Nodi.** Gli interventi sui nodi ferroviari situati negli ambiti urbani a maggiore densità abitativa, anche attraverso la realizzazione di nuove linee specializzate per accogliere i traffici a lunga percorrenza, consentiranno di decongestionare le linee esistenti per un servizio di tipo metropolitano e regionale ad alta frequenza con l'obiettivo di arrivare nel 2010 ad un nuovo sistema ferroviario che consenta l'abbattimento degli attuali tempi di percorrenza, l'aumento della capacità di trasporto, il miglioramento della frequenza e puntualità dei treni, e anche grazie all'avvio di una sana competizione tra le società di trasporto, un risparmio di circa 2,5 milioni tonnellate di CO_2 l'anno.
- **Trasporto merci pericolose e rifiuti.** Nel settore merci, al fine di estendere e sviluppare il proprio *business* nel settore dei servizi "a valore aggiunto", quali il trasporto delle merci pericolose e dei rifiuti, è stato ideato un progetto mirato ad incrementare le quote di mercato nel segmento del trasporto ferroviario di questo settore. Il trasferimento di parte del traffico delle merci pericolose dalla gomma al ferro rappresenta un traguardo sociale che consente di innalzare il livello di sicurezza del trasporto e riduce il peso dei costi esterni per la collettività.
- ***Energy Management.*** L'*Energy Management* è un approccio gestionale che consiste nel monitoraggio dei consumi di energia elettrica per trazione ed utenze fisse e nel conseguimento di significativi risparmi economici attraverso l'abbattimento delle perdite di carico indotte sulla rete di distribuzione, mediante l'installazione ed il monitoraggio di impianti di rifasamento dell'energia ai punti di utilizzo.
- ***Railenergy.*** Il progetto di ricerca *Railenergy*, finanziato dalla Comunità Europea, è finalizzato alla diminuzione del 6% dei consumi energetici delle ferrovie europee entro il 2020, ipotizzando il raddoppio dei volumi di traffico rispetto a quelli attuali. L'impegno di Trenitalia SpA come *partner* nel progetto prevede la progettazione e lo sviluppo di uno strumento in grado di ottimizzare l'orario ferroviario e supportare i macchinisti nella guida efficiente con conseguente riduzione dei consumi energetici. Il potenziale risparmio energetico è stimabile tra il 10-20%.
- **Energie alternative.** PV-Train è il progetto innovativo, premiato al "*Best the Best LIFE Environment Projects 2006*", che punta a sviluppare per la prima volta anche nel settore ferroviario la tecnologia fotovoltaica che garantisce un sensibile risparmio energetico, la riduzione al minimo delle emissioni di gas serra ed il prolungamento della durata di vita degli accumulatori; Trenitalia SpA è stata la prima impresa di trasporto al mondo ad aver sperimentato sui treni della sua flotta i pannelli fotovoltaici.
- **Meno diesel e più utilizzo della trazione elettrica e del metano.** Anche per il periodo dal 2007 al 2011 continuerà la trasformazione a trazione elettrica di ulteriori 420 km di linee; prosegue, inoltre, la progressiva conversione a metano delle centrali termiche ad uso civile (riscaldamento) ed industriale, che servono i nodi logistici e tecnici a servizio della rete (stazioni e officine).



- **Riduzione dei rifiuti.** Sono stati avviati alcuni progetti orientati al miglioramento delle pratiche di gestione dei rifiuti, con ricadute positive. In particolare, si è raggiunta la considerevole percentuale del 72% complessiva di rifiuti avviati ai vari processi di recupero (accumulatori al piombo, oli esausti, metalli, traverse). Da segnalare in tale ambito il progetto *TrenoDesk*, per l'informatizzazione totale *on-line* delle operazioni di movimentazione dei rifiuti previsti dalla Legge, attualmente già attivo in fase progetto pilota in seno a Trenitalia SpA ed a regime permetterà di conoscere tutti i dati relativi al processo di gestione dei rifiuti in tempo reale; il progetto *Thorad*, che vede RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA impegnata assieme al CNR nello sviluppo di una tecnologia finalizzata all'inertizzazione e recupero delle traversine di legno impregnate di creosoto, recuperate durante le attività di manutenzione della sede ferroviaria e sostituite da elementi in cemento armato.
- **Bonifiche e risanamento del territorio.** E' continuata nel tempo sia l'attività di bonifica che di risanamento del territorio interessato da pregresse attività ferroviarie condotta da RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA e Trenitalia SpA Nello specifico è stato avviato un progetto di censimento di tutti i prodotti contenenti amianto che vengono costantemente monitorati per assicurarsi del loro buono stato di conservazione ed evitare eventuali fenomeni di deterioramento e rilascio di fibre pericolose nell'ambiente e sono stati rimossi complessivamente oltre 200.000 m² di coperture "tipo eternit". RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA ha effettuato il monitoraggio del pietrisco di pietre verdi presente in alcune tratte ferroviarie del Nord-Ovest, in particolare del Piemonte. Nonostante la quantità di amianto presente naturalmente in tale tipo di pietrisco sia estremamente limitata, tutte le attività manutentive che lo utilizzano sono realizzate con particolare attenzione.
- **Valorizzazione del territorio e dei beni culturali e archeologici.** Il Gruppo ha prestato particolare attenzione alla valorizzazione delle stazioni e delle loro aree commerciali, essendo i primi e più visibili biglietti da visita di un intero sistema paese, partecipando così alla crescita della struttura produttiva nazionale; in tale contesto le nuove stazioni ed i nodi diventano apporti cruciali per la riqualificazione urbana. Prosegue, inoltre, il programma di preservazione e valorizzazione dei beni culturali e architettonici in fase di attuazione da parte di TAV SpA che si esplica rendendo fruibili i rinvenimenti (tramite il distacco, lo smontaggio e il rimontaggio delle strutture), potenziando complessi museali presenti nei comuni limitrofi al tracciato ed infine realizzando pubblicazioni scientifiche e divulgative.

Rapporti con i clienti

Nel corso del 2007 è continuato l'impegno della società Trenitalia nella realizzazione di iniziative volte alla maggiore soddisfazione della clientela.

Dal lato dell'offerta, per quanto riguarda la programmazione dei treni per i viaggiatori, nel corso del 2007 sono state privilegiate le grandi aree metropolitane e le medie distanze. Nelle realtà regionali a maggiore densità abitativa sono state introdotte nuove corse in aggiunta a quelle esistenti soprattutto nelle fasce orarie maggiormente richieste, mentre nel settore della media percorrenza sono stati introdotti nuovi servizi tra Milano e Venezia.

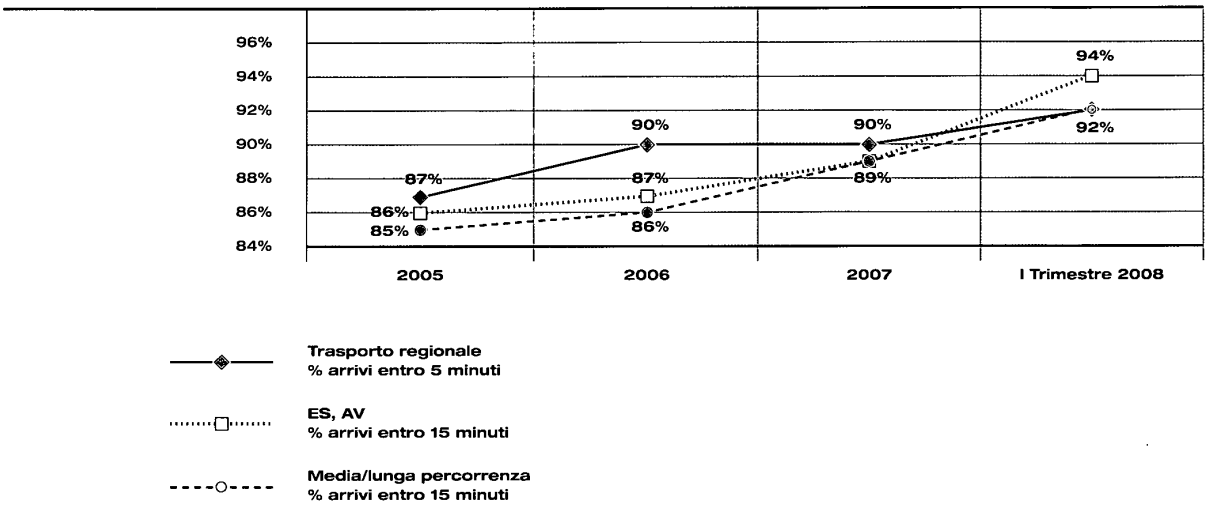
Le offerte alla clientela registrano novità tese a soddisfare le diverse esigenze dei clienti della media-lunga percorrenza; sono nate così alcune tariffe quali la *Flexi* che, a fronte di una maggiorazione del 20% del prezzo del biglietto, consente di poter usufruire della massima flessibilità nel suo utilizzo e di accedere alle sale Club Eurostar; la tariffa *Amica* che, a fronte di una rigidità nell'utilizzo del biglietto e dell'anticipo con il quale si acquista, consente di viaggiare con uno sconto del 20% ed infine la tariffa *Familia* che consente sconti ai gruppi familiari composti da 3-5 persone di cui almeno un viaggiatore sotto i 12 anni. Accanto alle iniziative tariffarie, nel corso del 2007, è proseguita la campagna di fidelizzazione introdotta con il programma Cartaviaggio, che ha dato ottimi risultati in termini di iscrizioni e che consente di raccogliere punti ad ogni biglietto acquistato e di ricevere premi o biglietti ferroviari in omaggio. Anche riguardo alle modalità di acquisto si è ampliata, nel 2007, la gamma offerta alla clientela dove anche per i biglietti e gli abbonamenti dei treni regionali è ora possibile effettuare gli acquisti *on-line* e stampare dal proprio PC i titoli di viaggio, senza necessità di ulteriore convalida.

Non sono mancate iniziative per migliorare il *comfort* a bordo treno che, in particolare, hanno riguardato l'ammodernamento dei mezzi impiegati per i servizi ai viaggiatori.

Accanto al programma di progressivo ammodernamento delle carrozze usate per il servizio ai viaggiatori è partito, in ottobre, il piano "Obiettivo treni puliti" teso a recuperare efficacia ed efficienza nei servizi di pulizia a bordo dei treni; questa attività ha previsto maggiori controlli sulle prestazioni delle imprese esterne che effettuano questi servizi.

Il 2007 ha visto migliorare gli indici di puntualità; in particolare la media-lunga percorrenza ha fatto registrare, nel corso dell'anno, un indice di puntualità "0 - 15'" dell'89%, oltre due punti percentuali sopra il risultato 2006 e quasi cinque sopra al 2005. Per il trasporto regionale, il 2007 si è chiuso con un indice "0 - 5'" del 90%, con un incremento di circa un punto sul 2006 e di 3 punti rispetto al 2005.

Puntualità treni passeggeri

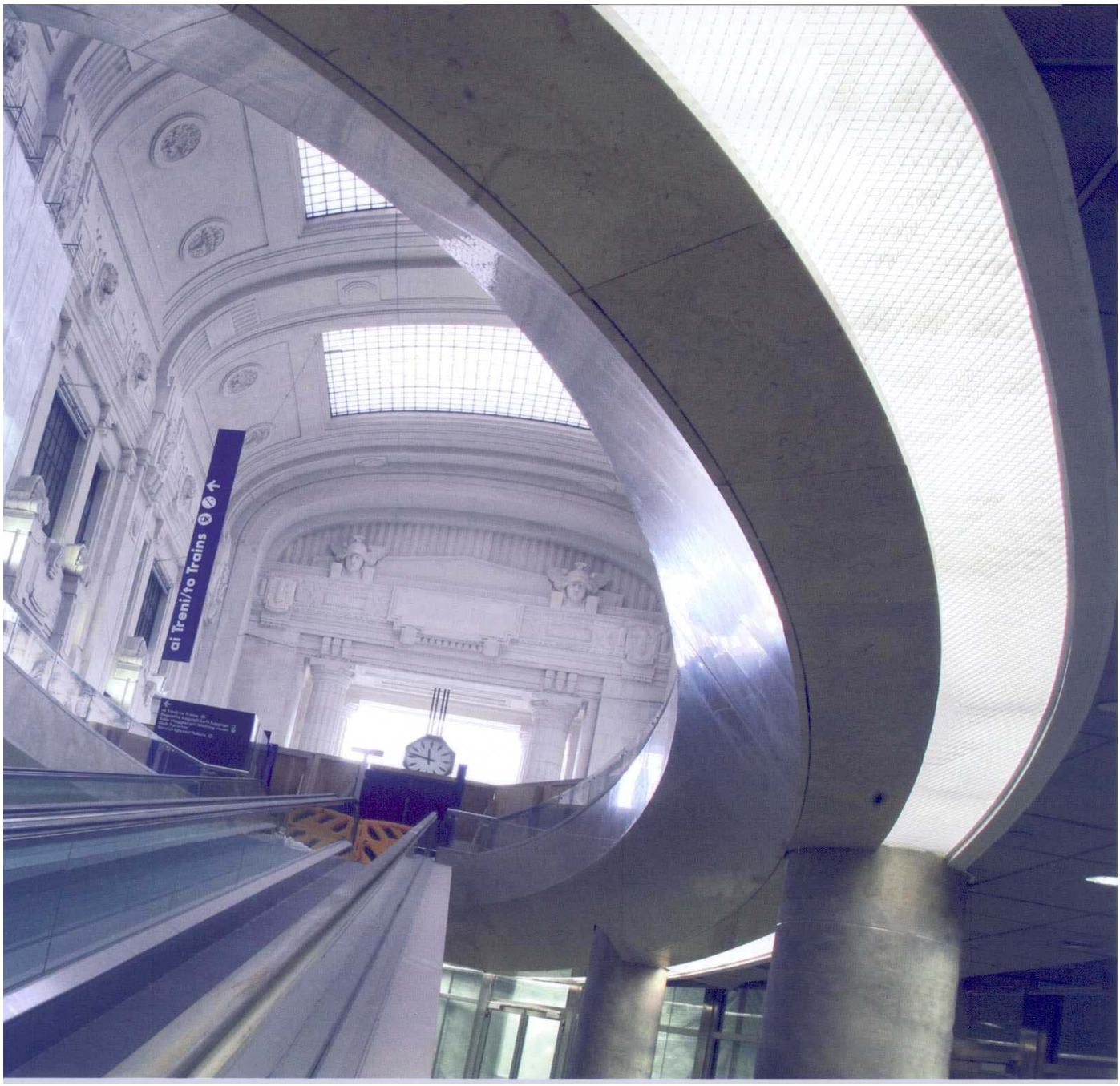


Il trend registrato nel 2007 sta ulteriormente migliorando come confermano i risultati dei primi mesi del 2008; infatti, la media-lunga percorrenza ha fatto registrare, nel corso del primo trimestre, oltre tre punti percentuali sopra il risultato medio del 2007 (oltre quattro se guardiamo il segmento "ES-AV"). Per il trasporto regionale, il primo trimestre del 2008 si è chiuso con un indice "0 - 5 minuti" del 91,8%, con un incremento di quasi due punti rispetto al dato 2007.

Per quanto attiene infine l'infrastruttura, le imprese ferroviarie operative sono state coinvolte in un'indagine mirata a misurare il grado di soddisfazione percepito, con focalizzazione sulla qualità delle relazioni tra RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA e le imprese ferroviarie a diversi livelli, tutti egualmente legati al tema dell'accesso alla rete, dalla richiesta di informazioni, alle fasi ante e post contratto, attraverso la compilazione di un questionario sul Rapporto Cliente/Fornitore. I risultati emersi dalla rilevazione hanno indicato che la valutazione complessiva del livello di soddisfazione del cliente è da collocare oltre la sufficienza e si è individuato nell'attività di comunicazione la base per azioni migliorative e strategie future.

Sicurezza del trasporto	2007	2006
N° incidenti "tipici UIC"	23	37
N° persone coinvolte	7	15
N° incidenti/milione treni km	0,07	0,10

PAGINA BIANCA



Relazione sulla gestione

Quadro macroeconomico

Lo scenario macroeconomico internazionale, nel corso del 2007, è stato caratterizzato da un clima di diffusa incertezza e da un forte peggioramento delle prospettive di crescita.

I prezzi internazionali dell'energia e dei prodotti alimentari hanno toccato nuovi livelli di massimo, in parte trasferiti sui prezzi interni anche per l'indebolimento del dollaro nei mercati valutari. La crisi di fiducia degli intermediari finanziari innescata dai mutui *sub prime*, necessita ancora di massicci interventi delle banche centrali e, verosimilmente, richiederà tempi lunghi di aggiustamento con l'effetto di mantenere condizioni di criticità nel mercato del credito.

Il Pil mondiale ha evidenziato così una crescita stabile rispetto al 2006 (+5,1% contro il +5,2% del 2006), sostenuta principalmente dall'economia dei paesi emergenti nonostante la crisi dell'economia americana.

Il rallentamento dell'economia mondiale non ha risparmiato i paesi dell'area Euro. Gli indicatori qualitativi e le condizioni del mercato della liquidità segnalano una situazione prospettica simile e per alcuni casi anche più fragile di quella statunitense. Il rallentamento dell'economia dei paesi aderenti all'UEM trova conferma nel valore della crescita del Pil 2007 attestatosi a 2,6% (-0,3 punti percentuali rispetto al 2006). Tuttavia le buone condizioni del mercato del lavoro, le politiche dei redditi che non generano tensioni sul tasso d'inflazione e margini di manovra per la politica economica difendono le prospettive di sviluppo dell'economia.

Le incertezze del quadro macroeconomico internazionale, il peggioramento delle condizioni del credito alle famiglie e alle imprese, l'euro in rafforzamento e le spinte inflazionistiche legate ai rincari delle materie prime si sono riflesse anche nell'economia italiana, dove la crescita del Pil si è attestata al 1,7% (-0,2 punti percentuali rispetto al 2006) nonostante la modesta crescita nel corso del terzo trimestre del 2007.

Con riferimento alle componenti della domanda, il rallentamento verificatosi nel secondo semestre 2007 conferma la stretta dipendenza della nostra economia dall'andamento della domanda estera; peraltro il calo della fiducia e la percezione di imminenti tensioni inflazionistiche hanno deteriorato le componenti della domanda interna.

I dati del 2007 confermano anche una rilevante caduta della produzione industriale con evidenti valori negativi, rispetto al 2006, dei beni di consumo e dei beni intermedi. Ciononostante l'occupazione totale ha mostrato un lieve miglioramento registrando una crescita del 1,2%.

In sintesi l'economia italiana nel 2007 ha evidenziato una situazione di "stagflazione": una crescita economica debole in presenza di tensioni inflazionistiche crescenti.

Andamento dei mercati di riferimento e del traffico ferroviario nazionale

Nonostante l'incerta fase congiunturale dell'economia italiana, il quadro della mobilità complessiva, con andamenti differenziati fra le varie modalità, conferma il *trend* di crescita del traffico merci e, in misura più contenuta, di quello viaggiatori.

In particolare i dati per il settore merci evidenziano una generalizzata crescita di traffico per le diverse modalità. Nel corso del 2007, il trasporto aereo in termini di tonnellate è cresciuto del 6,8% (*fonte: Assaeroporti*); quello marittimo del 3,2% (*fonte: Federtrasporto su dati provvisori primo semestre 2007*); quello autostradale del 2,4% nelle percorrenze dei veicoli km (*fonte: Aiscat*) e le immatricolazioni dei veicoli commerciali sono cresciute del 7.8% (*fonte: Anfia*). Rispetto al 2006 il traffico merci per ferrovia della Divisione Cargo di Trenitalia SpA ha confermato una crescita in termini di tonnellate km, nel mercato nazionale, del 1,6%, valore che cresce fino al 5,4% se si includono le unità di traffico sviluppate, anche su reti estere, da tutte le società del Gruppo Ferrovie dello Stato operanti nel settore del traffico merci.

Nel settore viaggiatori si evidenziano differenti *trend* tra le singole modalità di trasporto. Il traffico aereo in termini di viaggiatori è cresciuto del 10% nel complesso, di cui l'11,7% per viaggi di destinazione internazionali e del 8% per i viaggi nazionali (*fonte: Federtrasporto*). Nel traffico marittimo la crescita, riferita al primo semestre, è stata pari al 8% (*fonte: Federtrasporto*). Nel trasporto stradale, nonostante le percorrenze dei veicoli km su autostrada si incrementino del 2,5% (*fonte: Aiscat*), la domanda di mobilità su gomma evidenzia una sostanziale stagnazione a causa del forte incremento del costo del petrolio. Il trasporto ferroviario di passeggeri di Trenitalia SpA registra una flessione del traffico del 2,5% in termini di viaggiatori km nel complesso.

In Italia il grado di liberalizzazione del mercato del trasporto ferroviario è tra i più elevati fra i paesi europei. Il mercato ferroviario di riferimento, al 31 dicembre 2007, oltre a Trenitalia SpA, vede infatti la presenza di 49 imprese ferroviarie munite di licenza rilasciata dal Ministero dei Trasporti. Di queste 25, sono certificate in sicurezza e 19 hanno contratti attivi per il trasporto merci e passeggeri.

Considerando le percorrenze, i treni km effettuati da operatori terzi rispetto al Gruppo Ferrovie dello Stato sono pari a circa 8,3 milioni con un incidenza del 2,4% dei treni km complessivi circolati.

Gli operatori terzi che operano nel comparto merci hanno effettuato sulla rete di RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA 6,4 milioni di treni km, con un incremento di oltre il 25%, portando così la loro quota di mercato a circa il 10%.

Gli operatori terzi che operano nel comparto viaggiatori, soprattutto nel trasporto regionale, hanno effettuato sulla rete RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA 1,9 milioni di treni km, con un incremento di oltre il 50%, portando la loro quota di mercato a circa il 0,7%.

Focus sul traffico passeggeri e merci

Premessa doverosa a quanto segue è data dal sottolineare come nel corso del 2007, sul fronte degli indirizzi e delle scelte strategiche per la gestione operativa del *business* del trasporto, si sia tenuto fede ad un percorso di stretta coerenza con alcuni obiettivi cardine individuati nel Piano Industriale di Gruppo 2007-2011. Ci si riferisce in particolare all'avvio, in parallelo con la nuova impostazione dei contratti verso la Pubblica Amministrazione, del percorso di chiara e separata identificazione, nell'ambito della definizione dell'offerta di traffico sia passeggeri che merci, dei "Servizi a mercato" rispetto a quelli rientranti nel perimetro del co-

siddetto "Servizio universale", contribuito dallo "Stato cliente" (separazione necessaria in quanto il livello e la qualità di offerta di tale ultimo servizio è strettamente conseguente al livello di contribuzione da parte dello Stato).

Di conseguenza, i risultati del traffico della media e lunga e percorrenza meritano un'approfondita analisi che deve necessariamente tener conto dell'avvio nel 2007 del percorso di chiara separazione di cui si è accennato sopra, e dei conseguenti forti impatti che ciò ha prodotto – e che produrrà sicuramente ancora nell'anno corrente – sulle decisioni relative all'offerta dei servizi di Trenitalia.

La definizione dei diversi segmenti di servizio è stata infatti effettuata a partire dall'elenco dei singoli treni offerti, assegnando al cosiddetto "segmento universale contribuito" tutti i treni appartenenti alla lista, condivisa da ultimo con il Ministero dei Trasporti con l'accordo del 14 marzo 2008 avente per oggetto "l'impegno dei fondi relativo ai servizi pubblici ferroviari passeggeri di media e lunga percorrenza", che contiene i treni contribuiti dallo Stato indipendentemente dalla tipologia di prodotto di appartenenza.

Al "segmento mercato" sono stati assegnati i treni appartenenti prevalentemente ai prodotti Alta Velocità, Eurostar ed Eurostar City, che non rientrano nella lista di cui sopra; mentre tutti gli altri treni sull'orario, diversi dai prodotti del "segmento mercato" ed al momento esclusi dalla lista dei treni contribuiti dallo Stato, vedono la loro collocazione, in questa fase ancora aperta di chiara individuazione della relativa area di appartenenza, in un segmento definito "non mercato/non contribuito".

L'andamento del traffico ferroviario nel 2007 evidenzia, quindi, risultati che, per quanto appena sopra specificato, meritano valutazioni differenti.

Nel settore viaggiatori, infatti, i volumi mostrano, come evidenziato nella tabella seguente:

- un incremento (+1,1%) dei viaggiatori km del "segmento mercato", pur in presenza del rilevante incremento tariffario attuato ad inizio anno;
- una marcata flessione (-11,3%) delle unità di traffico sia del "segmento universale contribuito" che di quello "non mercato/non contribuito" (-9,4%);
- un incremento del segmento del trasporto regionale (+2,5%).

Sul fronte dell'offerta, i treni km passeggeri sono pari a 269,1 milioni, di cui 83,3 milioni relativi al settore della media e lunga percorrenza (con crescita del 5,3% del "segmento mercato", cui si contrappone una flessione dei segmenti "universale contribuito" e "non mercato/non contribuito", con rispettivamente un -4,4% ed un -5,9%) e 185,8 milioni relativi al settore del trasporto regionale (+0,3% verso il 2006).

		2007	2006	Variaz. %
Dati traffico media e lunga percorrenza				
Viaggiatori km - mercato	*milioni*	9.248	9.151	1,1
Viaggiatori km - universale contribuito	*milioni*	10.014	11.285	(11,3)
Viaggiatori km - non mercato/non contribuito	*milioni*	4.904	5.414	(9,4)
Totale	*milioni*	24.166	25.849	(6,5)
Treni km - mercato	*migliaia*	28.067	26.646	5,3
Treni km - universale contribuito	*migliaia*	36.450	38.120	(4,4)
Treni km - non mercato/non contribuito	*migliaia*	18.759	19.934	(5,9)
Totale	*migliaia*	83.276	84.700	(1,7)
Dati traffico trasporto regionale				
Viaggiatori km	*milioni*	21.819	21.296	2,5
Treni km	*migliaia*	185.838	185.326	0,3
Totale traffico passeggeri				
Totale viaggiatori km	*migliaia*	45.985	47.145	(2,5)
Totale treni km	*milioni*	269.114	270.026	(0,3)



Il *load factor* del settore media e lunga percorrenza è pari complessivamente al 51%, mentre quello del trasporto regionale è pari al 30%.

Come qualità del servizio, migliorano, come già evidenziato in precedenza, gli indicatori di puntualità, mentre rimane critico il raggiungimento di un adeguato livello di *customer satisfaction* relativamente alla pulizia.

Nel trasporto merci i risultati mostrano invece un andamento positivo del traffico; le tonnellate km trasportate hanno superato nel complesso i 33 miliardi (con una crescita, come già accennato, di oltre il 5% rispetto al 2006), di cui 23,2 miliardi trasportate dalla Divisione Cargo di Trenitalia SpA.

Particolarmente significativa la crescita del trasporto tradizionale (+5%) ed, in particolare, del trasporto "a treno completo" con un incremento dell'11%, mentre, positivamente, il trasporto "a carro singolo" si riduce di circa il 10% in coerenza con la concentrazione del reticolo scali serviti.

Il trasporto combinato evidenzia invece nel complesso una riduzione delle tonnellate km trasportate del 2,7%, realizzata con una diminuzione del 5,8% in ambito nazionale e una crescita del trasporto internazionale del 4,7%.

Nonostante la crescita rilevante delle unità di traffico appena commentata, l'offerta complessiva di treni km (80,2 milioni) è rimasta sostanzialmente invariata rispetto al 2006, pur in presenza di un forte incremento dei volumi realizzato sui mercati internazionali (in particolare Germania). Al contrario i treni km sviluppati sul territorio nazionale dalla Divisione Cargo, oggetto di una razionalizzazione con specializzazione sugli assi, i valichi e le direttrici europee, presentano una flessione marcata di circa il 4%.

Alla luce di tutto quanto sopra, nel settore del trasporto merci quindi, si è raggiunto un netto miglioramento nell'utilizzazione complessiva del materiale rotabile con un sensibile incremento di produttività riflessa nella crescita del carico medio che supera le 400 tonnellate/treno (+4,6% rispetto al 2006).

Dati traffico merci		2007	2006	Variaz. %
Tonnellate-km	*milioni*	33.258	31.564	5,4
Treni-km	*migliaia*	80.213	79.648	0,7

Scenario ferroviario europeo

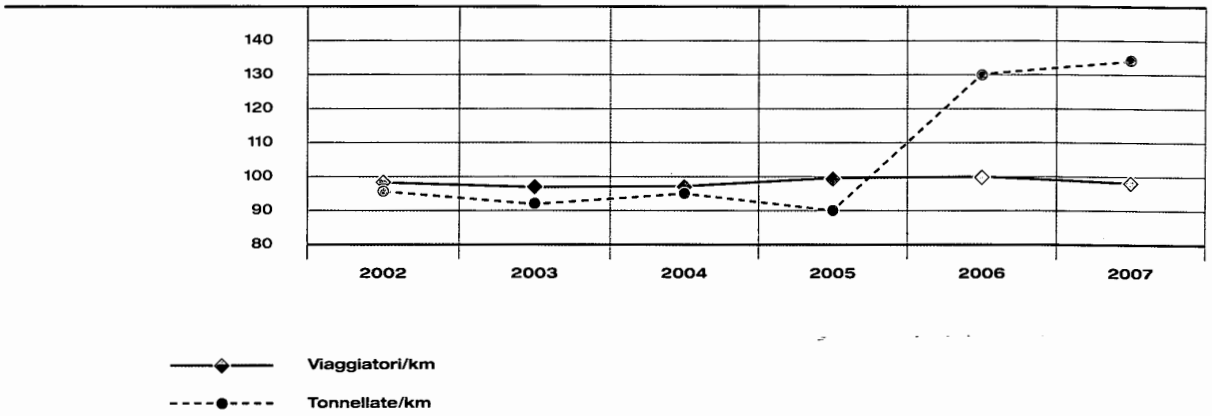
La debole crescita economica ha influenzato negativamente la domanda di mobilità soddisfatta dalle imprese di trasporto ferroviario europee.

In base agli ultimi dati provvisori diffusi dall'UIC, la domanda di trasporto ferroviaria in Europa, paesi UE con l'aggiunta della Svizzera e della Norvegia, è cresciuta nel 2007 dell'1,2% in termini di viaggiatori km e dello 0,8% per le tonnellate km.

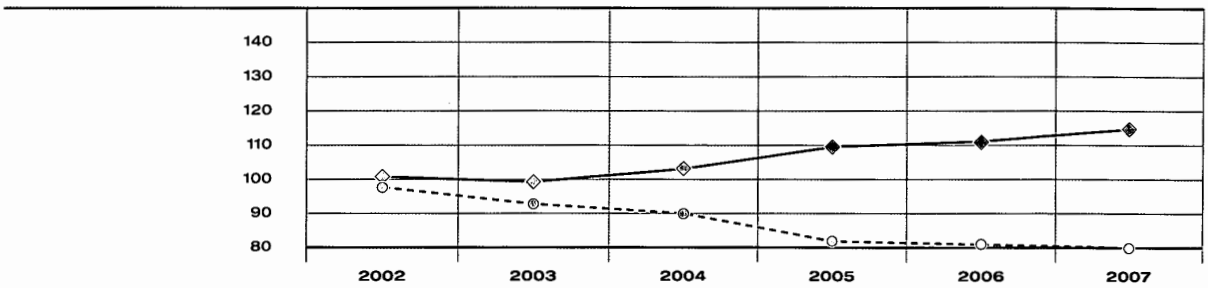
Per quanto riguarda il settore viaggiatori la Francia evidenzia un incremento dei volumi di traffico (SNCF +2,7%), mentre si registra una flessione per la Germania* (DB AG -0,2%) e la Spagna (RENFE -1,6%).

Per quanto riguarda il settore merci la Germania* (DB AG +2,5%) evidenzia un incremento dei volumi di traffico, mentre al contrario la Francia e la Spagna registrano una flessione (SNCF -0,1% e RENFE -4,4%).

Evoluzione del traffico viaggiatori e merci: Trenitalia**



Evoluzione del traffico viaggiatori e merci: SNCF (Francia)



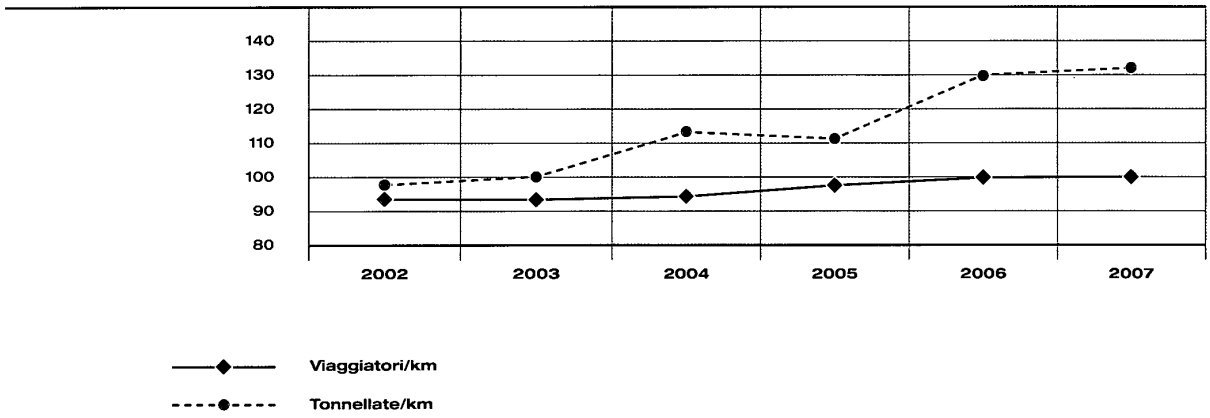
Numero indice 2001=100

*** Per il 2006 e il 2007:*
- *il traffico viaggiatori include il traffico di Cisalpino Ag (50%)*
- *le tonnellate km includono il traffico di tutto il Gruppo Ferrovie dello Stato*

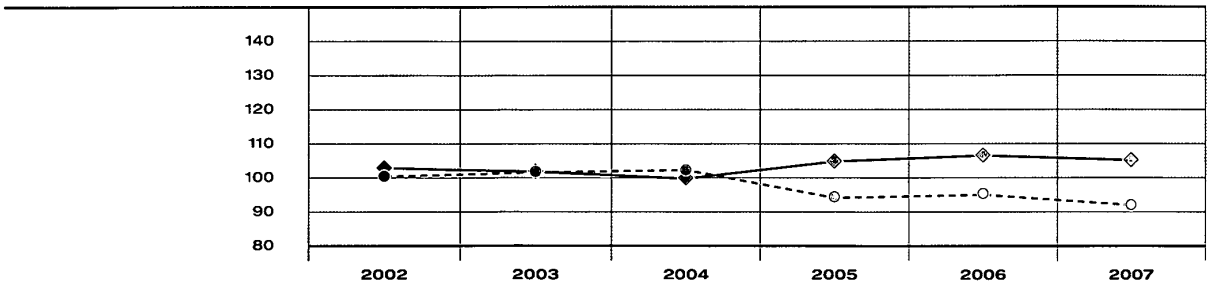
* Fonte: Annual Report 2007



Evoluzione del traffico viaggiatori e merci: DB AG (Germania)



Evoluzione del traffico viaggiatori e merci: RENFE (Spagna)

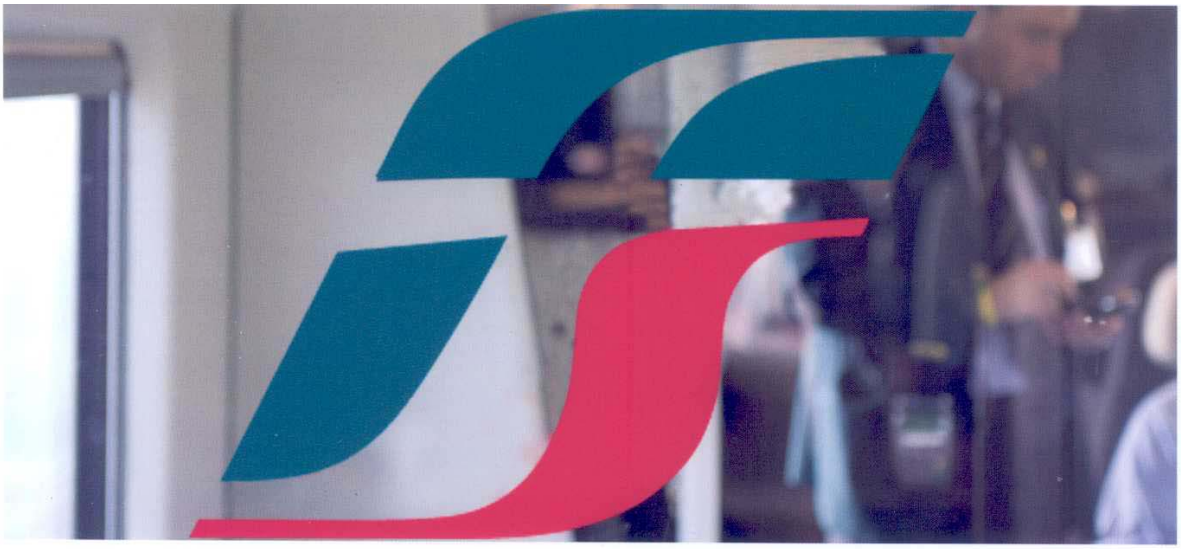


Andamento economico e situazione patrimoniale-finanziaria del Gruppo

Principali dati operativi		2007	2006	Variaz. %
Lunghezza della rete ferroviaria	(km)	16.335	16.295	0,2%
Treni-km viaggiatori m/l percorrenza	(migliaia)*	83.276	84.700	(1,7%)
Treni-km viaggiatori trasporto regionale	(migliaia)	185.838	185.326	0,3%
Viaggiatori km su ferro	(milioni)*	45.985	47.145	(2,5%)
Viaggiatori km su gomma	(milioni)	1.705	1.751	(2,6%)
Tonnellate km	(milioni)[1]	33.258	31.564	5,4%
Unità di traffico/Treni-km	(unità)	226,8	225,1	0,8%
Unità di traffico/km di linea	(milioni)	4,85	4,83	0,4%
Dipendenti[2]		93.573	98.002	(4,5%)

* *Include il traffico di Cisalpino AG*
[1] *Dato riferito al trasporto ferroviario sviluppato da tutte le Società del Gruppo Ferrovie dello Stato*
[2] *Consistenza di fine periodo (società consolidate integralmente, compresa la Capogruppo)*

Nel seguito viene presentato e commentato il Conto economico consolidato riclassificato del Gruppo.



Conto economico consolidato riclassificato

	2007	2006	Variazioni	Variaz. %
Ricavi da Traffico	5.918	5.173	745	14,4%
- Ricavi da mercato	3.691	3.448	243	7,0%
- Ricavi da contratto di servizio	2.227	1.725	502	29,1%
Altri ricavi	1.767	1.530	237	15,5%
Ricavi da Servizi di Infrastruttura	1.154	902	252	27,9%
Altri ricavi e prestazioni	613	628	(15)	(2,4%)
Ricavi operativi	**7.685**	**6.703**	**982**	**14,7%**
Costo del lavoro	(4.717)	(4.708)	(9)	(0,2%)
Altri costi netti	(2.505)	(2.645)	140	5,3%
Costi operativi	**(7.222)**	**(7.353)**	**131**	**1,8%**
Margine operativo lordo	**463**	**(650)**	**1.113**	**171,2%**
Ammortamenti netti e svalutazione cespiti	(675)	(579)	(96)	(16,6%)
Accantonamenti netti e svalutazione crediti attivo circolante	(451)	(241)	(210)	(87,1%)
Saldo oneri/proventi diversi	88	116	(28)	(24,1%)
Risultato operativo	**(575)**	**(1.354)**	**779**	**57,5%**
Saldo gestione finanziaria	(225)	(72)	(153)	(212,5%)
Componenti straordinarie nette	551	(574)	1.125	196,0%
Risultato ante imposte	**(249)**	**(2.000)**	**1.751**	**87,6%**
Imposte sul reddito	(160)	(115)	(45)	(39,1%)
Risultato dell'esercizio	**(409)**	**(2.115)**	**1.706**	**80,7%**
Risultato del periodo di gruppo	(418)	(2.119)	1.701	80,3%
Risultato del periodo di terzi	9	4	5	125,0%

Valori in milioni di euro



Raffronto con il consuntivo

Il Gruppo Ferrovie dello Stato chiude il 31 dicembre 2007 con un risultato netto negativo di 409 milioni di euro, (418 milioni a livello di pertinenza del Gruppo), a fronte di una perdita di 2.115 milioni di euro registrata nel precedente esercizio.

L'andamento economico dell'esercizio evidenzia risultati significativamente migliori rispetto all'esercizio precedente, dovuti ad un sostanziale recupero di redditività, in coerenza con il percorso definito nel piano industriale di Gruppo 2007-2011. Tale miglior risultato si riflette sia a livello di margine operativo lordo che di risultato netto.

Il margine operativo lordo si attesta infatti su un valore positivo di 463 milioni di euro, con un incremento di 1.113 milioni di euro rispetto all'esercizio 2006.

Tale risultato riflette un miglioramento in termini percentuali sia dei ricavi operativi (14,7%) che dei costi operativi che si riducono dell'1,8%.

Nel dettaglio, i ricavi operativi aumentano nel complesso di 982 milioni di euro essenzialmente per l'incremento dei ricavi da mercato, per 243 milioni di euro, dei ricavi da contratto di servizio, per 502 milioni di euro, e dei ricavi da Servizi di infrastruttura, per 252 milioni di euro.

In particolare, i ricavi da mercato hanno registrato:

- maggior fatturato relativo al traffico interno viaggiatori, sia nel settore della media e lunga percorrenza che in quello regionale e metropolitano (124 milioni di euro) pur in presenza, come già menzionato in altra sezione della Relazione, di un calo dei volumi concentrato sul "Servizio Universale", per il quale è previsto che lo Stato intervenga a sostenere i costi. Sulla significativa crescita dei ricavi della media e lunga percorrenza hanno soprattutto inciso la manovra tariffaria, che ha trovato applicazione a decorrere dal 1° gennaio 2007, e la rivisitazione della politica commerciale promozionale che ha comportato una razionalizzazione della gamma degli sconti. Tutto questo ha determinato un effetto positivo a livello di ricavo unitario e, quindi, fatturato complessivo. Per quanto riguarda i ricavi del traffico internazionale viaggiatori, registrano anch'essi un incremento pari a 65 milioni di euro imputabile essenzialmente alla società Cisalpino AG consolidata, a partire da questo esercizio, con il metodo proporzionale, mentre negli esercizi precedenti veniva valutata con il metodo del patrimonio netto.
  A determinare, invece, l'aumento dei ricavi del settore metropolitano e regionale hanno inciso le revisioni tariffarie realizzate dalle Regioni progressivamente a decorrere dalla fine del 2006, la razionalizzazione dei prezzi di alcuni servizi avvenuta con l'introduzione della tariffa "sovraregionale" dal 1° novembre 2007 e la crescita dei volumi di traffico (+2,5%) rilevata principalmente nelle grandi aree metropolitane;
- maggior fatturato del traffico merci (54 milioni di euro) da imputare essenzialmente alle società della logistica, che registrano complessivamente un incremento di ricavi per 61 milioni di euro, da contrapporre ad una flessione dei ricavi da traffico di Trenitalia SpA per 6 milioni di euro. E' da ricordare, tuttavia, che i ricavi 2006 includevano l'effetto derivante da fatturazioni alle imprese di trasporto del settore del traffico combinato che usufruivano delle agevolazioni previste dall'art. 3, comma 5 della Legge n. 166/2002; a parità di condizioni il fatturato del 2007 avrebbe evidenziato un incremento.

L'incremento dei ricavi da Contratti di servizio deriva principalmente dai maggiori stanziamenti dalla Legge Finanziaria 2007, in particolare per il ripristino dei tagli delle risorse, operati nel 2006, sul Contratto di servizio pubblico con lo Stato che hanno inciso per 201 milioni di euro; l'incremento si lega inoltre all'adeguamento inflattivo dei corrispettivi per gli oneri di servizio pubblico con le Regioni fermi dal 2000 ed ai maggiori servizi aggiuntivi richiesti dalle amministrazioni locali, che hanno inciso complessivamente sul fatturato per 289 milioni di euro.

L'incremento dei ricavi da Servizi di infrastruttura, per 252 milioni di euro, sono riconducibili ad RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA e sono legati anch'essi essenzialmente al ripristino, in Finanziaria 2007, rispetto al 2006, delle risorse da Contratto di Programma in misura coerente ai volumi di produzione della società che condizionano direttamente i programmi di manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria.

I costi operativi, al netto delle capitalizzazioni, evidenziano un recupero di 131 milioni di euro dovuto principalmente all'effetto:

- di una sostanziale invarianza del Costo del lavoro;
- dei minori acquisti di materiali di scorta destinati alla manutenzione corrente e agli investimenti (130 milioni di euro);
- dell'effetto combinato di più fattori quali, in particolare:
  - la positiva attuazione delle azioni previste dal Programma di Ottimizzazione Costi, sviluppato da tutte le società del Gruppo, che ha portato ad un *saving* rispetto al 2006 di 152 milioni di euro circa (vedi tabella sotto);
  - l'incremento di alcune voci di costo, tra cui principalmente:
    - oneri di trasporto e spedizione da parte delle società del settore merci (TX Logistik, FS Logistica, Cemat, ecc.) per 54 milioni di euro circa, cui si contrappone comunque una crescita di ricavi più che proporzionale;
    - oneri per 37 milioni di euro derivanti dall'entrata nell'area di consolidamento di Cisalpino AG (anche in questo caso bilanciati da ricavi più che proporzionali);
    - oneri di RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA legati alla crescita del costo dell'energia elettrica (7 milioni di euro), di manutenzioni e pulizie (14 milioni di euro) e servizi informatici (14 milioni di euro).

	2007	2006	*Saving*	Variaz. %
Comunicazione Esterna, Quote associative, Rappresentanza, Pubblicazioni	20,4	46,3	25,9	56%
Consulenze, Prestazioni Professionali	62	82,5	20,5	25%
Vigilanza	5,9	22	16,1	73%
Vestiario	5,6	21,5	15,9	74%
ICT	124,5	135,1	10,6	8%
Trasporto alternativo	76	85,6	9,6	11%
Convegnistica e logistica formazione	7,5	15,2	7,7	51%
Viaggi e soggiorno	37,2	44,2	7	16%
Logistica uffici	95	100	5,1	5%
Telefonia	26,4	28,7	2,3	8%
Assicurazioni	72,2	74,4	2,2	3%
Introduzione della Smart Card	60	61,7	1,7	3%
Acquisti *no core*	23,3	24	0,7	3%
(45 azioni minori)	427,5	454,6	27,1	6%
TOTALE GENERALE	**1.043,5**	**1.195,9**	**152,4**	**13%**

Valori in milioni di euro

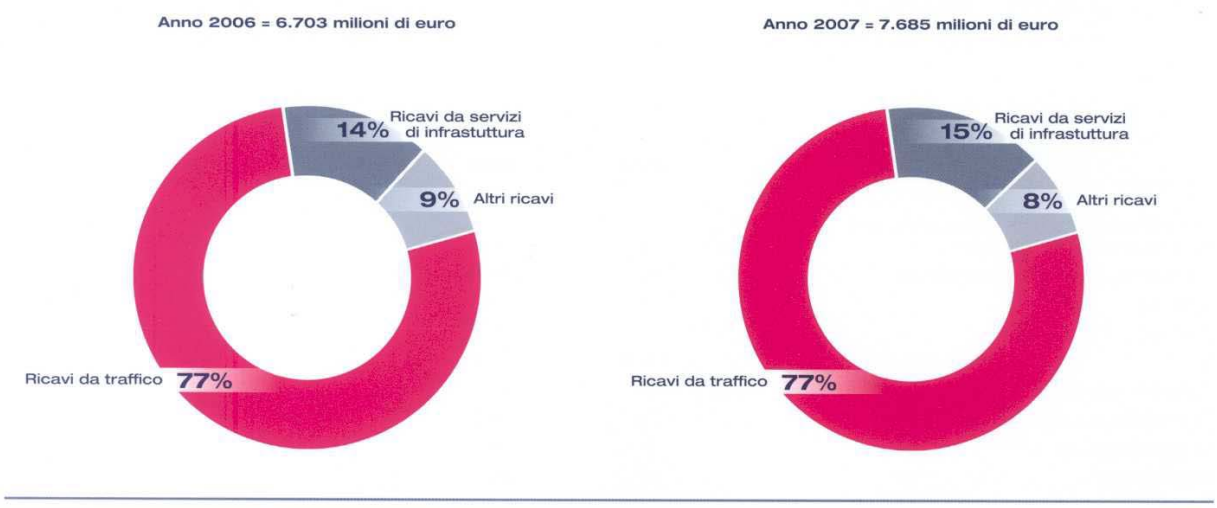
Il risultato operativo che si attesta ad un valore negativo di 575 milioni di euro, con un miglioramento di 779 milioni rispetto all'esercizio precedente, sconta maggiori ammortamenti netti (96 milioni di euro) e maggiori accantonamenti e svalutazioni (210 milioni di euro).

I maggiori ammortamenti sono dovuti principalmente a Trenitalia SpA (59 milioni di euro) per effetto del materiale rotabile entrato in esercizio nell'anno e a RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA (24 milioni di euro) per effetto degli ammortamenti della rete AV/AC in pre-esercizio commerciale nel 2006.

Con riferimento agli accantonamenti e svalutazioni, l'esercizio 2007 sconta maggiori oneri per contenzioso con il personale e di terzi (122 milioni di euro) e per fronteggiare altri rischi diversi (113 milioni di euro), importi compensati in parte dalle minori svalutazioni del magazzino di Trenitalia SpA (20 milioni di euro) e dei crediti (5 milioni di euro).

Il risultato netto sconta, infine, rispetto all'esercizio precedente:

- il saldo della gestione finanziaria negativo per 225 milioni di euro, con un peggioramento rispetto all'esercizio precedente di 153 milioni di euro dovuto ai maggiori oneri sui finanziamenti accesi in esercizi precedenti e nel corso dell'esercizio dalla Capogruppo e da Trenitalia SpA finalizzati al sostegno degli investimenti;
- l'incidenza positiva delle componenti straordinarie (551 milioni di euro) che includono il contributo per la remunerazione degli obblighi di servizio pubblico con lo Stato fino al 2003 (320 milioni di euro sulla base di quanto stabilito dalla Legge Finanziaria 2007 e reso disponibile dai D.L. n. 81/2007 e n. 159/2007) e l'effetto positivo, da parte di RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA, del rilascio parziale degli accantonamenti effettuati per contenziosi civili, per 135 milioni di euro, e del rilascio, per 50 milioni di euro, del fondo stanziato a fronte dei costi di accatastamento dei complessi immobiliari di stazione, risultato esuberante a seguito di approfondimenti effettuati presso l'Agenzia delle Entrate.



Stato patrimoniale consolidato riclassificato

	31.12.2007	31.12.2006	Variazioni	Variaz. %
Attività				
Capitale circolante netto gestionale	(453)	252	(705)	(279,8%)
Altre attività nette	157	3.925	(3.768)	(96,0%)
Capitale circolante	**(296)**	**4.177**	**(4.473)**	**(107,1%)**
Immobilizzazioni tecniche	73.908	73.013	895	1,2%
Partecipazioni	390	500	(110)	(22,0%)
Fondi ristrutturazione e rettifica cespiti (-)	(23.473)	(24.261)	788	(3,2%)
Capitale immobilizzato netto	**50.825**	**49.252**	**1.573**	**3,2%**
Tfr	(3.080)	(3.317)	237	(7,1%)
Altri fondi	(4.692)	(4.651)	(41)	0,9%
Totale fondi	**(7.772)**	**(7.968)**	**196**	**(2,5%)**
TOTALE CAPITALE INVESTITO NETTO	**42.757**	**45.461**	**(2.704)**	**(5,9%)**
Coperture				
Posizione finanziaria netta a breve	(3.020)	(1.206)	(1.814)	150,4%
Posizione finanziaria netta a medio-lungo	9.761	10.223	(462)	(4,5%)
Posizione finanziaria netta	**6.741**	**9.017**	**(2.276)**	**(25,2%)**
Mezzi propri	36.016	36.444	(428)	(1,2%)
TOTALE COPERTURE	**42.757**	**45.461**	**(2.704)**	**(5,9%)**

Valori in milioni di euro



Raffronto con il consuntivo

Il capitale investito netto si decrementa di 2.704 milioni di euro rispetto all'esercizio precedente a seguito della riduzione del capitale circolante, derivante da decrementi del capitale circolante netto gestionale e delle altre attività nette, mitigata in particolare dall'incremento degli investimenti effettuati per Alta Velocità/Alta Capacità, per la rete tradizionale e per l'acquisto del materiale rotabile.

La riduzione del capitale circolante netto gestionale, per 705 milioni di euro, deriva principalmente:

- dagli incassi ricevuti da Trenitalia SpA da parte del Ministero dell'Economia e delle Finanze che nel corso del 2007 ha provveduto a liquidare gran parte dei crediti 2006 (585 milioni di euro).
  Si precisa che Trenitalia SpA ha incassato, nel corso del 2007, tutti i crediti maturati nel corso dell'esercizio a valere sul Contratto di servizio 2007, e ulteriori 320 milioni di euro quale remunerazione "una tantum" degli obblighi di servizio pubblico con lo Stato fino al 2003 (disposta in Legge Finanziaria 2007).
  L'ammontare complessivo degli incassi ricevuti dal Ministero dell'Economia e delle Finanze nel corso del 2007 ammonta, pertanto, a 1.944 milioni di euro;
- dall'aumento dei crediti per il Contratto di servizio verso le Regioni per 160 milioni di euro, dovuto ad un rallentamento del flusso di pagamento da parte di alcune Regioni;
- dalla riduzione degli immobili e terreni di *trading*, per 228 milioni di euro, a seguito della riclassifica operata dalla Capogruppo del complesso della propria sede in Roma alle immobilizzazioni materiali, in quanto non più destinato alla vendita, per 194 milioni di euro.

Il rilevante decremento delle altre attività nette, pari a 3.768 milioni di euro, deriva principalmente da:

- minori crediti di RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA verso il Ministero dell'Economia e delle Finanze (1.118 milioni di euro), in conseguenza degli incassi ricevuti in corso d'anno pari a 5.968 milioni di euro (di cui 1.154 milioni di euro per il Contratto di Programma e 4.814 milioni di euro a fronte dei contributi in conto impianti) contrapposti all'iscrizione dei crediti per il Contratto di Programma 2007, per 1.154 milioni di euro in conto esercizio, e per 3.696 milioni di euro per contributi destinati agli investimenti infrastrutturali;
- maggiori acconti per contributi conto impianti, iscritti sulla base degli stanziamenti operati dal Ministero dell'Economia e delle Finanze e dall'Unione Europea, che saranno portati a riduzione delle immobilizzazioni sulla base dell'avanzamento delle opere infrastrutturali (1.866 milioni di euro);
- minore credito della gestione Iva (718 milioni di euro), principalmente a seguito dell'incasso da parte di TAV SpA e della Capogruppo dei crediti chiesti a rimborso relativi agli anni dal 2000 al 2003, comprensivi delle quote interessi.



L'aumento delle Immobilizzazioni tecniche per 895 milioni di euro è attribuibile in particolare all'incremento degli investimenti dell'esercizio, pari a 6.864 milioni di euro, compensato dai contributi in conto impianti per 4.497 milioni di euro, iscritti principalmente da RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA e da TAV SpA, dagli anticipi ricevuti per 125 milioni di euro, dagli ammortamenti dell'esercizio per 1.126 milioni di euro, e dalle dismissioni dell'esercizio per 214 milioni di euro. E' da segnalare, inoltre, l'avvenuta allocazione da parte di Trenitalia SpA del fondo ristrutturazione settore Cargo (accantonato a fine 2006) a diretta riduzione del materiale rotabile (320 milioni di euro), nonché la riclassifica operata dalla Capogruppo per l'immobile di sede, di cui si è appena accennato (194 milioni di euro), e l'incremento del valore dei cespiti a seguito dell'entrata nel perimetro di consolidamento di Cisalpino AG (112 milioni di euro).

La variazione in diminuzione dei fondi di ristrutturazione e rettifica cespiti (788 milioni di euro) è correlata:

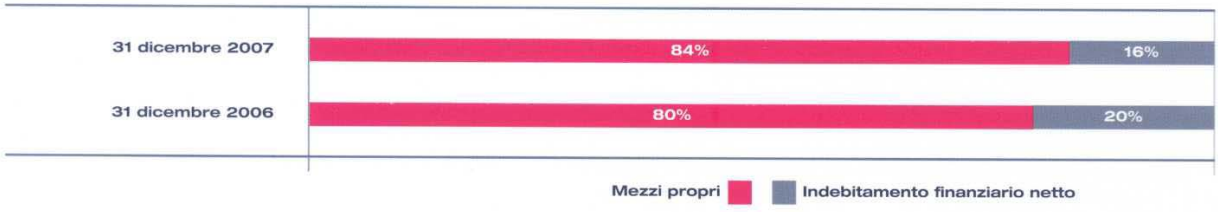
- all'utilizzo da parte di RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA del fondo integrativo per la copertura degli oneri relativi agli ammortamenti delle immobilizzazioni tecniche e delle minusvalenze generate dalla vendita delle immobilizzazioni stesse, per 468 milioni di euro;
- all'allocazione effettuata da Trenitalia SpA del fondo ristrutturazione del settore Cargo, menzionato nel precedente paragrafo (320 milioni di euro).

La posizione finanziaria netta si attesta ad un valore di 6.741 milioni di euro, con una diminuzione di 2.276 milioni di euro rispetto al 31 dicembre 2006. Tale variazione è principalmente correlata:

- all'iscrizione dei crediti verso il Ministero Economia e delle Finanze per contributi quindicennali da riscuotere, ai sensi dell'art. 1 comma 84 della Legge Finanziaria 2006, da parte di RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA (2.067 milioni di euro);
- all'accensione del finanziamento a medio-lungo termine da parte della Banca Europea per gli Investimenti (BEI) alla Capogruppo per 1.000 milioni di euro;
- ai debiti obbligazionari per 600 milioni di euro emessi dalla Capogruppo ed interamente sottoscritti dalla società Eurofima, per il finanziamento degli investimenti in materiale rotabile di Trenitalia SpA;
- alle erogazioni ricevute da RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA a valere sul prestito stipulato con la Banca di Roma il 3 agosto 2006 (200 milioni di euro);
- al rimborso dei prestiti da parte di Trenitalia SpA nei confronti di Intesa Sanpaolo (300 milioni di euro) e Monte dei Paschi di Siena (200 milioni di euro);
- alla minore esposizione verso enti creditizi da parte di Fercredit SpA relativa ad operazioni finanziarie a breve per 158 milioni di euro;
- al rimborso dei prestiti concessi dalla Cassa Depositi e Prestiti da parte della Capogruppo, di RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA e di TAV SpA (163 milioni di euro);
- all'incremento delle giacenze sul Conto Corrente di Tesoreria compensato dal decremento delle disponibilità liquide sui conti correnti bancari e postali (per complessivi 807 milioni di euro), e all'incremento degli investimenti in operazioni di pronti contro termine (310 milioni di euro).

I mezzi propri passano da 36.444 milioni di euro a 36.016 milioni di euro per effetto principalmente della perdita dell'esercizio, per 409 milioni di euro, e della variazione negativa del capitale dei terzi per 10 milioni di euro.

Copertura del Capitale investito netto



Gestione finanziaria

Le operazioni finanziarie del Gruppo Ferrovie dello Stato, diverse dagli strumenti derivati, comprendono mutui e prestiti obbligazionari, contratti per reperire le risorse necessarie al sostegno e allo sviluppo del Gruppo.

Nel corso del 2007 il Gruppo ha posto in essere le seguenti operazioni per la provvista di mezzi finanziari:

- prestiti obbligazionari per 600 milioni di euro (interamente sottoscritti da Eurofima), volti a reperire risorse per investimenti in materiale rotabile. I sei prestiti obbligazionari emessi da Ferrovie dello Stato SpA nei mesi di aprile e maggio sono caratterizzati dall'indicizzazione al tasso Euribor a sei mesi e prevedono il rimborso dopo 20 anni per 194,4 milioni di euro, 19 anni per 116,0 milioni di euro, 17 anni per 122,2 milioni di euro, 15 anni per 120 milioni di euro e 13 anni per 47,4 milioni di euro. I prestiti obbligazionari, come per le operazioni analoghe effettuate negli esercizi precedenti, ed il relativo pagamento degli interessi sono assistiti da pegno sul materiale rotabile;
- mutuo per 1.000 milioni di euro con BEI stipulato nel mese di agosto, con erogazione avvenuta il 28 settembre 2007. La struttura del mutuo prevede un periodo di preammortamento di 2 anni, e un ammortamento a rata costante a partire dal 15 dicembre 2010 con scadenza finale 15 dicembre 2021. Le somme rivenienti da tale finanziamento sono state utilizzate da Ferrovie dello Stato per la concessione di prestiti *intercompany* rispettivamente a RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA e TAV SpA finalizzati alla prosecuzione dei lavori relativi al Sistema Alta Velocità/Alta Capacità della linea Torino-Milano-Napoli. Al 31 dicembre 2007 le due società hanno utilizzato rispettivamente 38,5 milioni di euro ed 388,8 milioni di euro del complessivo miliardo messo a disposizione. E' prevedibile che entro il primo semestre del 2008 le somme siano interamente utilizzate.

Si sottolinea che nell'ambito del processo di riorganizzazione del Gruppo, a seguito dello scioglimento di Ferrovie Real Estate SpA, dal 1 giugno 2007 i debiti precedentemente in capo a tale società, pari a 613,5 milioni di euro, sono stati trasferiti a Ferrovie dello Stato SpA.

Si segnala infine che nel corso del 2007, la Direzione Finanza di Ferrovie dello Stato SpA ha portato avanti un significativo lavoro di supporto e consulenza a favore di alcune società controllate nell'ambito dell'attività di negoziazione e strutturazione di operazioni finanziarie. In particolare, nel mese di ottobre, Centostazioni SpA ha contratto un mutuo con la Banca BNL-BNP Paribas per un importo di 8 milioni di euro con scadenza finale nel 2012. Nel corso del 2008 si prevede di estendere tale attività di supporto e assistenza anche verso la controllata Grandi Stazioni SpA ai fini della ristrutturazione dell'indebitamento esistente e l'accensione di nuovi finanziamenti, nonché verso le altre società controllate che avessero simili esigenze.

Per quanto riguarda le politiche del Gruppo per la gestione dei rischi finanziari, Ferrovie dello Stato SpA ha portato avanti i servizi di *financial risk management* per la controllata Trenitalia SpA, già avviati nel corso del 2006.

L'obiettivo della complessiva strategia consiste nella predeterminazione di una significativa parte degli oneri finanziari prospettici, in coerenza con l'orizzonte temporale espresso dalla struttura del portafoglio di debito, il quale a sua volta deve essere correlato con la struttura e la composizione degli *asset* e dei futuri *cash flow.*

A tale scopo è stata prevista una operatività attraverso strumenti derivati tradizionali (quali a titolo di esempio IRS, FRA, COLLAR, CAP, SWAPTION) e, ove opportuno, di tipo strutturato.

Al 31 dicembre 2007 sono stati utilizzati esclusivamente IRS e COLLAR (vedi più avanti il Focus Strumenti Derivati).

Gli strumenti finanziari derivati sono definiti in modo tale da massimizzare la correlazione tecnico-finanziaria con le passività coperte in termini di ammontare nozionale e tasso di interesse sottostante e, ove possibile, è preferito il *mirroring* dell'operazione oggetto di copertura. Tutti i derivati negoziati al 31 dicembre 2007 replicano il debito sottostante oggetto di copertura.

Accanto alla definizione della politica di *interest rate risk management* per Trenitalia SpA è stata definita la connessa *policy* di *credit risk* associata all'operatività in derivati.
Al fine di evitare concentrazioni di tale rischio di credito, è stato stabilito che nessuna controparte possa assumere posizioni superiori al 15% del valore nozionale del debito oggetto di copertura e che il *rating* minimo sia pari almeno ad "A -".
Al 31 dicembre 2007 Trenitalia SpA ha stipulato 14 ISDA *Master Agreement* con primari istituti nazionali ed internazionali in possesso dello *standing* creditizio richiesto ed ha operato nel rispetto dei limiti di concentrazione sopraccitati. In pari data l'86,6% del portafoglio derivati risultava in essere con controparti almeno "AA *rated*".

Focus strumenti derivati

Come si è già precedentemente evidenziato, il Gruppo Ferrovie dello Stato fa uso di strumenti derivati nell'ambito di strategie di copertura finalizzate alla gestione del rischio di tasso di interesse.
Al 31 dicembre 2007, la Direzione Finanza di Ferrovie dello Stato SpA, coerentemente con la strategia di gestione del rischio di tasso all'uopo definita, ha stipulato in nome e per conto di Trenitalia SpA quattordici contratti di *Interest Rate Swap* e undici contratti di *Interest Rate Collar*.
Il valore nominale complessivo del portafoglio derivati al 31 dicembre 2007 è di 1.824,6 milioni di euro.
Tutti i derivati conclusi da Trenitalia SpA sono da intendersi di copertura in quanto costruiti in modo da replicare perfettamente le caratteristiche del debito coperto in termini di tasso (Euribor 6 mesi), durata e piano di ammortamento. Le operazioni di copertura sul debito sono state poste in essere senza considerare lo *spread* associato al debito sottostante.
Gli altri strumenti finanziari derivati, attualmente presenti nel Gruppo Ferrovie dello Stato, si riferiscono principalmente ad operazioni di copertura delle operazioni di provvista a lungo termine necessarie al finanziamento del Programma Alta Velocità e realizzate nel corso dell'esercizio 2002 direttamente dalla società controllata TAV SpA (uno dei quali, per un valore di 575 milioni di euro come capitale originario di riferimento, è stato trasferito alla controllante RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA a seguito della scissione del ramo d'azienda costituito dalla tratta Roma-Gricignano); in particolare sono presenti tre *Interest Rate Swap* che replicano il nozionale, il piano di ammortamento e la durata dell'operazione coperta ed hanno la finalità di trasformare sinteticamente debiti originariamente accesi a tasso variabile in debiti a tasso fisso. La stipula di tali contratti è avvenuta, di concerto con il Ministero dell'Economia e delle Finanze, al fine di predefinire e stabilizzare, in un'ottica di lungo periodo, l'onere complessivo dell'indebitamento legato al Programma AV/AC in misura fissa e con l'obiettivo anche di facilitare la determinazione prospettica degli andamenti economici delle iniziative.
Si segnala inoltre che, nell'ambito delle operazioni di cartolarizzazione dei Crediti Iva del 2003 e di cessione dei Crediti Iva conclusa a marzo 2006, sono stati posti in essere due *Interest Rate Swap*: il primo tra Ferrovie dello Stato SpA, ed Euterpe Finance, il secondo tra Ferrovie dello Stato SpA e Société Générale (estinto nel mese di febbraio 2008).

Andamento economico e situazione patrimoniale e finanziaria di Ferrovie dello Stato SpA

Conto economico riclassificato

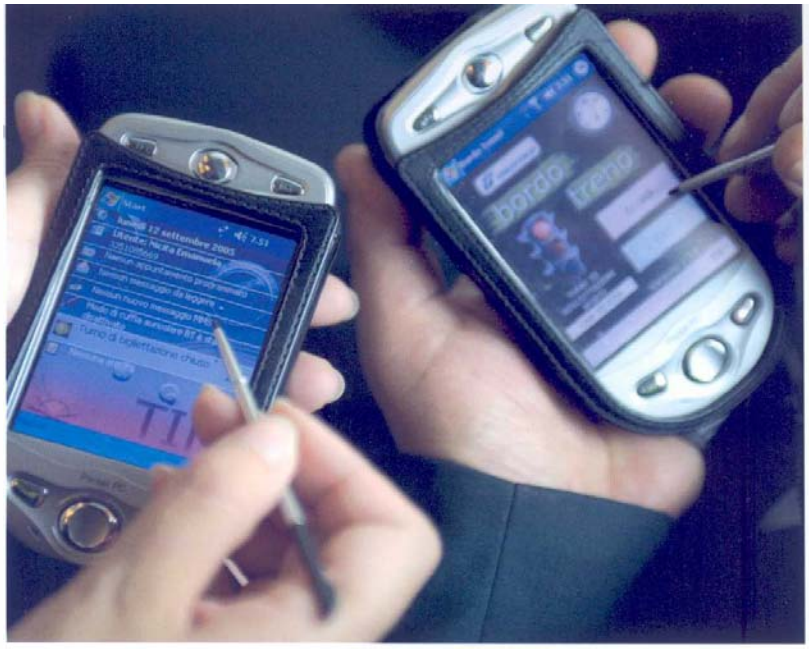
	2007	2006	Variazioni	Variaz. %
Ricavi operativi	246	167	79	47,3%
Costo del lavoro	(61)	(67)	6	9,0%
Altri costi	(135)	(157)	22	14,0%
Capitalizzazioni - variazioni rimanenze	(33)	0	(33)	n.a.
Costi operativi	(229)	(224)	(5)	(2,2%)
Margine operativo lordo	**17**	**(57)**	**74**	**129,8%**
Ammortamenti netti e svalutazione cespiti	(31)	(16)	(15)	(93,8%)
Accantonamenti netti e svalutazione crediti attivo circolante	(67)	(12)	(55)	(458,3%)
Saldo oneri/proventi diversi	5	1	4	400,0%
Risultato operativo	**(76)**	**(84)**	**8**	**9,5%**
Saldo gestione finanziaria	(357)	(1.856)	1.499	80,8%
Componenti straordinarie nette	8	5	3	60,0%
Risultato ante imposte	**(425)**	**(1.935)**	**1.510**	**78,0%**
Imposte sul reddito	(33)	(2)	(31)	n.a.
Risultato dell'esercizio	**(458)**	**(1.937)**	**1.479**	**76,4%**

Valori in milioni di euro

Il risultato netto dell'esercizio 2007 si attesta ad un valore negativo di 458 milioni di euro e si confronta con quello del precedente esercizio che chiudeva con una perdita di 1.937 milioni di euro.

Sul risultato netto del 2007 ha inciso, in particolare, il miglioramento del saldo della gestione finanziaria che accoglie la svalutazione per la perdita di valore della controllata Trenitalia SpA per un ammontare di 403 milioni di euro contro 1.989 milioni di euro nel 2006.

A livello di margine operativo lordo si evidenzia un miglioramento di 74 milioni di euro con un margine che passa da un valore negativo di 57 milioni di euro ad un valore positivo di 17 milioni di euro per effetto della crescita dei ricavi operativi di 79 milioni di euro, derivante dalla operazione di scissione totale della Ferrovie Real Estate SpA ed alla conseguente acquisizione di operatività nel *business* delle vendite immobiliari, cui si contrappone un aumento di costi operativi di appena 5 milioni di euro.



I ricavi operativi si attestano a 246 milioni di euro (+47,3% rispetto al 2006) e sono principalmente relativi alle vendite di immobili e terreni di *trading*, attività acquisita a seguito della già citata scissione totale della Ferrovie Real Estate SpA e ai riaddebiti alle società del Gruppo per la fornitura di prestazioni e per il canone di utilizzo del marchio.

I costi operativi, che ammontano a 229 milioni di euro (+2,2% rispetto al 2006), includono principalmente costi per servizi, parzialmente riaddebitati alle società del Gruppo, costi del personale e variazioni delle rimanenze di immobili e terreni di *trading*.

Il risultato operativo si attesta ad un valore negativo di 76 milioni di euro con un miglioramento rispetto al 2006 di 8 milioni di euro. Sulla variazione di tale risultato ha inciso la variazione positiva del margine operativo lordo (+74 milioni di euro) tale da assorbire i maggiori accantonamenti e svalutazioni (55 milioni di euro), i maggiori ammortamenti netti e svalutazioni (15 milioni di euro) e un maggior saldo positivo dei proventi ed oneri diversi (4 milioni di euro).

Il saldo della gestione finanziaria che, come premesso, incide fortemente sul risultato netto dell'esercizio 2007, passa da un valore negativo di 1.856 milioni di euro ad un valore negativo di 357 milioni di euro, principalmente per l'effetto combinato:

- della minor svalutazione registrata nel 2007 per la perdita di Trenitalia (per 1.586 milioni di euro);
- del decremento dei proventi da partecipazioni (52 milioni di euro);
- dell'incremento degli interessi attivi per i finanziamenti concessi verso: Trenitalia SpA (47 milioni di euro), Rete Ferroviaria Italiana SpA (52 milioni di euro) e TAV SpA (43 milioni di euro);
- del decremento degli interessi sul credito verso Trenitalia SpA per il corrispettivo della cessione del ramo d'azienda trasporto (13 milioni di euro) a seguito della rinuncia del credito da parte di Ferrovie dello Stato SpA e alla sua trasformazione in capitale sociale della controllata;
- dei maggiori oneri per interessi sui prestiti obbligazionari sottoscritti dalla società Eurofima (47 milioni di euro);
- dei maggiori oneri per interessi sui finanziamenti della Cassa Depositi e Prestiti (87 milioni di euro);
- dagli interessi sul prestito contratto nel 2007 con la BEI (12 milioni di euro);
- dagli interessi sui mutui passivi trasferiti con scissione da Ferrovie Real Estate (27 milioni di euro).

Stato patrimoniale riclassificato

	31.12.2007	31.12.2006	Variazioni	Variaz. %
Attività				
Capitale circolante netto gestionale	552	26	526	n.a.
Altre attività nette	(191)	(41)	(150)	365,9%
Capitale circolante	361	(15)	376	n.a.
Immobilizzazioni tecniche	841	35	806	n.a.
Partecipazioni	35.157	35.542	(385)	(1,1%)
Capitale immobilizzato netto	35.998	35.577	421	1,2%
Tfr	(24)	(25)	1	(4,0%)
Altri fondi	(846)	(278)	(568)	204,3%
Totale fondi	(870)	(303)	(567)	187,1%
TOTALE CAPITALE INVESTITO NETTO	35.489	35.259	230	0,7%
Coperture				
Posizione finanziaria netta a breve	(1.451)	(2.903)	1.452	(50,0%)
Posizione finanziaria netta a medio-lungo	971	1.989	(1.018)	(51,2%)
Posizione finanziaria netta	(480)	(914)	434	(47,5%)
Mezzi propri	35.969	36.173	(204)	(0,6%)
TOTALE COPERTURE	35.489	35.259	230	0,7%

Valori in milioni di euro

Il capitale investito netto passa da 35.259 milioni di euro al 31 dicembre 2006 a 35.489 milioni di euro al 31 dicembre 2007.

Il capitale circolante passa da un valore negativo di 15 milioni di euro al 31 dicembre 2006 ad un valore positivo di 361 milioni di euro al 31 dicembre 2007, con un aumento di 376 milioni di euro, derivante dall'effetto combinato:

- dell'incremento del capitale circolante netto gestionale (526 milioni di euro) derivante principalmente dagli immobili e terreni di *trading* acquisiti a seguito della scissione della società Ferrovie Real Estate SpA;
- del decremento delle altre attività nette (150 milioni di euro) derivante principalmente dall'effetto congiunto:
  - del decremento di 276 milioni di euro per il saldo della gestione Iva;
  - dell'incremento di 30 milioni di euro per il trasferimento della collegata TSF SpA dalle immobilizzazioni finanziarie al circolante;
  - dell'incremento di 137 milioni di euro per crediti per imposte anticipate;
  - dell'incremento di 5 milioni di euro per i crediti diversi verso le controllate;
  - dell'incremento di 8 milioni di euro per partite di natura fiscale;
  - del decremento di 34 milioni di euro relativi ai crediti verso controllate per consolidato fiscale;
  - dell'incremento di 20 milioni di euro degli altri debiti verso controllate.

L'aumento del capitale immobilizzato netto (421 milioni di euro) è collegato essenzialmente alle voci "Immobilizzazioni materiali nette" e "Partecipazioni", e si attesta a 35.998 milioni di euro contro 35.577 milioni di euro al 31 dicembre 2006. La variazione è dovuta essenzialmente:

- all'incremento delle immobilizzazioni materiali nette per 806 milioni di euro, a seguito essenzialmente della scissione della società Ferrovie Real Estate SpA;
- al decremento della voce partecipazioni, per 385 milioni di euro, a seguito:
  - della cancellazione della partecipazione della società Ferrovie Real Estate SpA (774 milioni di euro) e l'iscrizione dei crediti verso Trenitalia SpA per versamenti in conto futuri aumenti di capitale (511 milioni di euro) a seguito della scissione totale della società Ferrovie Real Estate SpA;

— della riduzione del valore della partecipazione nella società Trenitalia SpA per 403 milioni di euro, a fronte delle perdite 2007 della controllata;
— del predetto trasferimento della collegata TSF SpA dalle immobilizzazioni finanziarie al circolante (30 milioni di euro);
— dell'aumento del capitale sociale della controllata Rete Ferroviaria Italiana SpA (250 milioni di euro);
— dell'acquisizione della partecipazione FS Logistica SpA (61 milioni di euro).

L'incremento degli Altri fondi di 568 milioni di euro riflette l'acquisizione di fondi a seguito anch'essa della scissione totale della società Ferrovie Real Estate SpA (Fondo imposte, anche differite, Fondo oneri officine, bonifiche e perdite di valori su immobilizzazioni, Fondo oneri immobili di *trading* e Fondo per altri rischi minori per complessivi 318 milioni di euro), gli incrementi del Fondo per imposte differite (159 milioni di euro), del Fondo imposte da consolidato fiscale Ires (48 milioni di euro), del Fondo oneri e immobili di *trading* (26 milioni di euro), del Fondo oneri per esodi incentivati (5 milioni di euro), del Fondo altri rischi minori (38 milioni di euro), gli utilizzi, le riduzioni per Fondi eccedenti e riclassifiche ad altre voci effettuate nell'esercizio (26 milioni di euro).

Passando all'analisi delle coperture si evidenzia una posizione finanziaria netta positiva che passa da 914 milioni di euro al 31 dicembre 2006 a 480 milioni di euro al 31 dicembre 2007.

In particolare, la posizione finanziaria netta a breve, pari a 1.451 milioni di euro, è composta essenzialmente da cassa ed altre disponibilità liquide nette e dalle quote in scadenza entro l'esercizio successivo dei finanziamenti concessi a società controllate; il decremento di tale posizione rispetto al 31 dicembre 2006 è pari a 1.452 milioni di euro e riflette le seguenti variazioni:

- diminuzione delle disponibilità sui conti correnti bancari e postali (1.262 milioni di euro) in considerazione principalmente dei versamenti effettuati da Ferrovie dello Stato SpA alle controllate RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA e TAV SpA in relazione al prestito contratto con la Cassa Depositi e Prestiti per il finanziamento dell'Infrastruttura ferroviaria;
- decremento del conto corrente di tesoreria (5 milioni di euro);
- variazione negativa registrata nei conti correnti *intercompany* (461 milioni di euro);
- incremento della quota a breve dei crediti per finanziamenti a medio-lungo termine concessi alle controllate RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA e TAV SpA, per la realizzazione dell'Infrastruttura ferroviaria (118 milioni di euro);
- incremento dei crediti per operazioni di pronti contro termine (311 milioni di euro);
- incremento dei debiti relativi al finanziamento concesso dalla Banca OPI (139 milioni di euro) riveniente dalla scissione totale della società Ferrovie Real Estate SpA;
- incremento della quota a breve relativa al debito verso la Cassa Depositi e Prestiti (5 milioni di euro);
- incremento dei debiti per depositi passivi verso controllate (9 milioni di euro).

La posizione finanziaria netta a medio-lungo termine negativa per 971 milioni di euro, si è ridotta di 1.018 milioni di euro rispetto al 31 dicembre 2006, per effetto principalmente:

- dell'incremento dei crediti in scadenza oltre l'esercizio successivo per i versamenti effettuati alle società RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA (1.169 milioni di euro) e TAV SpA (1.207 milioni di euro) per il finanziamento degli investimenti sulla linea tradizionale e alta velocità, in corrispondenza dei prestiti concessi dalla Cassa Depositi e Prestiti e dalla BEI, e di quelli concessi alla società Trenitalia SpA (600 milioni di euro) per il finanziamento del materiale rotabile;
- della riclassifica da oltre a entro l'esercizio per 4 milioni di euro del prestito concesso a Fercredit SpA;
- del decremento dei debiti verso Cassa Depositi e Prestiti (118 milioni di euro) relativamente alla riclassifica a breve delle rate scadenti nel 2008;
- dell'incremento dei finanziamenti concessi dalla Banca di Roma (475 milioni di euro) trasferiti a seguito della scissione della società Ferrovie Real Estate SpA;
- dei maggiori prestiti obbligazionari sottoscritti da Eurofima (600 milioni di euro) per il finanziamento del materiale rotabile cui è correlato l'aumento dei crediti verso la controllata Trenitalia SpA per il medesimo importo;
- dei maggiori debiti per i prestiti concessi dalla BEI (1.000 milioni di euro);
- dei maggiori crediti verso altri (3 milioni di euro).

I mezzi propri, infine, evidenziano un decremento di 204 milioni di euro dovuto all'iscrizione della perdita di periodo (458 milioni di euro) e all'avanzo da scissione (254 milioni di euro) derivante dalla scissione totale della società Ferrovie Real Estate SpA.

Rapporti di Ferrovie dello Stato SpA con parti correlate

Nel seguito sono rappresentati in una tabella di sintesi i principali rapporti attivi e passivi di natura commerciale intercorsi nell'esercizio con le società controllate, collegate, e collegate di controllate. In apposita separata tabella sono indicate le società con le quali la Capogruppo intrattiene particolari rapporti.

	Rapporti attivi	Rapporti passivi
Controllate		
RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA	Servizi dell'area	
	Finanza	Riaddebito utenze
	Fiscale Bilancio	Soggetto Tecnico lavori di manutenzione immobili
	Affari Societari	Prestazioni di personale
	Legale Lavoro	Emolumenti CdA
	Amministrazione del Personale Dirigente	Prestazioni sanitarie
	Relazioni Industriali	
	Relazioni Esterne	
	Sviluppo Organizzazione	
	Cariche sociali	
	Prestazioni di personale	
	Rimborsi assicurazioni	
	Rimborsi servizi informatici	
	Prestazioni della Polfer	
	Locazioni e sub-locazioni locali uffici	
	Utilizzo marchio	
	Comunicazione	
Ferservizi SpA	Servizi dell'area	
	Finanza	Gestione immobiliare
	Fiscale Bilancio	Servizi informatici
	Affari societari	Prestazioni di personale
	Legale Lavoro	Ferrotel
	Amministrazione del Personale Dirigente	Fee acquisto titoli di viaggio
	Relazioni industriali	Contabilità/tesoreria
	Relazioni Esterne	Amministrazione del personale
	Sviluppo Organizzazione	Ristorazione
		Facilities e building management
	Cariche sociali	Formazione
	Prestazioni di personale	
	Rimborsi assicurazioni	
	Utilizzo servizi informatici	
	Utilizzo marchio	
	Comunicazione	
	Locazione e sub-locazione locali uffici	

segue	Rapporti attivi	Rapporti passivi
Trenitalia SpA	**Servizi dell'area**	
	Finanza	Prestazioni di personale
	Fiscale Bilancio	Spese di trasporto viaggiatori
	Affari Societari	
	Legale Lavoro	
	Amministrazione del Personale Dirigente	
	Relazioni industriali	
	Relazioni Esterne	
	Sviluppo Organizzazione	
	Cariche sociali	
	Prestazioni di personale	
	Rimborsi assicurazioni	
	Prestazioni della Polfer	
	Rimborsi servizi informatici	
	Utilizzo marchio	
	Comunicazione	
	Locazione e sublocazione locali uffici	
TAV SpA	**Servizi dell'area**	
	Finanza	
	Fiscale Bilancio	
	Affari Societari	
	Legale Lavoro	
	Relazioni industriali	
	Amministrazione del Personale Dirigente	
	Sviluppo Organizzazione	
	Comunicazione	
	Cariche sociali	
	Prestazioni di personale	
	Rimborsi assicurazioni	
	Utilizzo marchio	
Italferr SpA	**Servizi dell'area**	
	Finanza	
	Fiscale Bilancio	
	Affari Societari	
	Legale Lavoro	
	Amministrazione del Personale Dirigente	
	Relazioni Industriali	
	Sviluppo Organizzazione	
	Comunicazione	
	Cariche sociali	
	Prestazioni di personale	
	Rimborsi assicurazioni	
	Utilizzo marchio	

segue	**Rapporti attivi**	**Rapporti passivi**
Fercredit SpA	Servizi dell'area	
	Finanza	
	Fiscale Bilancio	
	Affari Societari	
	Legale Lavoro	
	Comunicazione	
	Cariche sociali	
	Rimborsi assicurazioni	
	Locazioni e sub-locazioni locali uffici	
	Utilizzo marchio	
Grandi Stazioni SpA	Servizi dell'area	
	Finanza	Costi per affissioni
	Fiscale Bilancio	Fitto locali
	Affari Societari	
	Legale Lavoro	
	Relazioni esterne	
	Comunicazione	
	Cariche sociali	
	Rimborsi assicurazioni	
Centostazioni SpA	Servizi dell'area	
	Finanza	Soggetto tecnico lavori di manutenzione su immobili
	Fiscale Bilancio	
	Affari Societari	
	Amministrazione del Personale Dirigente	
	Cariche sociali	
	Prestazioni di personale	
	Rimborsi assicurazioni	
	Utilizzo marchio	
	Comunicazione	
FS Logistica SpA	Servizi dell'area	
	Finanza	Trasporti e spedizioni
	Fiscale Bilancio	
	Affari Societari	
	Relazioni Industriali	
	Legale Lavoro	
	Rimborsi assicurazioni	
	Utilizzo marchio	
	Serv. gest. Terminali merci	
	Locazioni terreni locali uffici	
Ferport Srl	Rimborsi assicurazioni	
Ferport Napoli Srl		
Nord Est Terminal SpA		
SAP Srl in liquidazione		
Italcertifer ScpA		
Metroscai Scarl (in liquidazione)		
Italcontainer SpA		
Serfer Srl		

segue	Rapporti attivi	Rapporti passivi
Tx Logistik AG	Rimborsi assicurazioni Cariche sociali	
Cemat SpA	Rimborsi assicurazioni Servizi Gestione Terminali merci	
Metropark	Rimborsi assicurazioni Canoni arre strumentali per parcheggi Locazione locali uffici	
Sogin Srl	Servizi dell'area Finanza Fiscale Bilancio Affari Societari Legale Lavoro Servizi amministrativi Cariche sociali Rimborsi assicurazioni	
Sita SpA	Servizi dell'area Fiscale Bilancio Affari Societari Legale Lavoro Amministrazione Personale Dirigente Servizi amministrativi Cariche sociali Prestazioni di personale	
TEVERE TPL Scarl	Cariche sociali	
Collegate		
TSF SpA	Cariche sociali Prestazioni di personale	Servizi informatici e realizzazione software Formazione personale
Isfort SpA	Cariche sociali Rimborsi assicurazioni	Formazione personale
Ferrovie Nord Milano	Cariche sociali	

segue	Rapporti attivi	Rapporti passivi
Collegate di controllate		
Sideuropa Srl	Rimborsi assicurazioni Cariche sociali	
Wisco SpA	Cariche sociali	
Sodai SpA	Cariche sociali	
Logistica SA	Rimborsi assicurazioni	
BBT SE	Cariche sociali	
Collegate indirette		
Porta Sud SpA	Cariche sociali	
Terminal Tremestieri Srl	Cariche sociali	



Consolidato fiscale	**Iva di pool**	**Rapporti di C/C intersocietario**	**Finanziamenti concessi**	**Depositi passivi**	**Rilascio garanzie fideiussorie nell'interesse di**
Controllate					
RFI	RFI	RFI	RFI		RFI
Cisalpino					Cisalpino
Fercredit		Fercredit	Fercredit		
Ferservizi	Ferservizi	Ferservizi			
Trenitalia	Trenitalia	Trenitalia	Trenitalia		Trenitalia
TAV	TAV	TAV	TAV		TAV
Italferr	Italferr	Italferr			Italferr
Grandi Stazioni	Grandi Stazioni	Grandi Stazioni			
Grandi Stazioni Immob.					
Grandi Stazioni Servizi	Grandi Stazioni Servizi				
Grandi Stazioni Ingegneria					
Grandi Stazioni Pubblicità					
Grandi Stazioni Edicole					
Immobiliare Ferrovie					
Centostazioni	Centostazioni	Centostazioni			
Sita	Sita	Sita		Sita	
Metropark	Metropark	Metropark			
Fs Logistica	Fs Logistica	Fs Logistica	Fs Logistica	Fs Logistica	
FS LAB	FS LAB				
Italcertifer					
Italcontainer					
Cemat					
Ferport	Ferport				
Ferport Napoli					
Nord Est Terminal					
Self					
Serfer	Serfer				
SGT SpA					
Sogin	Sogin	Sogin			
Tiburtina Sviluppo Immob.	Tiburtina Sviluppo Immob.				
Tunnel Ferroviario Brennero					
	Tevere TPL				
Collegate					
		TSF			

Di seguito si riportano inoltre i valori patrimoniali ed economici derivanti dai rapporti sopra indicati.

	31.12.2007					2007	
	Crediti	Ratei e risconti attivi	Debiti	Costi		Ricavi	
				Costi della produzione	Oneri straordinari	Valore della produzione	Proventi straordinari
Imprese controllate							
Cemat	137					177	
Centostazioni	668		2.206	61		404	
Cisalpino	6						
Fercredit	212		997			404	
Ferport	32		219			21	
Ferport Napoli	10					5	
Ferservizi	8.434		32.364	23.869		22.359	
Fs Lab			20				
Fs Logistica	480		159	5		279	
Grandi Stazioni	5.502		1.092	299	36	203	
Grandi Stazioni Servizi	253		53				
Immobiliare Ferrovie			4				
Italcontainer	1		1.158			18	
Italcertifer	41		113			3	
Italferr	11.213		1.826	3		1.805	
Metropark	381					220	
Metroscai in liquidazione	9					4	
Nord Est Terminal	90		2			7	
Rete Ferroviaria Italiana	18.498		1.289.003	4.320	7	55.880	
SAP - in liquidazione	5.827					2	
Self			1				
S.G.T.	76						
Serfer	2.817		13			79	
Sita	2.100		256	6		416	
Sogin	589		1.910			140	
TAV	1.934		975.548			3.040	
TEVERE TPL	35		3.773			35	
Tiburtina Sviluppo Immobiliare			12				
Trenitalia	81.380		534.507	1.286	11	68.557	103
Tunnel Ferroviario del Brennero SpA	21						
TX Logistic	397					139	
	141.143	**-**	**2.845.236**	**29.849**	**54**	**154.197**	**103**
Imprese collegate							
Ferrovie Nord Milano						12	
Isfort	2		70	117		48	
TSF	220		6.976	16.442		244	60
	222	**0**	**7.046**	**16.559**	**0**	**304**	**60**
Collegate di controllate							
BBT SE						14	
Logistica SA						5	
Porta Sud						3	
Sideuropa						7	
Sodai						2	
Terminal Tremestieri						5	
Wisco						2	
	0	**0**	**0**	**0**	**0**	**38**	**0**
TOTALE	**141.365**	**-**	**2.852.282**	**46.408**	**54**	**154.539**	**163**

Valori in migliaia di euro

Rapporti finanziari

	31.12.2007					2007	
	Immobilizzazioni finanziarie	**Crediti**	**Ratei e Risconti attivi**	**Debiti**	**Garanzie**	**Oneri**	**Proventi**
Imprese controllate							
Cemat							
Centostazioni				320		220	3.000
Cisalpino					56.651		370
Fercredit	10.300		118	2.296		8.395	4.545
Ferport						2	1
Ferport Napoli						2	
Ferservizi				78.993		3.820	
Fs Lab							
Fs Logistica		12.200	3	1.269		288	562
Grandi Stazioni				22.689		1.748	8.198
Grandi Stazioni Servizi						46	
Immobiliare Ferrovie							
Italcontainer						42	
Italcertifer						2	
Italferr				159.614		7.444	15.605
Metropark				491		22	
Metroscai (in liquidazione)							
Nord Est Terminal						21	
Rete Ferroviaria Italiana	1.234.638		1.425	282.964	448.275	10.598	54.651
SAP - in liquidazione							
Serfer						13	5
Sita				15.190		153	
Sogin				38		1	2.200
TAV	1.259.481	164.675	11.372	408.529	1.030.062	19.448	54.373
Trenitalia	3.203.190	793.475	14.982		1.391.250	16.131	140.710
TX Logistic							
TEVERE TPL							
	5.707.609	970.350	27.900	972.393	2.926.238	68.396	284.220
Imprese collegate							
TSF	0	0	0	514	0	689	3.036
TOTALE	**5.707.609**	**970.350**	**27.900**	**972.907**	**2.926.238**	**69.085**	**287.256**

Valori in migliaia di euro

Investimenti

Il Gruppo Ferrovie dello Stato ha presentato il Piano Industriale 2007-2011 con l'obiettivo di assicurare lo sviluppo del trasporto ferroviario a costi efficientati e con tassi di crescita elevati, in un quadro di stabilità economico-finanziaria. In tale contesto si inserisce il Piano degli Investimenti che per l'infrastruttura, il materiale rotabile, il patrimonio immobiliare e i servizi prevede investimenti per oltre 32 miliardi di euro nel quinquennio di Piano.

Per gli investimenti sull'infrastruttura, il Piano segue la logica del nuovo Contratto di Programma, includendo gli interventi previsti nella *Tabella A*, quelli cioè a priorità elevata e con disponibilità di risorse pubbliche in grado di:

- assicurare il proseguimento dei progetti di sviluppo sulla rete convenzionale e sulla rete Alta Velocità/Alta Capacità Torino-Milano-Napoli;
- garantire il proseguimento degli interventi per il controllo e l'automazione della circolazione e quelli di attrezzaggio della rete con le tecnologie per la sicurezza;
- garantire l'attività di manutenzione straordinaria dell'infrastruttura.

E' da evidenziare che, successivamente alla sottoscrizione del Contratto di Programma 2007-2011 (ottobre 2007), è stato siglato nel mese di gennaio 2008 fra RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA e il Ministero delle Infrastrutture l'aggiornamento del Contratto in questione come previsto dal dettato contrattuale stesso secondo cui, entro il mese di gennaio di ciascun anno, le parti definiscono l'eventuale modifica delle tabelle per tenere conto delle nuove risorse recate dalla Legge Finanziaria o da altre variazioni nei fondi disponibili. L'aggiornamento in questione riguarda le risorse aggiuntive di competenza, per oltre 3 miliardi di euro, recate da:

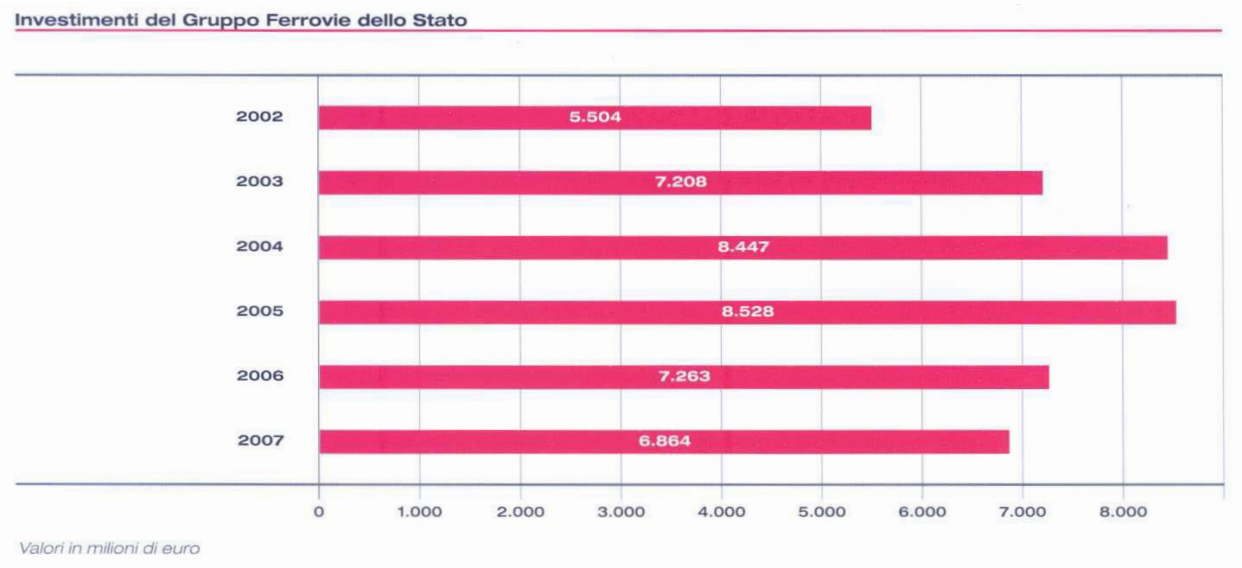
- Decreto Legge 159/2007 (1.035 milioni di euro);
- Fondi FESR 2007-13 (1.649 milioni) e TEN-T 2007-2013 (131 milioni di euro);
- Fondi da Enti Terzi (192 milioni di euro);
- Altre variazioni (151 milioni di euro - Legge Finanziaria 2007, FESR 2000-2006, TEN-T 2006-2006).

Sul fronte del trasporto il piano degli investimenti di Trenitalia SpA, con contabilizzazioni per oltre 6 miliardi di euro nel quinquennio, è finalizzato a sostenere la crescita dei volumi di traffico nell'Alta Velocità e nei nodi metropolitani, a migliorare la qualità del servizio attraverso la riduzione dell'età media della flotta e ad incrementare l'efficienza operativa puntando sull'omogeneizzazione del parco e su una sempre maggiore affidabilità tecnica.

Gli investimenti realizzati dal Gruppo nel corso del 2007 (6.864 milioni di euro), mostrano una flessione (- 5,5%) rispetto al volume di contabilizzazioni consuntivato nel 2006.

Si precisa, al riguardo, che tale ammontare corrisponde al totale degli investimenti tecnici del periodo iscritti nei bilanci delle società del Gruppo (ivi compresa la Capogruppo), al lordo dei contributi in conto impianti ricevuti, così rettificato:

- sono esclusi gli anticipi erogati a fronte delle opere da realizzare;
- sono compresi:
  - gli anticipi recuperati, in quanto corrispondenti ad opere ormai realizzate;
  - le rettifiche per adeguamento delle modalità di rilevazione contabile del *leasing* al principio internazionale IAS 17 (iscrizione dei beni acquisiti dal Gruppo in *leasing* fra le immobilizzazioni dello stato patrimoniale);
  - altre rettifiche di consolidamento.



La composizione degli investimenti in corso per la singola società risulta, in sintesi, così articolata:

RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA, che per la Rete Convenzionale ha destinato:

- il 55% della spesa al mantenimento in efficienza dell'infrastruttura e alle tecnologie, dedicando particolare impegno alla realizzazione di investimenti tecnologici finalizzati all'innalzamento dei livelli di sicurezza ed al miglioramento dell'efficienza della gestione della circolazione ferroviaria;
- il 45% della spesa alla realizzazione di opere relative ai grandi progetti infrastrutturali (ammodernamento e potenziamento dei corridoi, aree metropolitane e bacini regionali).

Le nuove attività progettuali/realizzative del 2007 sono state di entità non rilevante, ad eccezione di alcuni interventi nel nodo di Firenze per l'innesto della rete AV/AC e della nuova stazione Alta Velocità di Roma Tiburtina, oltre a limitate opere di completamento e a tecnologie legate alla sicurezza dell'esercizio ferroviario. Inoltre si registra l'avvio della progettazione definitiva della tratta AC Treviglio-Brescia, quella esecutiva del potenziamento Voltri-Brignole nell'ambito del Nodo di Genova, le progettazioni di alcuni Apparati Centrali (Foggia, Bergamo, Latina e Cisterna) nonché quella relativa alla riqualificazione ambientale e funzionale della tratta S.Cristofaro-Porta Romana (Milano-Mortara) ed alla revisione del progetto definitivo relativo alla bretella merci di collegamento della stazione di Roma Casilina con la linea Roma-Formia.

Da rilevare, inoltre, l'affidamento dei seguenti lavori:

- passante ferroviario Alta Velocità del Nodo di Firenze, della nuova stazione Alta Velocità, delle opere infrastrutturali connesse alla fluidificazione del traffico ferroviario (scavalco);
- la nuova stazione Alta velocità di Roma Tiburtina;
- lavori per l'inversione del Bivio Rovezzano per portare i binari della Direttissima a nord della Linea Lenta al fine di eliminare le interferenze del traffico lunga percorrenza con quello regionale;
- le opere di completamento della tratta Pace del Mela-Rometta nell'ambito del raddoppio della linea Palermo-Messina;
- i lavori di raddoppio a Nord di Ortona della linea Pescara-Bari;
- le barriere antirumore della linea Padova-Mestre;

- la riconfigurazione degli impianti Sistema Controllo Marcia Treno (SCMT) delle linee Bologna-Rimini, Bari-Taranto, Bologna-Padova, Milano-Lecco, Bergamo-Treviglio, tratta Torricola-Campoleone, tratta Terni-Orte, impianto di Catanzaro Lido;
- il sistema di Controllo Centralizzato del Traffico (CTC) e quello di Supporto alla Condotta (SSC) della linea Decimomannu-S.Gavino;
- gli Apparati Centrali nelle stazioni di Giarre, Acireale e Cannizzaro (linea Messina-Siracusa);
- la gestione integrata delle telecomunicazioni nell'ambito del Nodo di Palermo.

Nella tabella seguente vengono evidenziate le principali opere attivate all'esercizio ferroviario nel 2007, riportando, per un confronto, anche le principali opere attivate nei due anni precedenti:

		2005	2006	2007
RETE AV/AC				
Napoli (Gricignano)-Roma	km	186		
Torino-Novara	km		86	
Castelfranco-Lavino	km		7	5
Salone-Roma Prenestina	km		15	
RETE CONVENZIONALE				
Nuove infrastrutture	km	144	115	138
Nuove linee	km	34	42	51
Raddoppi	km	70	67	87
Varianti	km	40	6	
Ammodernamento linee	km	402	644	804
Elettrificazioni	km	44	33	20
Blocchi	km	358	611	784
Tecnologie di sicurezza	km	5.730	6.282	5.916
SCMT	km	2.759	2.751	1.939
SSC	km	60	1.168	2.394
SCC/CTC	km	311	163	633
GSM-R	km	2.600	2.200	950
Apparati di stazione	n.	51	34	50
ACEI	n.		24	39
ACC	n.		10	11
Soppressione passaggi a livello	n.	109	94	128
Automazione passaggi a livello	n.		14	16

Trenitalia SpA ha contabilizzato per investimenti circa 907 milioni di euro, principalmente destinati al miglioramento della qualità dei servizi offerti e all'adeguamento tecnologico dei mezzi per la sicurezza della circolazione.

Gli investimenti hanno riguardato in particolare:

- Alta Velocità, con il progetto di acquisto di nuovi treni *Tilting* e la prosecuzione degli interventi di adeguamento tecnico-commerciale della flotta ETR 480 e 500 per la circolazione sulle nuove linee Alta Velocità (9% del totale);
- il trasporto media-lunga percorrenza, con iniziative volte alla elevazione degli *standard* dei servizi intercity e notte attraverso l'adeguamento dei mezzi di trazione e la riqualificazione del parco carrozze (9% del totale);

- il trasporto locale, con interventi di rinnovo della trazione attraverso l'introduzione di nuove locomotive E464 ed iniziative sia di acquisto sia di *revamping* finalizzate a migliorare la qualità e il *right sizing* della flotta nei segmenti di trasporto metropolitano (nuove carrozze Vivalto, ristrutturazione di carrozze doppio piano), regionale e interregionale (nuovi treni Minuetto, ristrutturazione di carrozze piano ribassato) (49% del totale);
- il trasporto merci, con il progetto di acquisto delle nuove locomotive E403 ed una serie di interventi di riqualificazione del parco locomotive e carri (3% del totale);
- l'attrezzaggio delle locomotive con il Sistema Tecnologico di Bordo, che integra tutte le tecnologie di bordo treno (SCMT, SSC, GSM-R) con installazione, nell'anno, di 661 apparati (18% del totale);
- i progetti di informatica, la manutenzione e l'adeguamento tecnologico degli impianti di manutenzione rotabili e merci e la ricerca e sviluppo (12% del totale).

Sono entrati in esercizio 23 nuovi treni e 161 tra nuove locomotive, carrozze e carri, mentre sono stati riconsegnati all'esercizio, dopo interventi di ristrutturazione, 25 treni e 576 tra locomotive, carrozze e carri, come dettagliato nella tabella seguente:

Descrizione	n. mezzi
Nuovo materiale	
Locomotive	46
Regionale: E464	46
Carrozze/Carri	115
Regionale, doppio piano	105
Logistica	10
Treni	23
Regionale: Minuetto	23
Ristrutturazione e climatizzazione	
Locomotive	131
Nazionale-internazionale	16
Regionale	35
Logistica	80
Carrozze/Carri	445
Nazionale-internazionale	176
Regionale	59
Logistica	210
Treni AV - ETR500	25
Nazionale-internazionale: ETR 480/500 AV	25

Le altre società del Gruppo (Grandi Stazioni SpA, Centostazioni SpA, Sita SpA, Italferr SpA, Ferservizi SpA, e Ferrovie dello Stato SpA) hanno realizzato investimenti per circa 156 milioni di euro principalmente finalizzati alla valorizzazione/riqualificazione delle stazioni e del patrimonio immobiliare ed alla dotazione di strumenti informatici a supporto dei processi aziendali. Da evidenziare che nel corso del 2007, a seguito della già citata scissione totale della società Ferrovie Real Estate SpA, gli investimenti sul patrimonio immobiliare sono stati presi in carico dalla Capogruppo, Ferrovie dello Stato SpA.



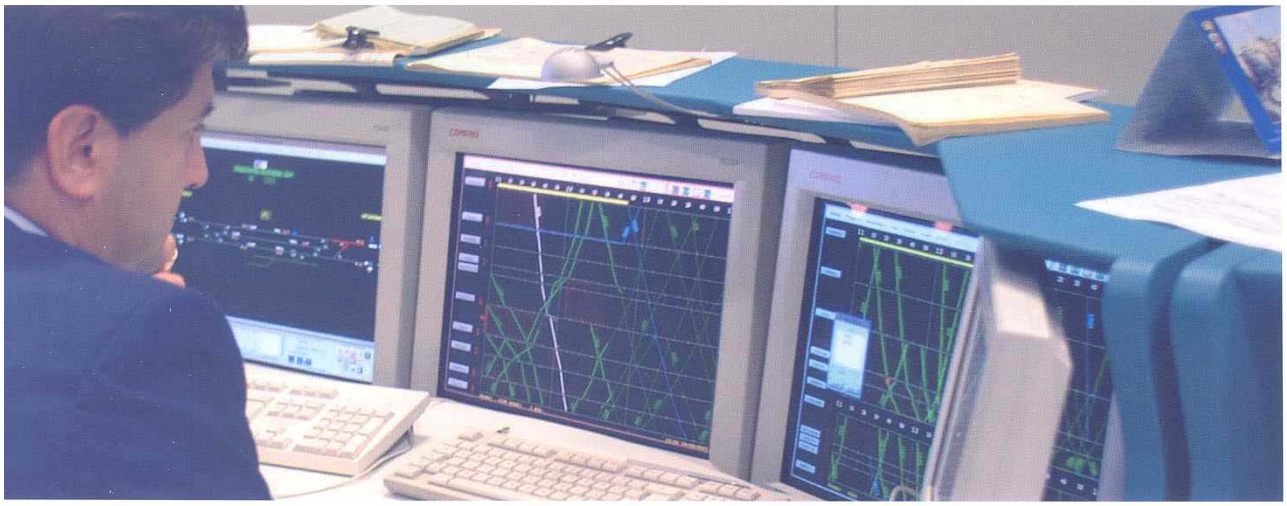
Finanziamento degli investimenti

Come noto la Legge Finanziaria 2006 (n. 266/05) ha introdotto importanti novità con riferimento alla modalità di finanziamento dell'infrastruttura, che avviene a partire dal predetto esercizio con contributi in conto impianti.
Per l'esercizio 2007, la Finanziaria ha previsto:

- per la rete convenzionale:
  - — autorizzazioni di spesa per 24 milioni di euro per ciascuno degli anni 2007 e 2008 per la prosecuzione degli interventi sulle linee trasversali e, in particolare, per la progettazione definitiva del raddoppio dell'intero tracciato della linea ferroviaria Parma-La Spezia;
  - — ulteriori autorizzazioni di spesa, a copertura degli investimenti relativi alla rete convenzionale dell'infrastruttura ferroviaria nazionale, per 1.958 milioni di euro; tale maggiore spesa è destinata, in misura non inferiore al 50% agli investimenti sulla rete regionale e locale.
- per la rete dell'Alta Velocità/Alta Capacità:
  - — autorizzazioni di spesa, per complessivi 400 milioni di euro per la prosecuzione nell'anno degli interventi relativi al sistema Alta Velocità/Alta Capacità della linea Torino-Milano-Napoli.

Inoltre il Decreto Legge n. 81 del 2 luglio 2007, convertito nella Legge n. 127 del 2 agosto 2007 ha previsto stanziamenti addizionali alla Legge Finanziaria. Nello specifico è stata prevista l'assegnazione di uno stanziamento addizionale in conto impianti per la realizzazione di investimenti relativi alla rete convenzionale dell'infrastruttura pari a 700 milioni di euro.
Dal punto di vista finanziario, a fronte delle somme stanziate, sono stati incassati 553 milioni di euro. Inoltre, sono state destinate agli investimenti le risorse rivenienti dal prestito contratto dalla Capogruppo nel mese di dicembre 2006 con la Cassa Depositi e Prestiti, ai sensi del Decreto del Ministero dell'Economia e delle Finanze del 7 dicembre 2006, autorizzativo dell'attualizzazione dei contributi quindicennali previsti dalla Legge Finanziaria 2006. Le somme erogate al 30 giugno 2007 ammontano complessivamente a 1.878 milioni di euro, di cui 1.118 milioni di euro per la rete tradizionale e 760 milioni di euro per l'AV/AC.
RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA è anche beneficiaria di contributi comunitari erogati dalla Commissione Europea, principalmente a valere sul Fondo Europeo di Sviluppo Regionale (FESR) ed a carico del bilancio della Rete Transeuropea dei Trasporti (TEN).
Con riferimento infine al finanziamento del materiale rotabile si evidenzia che esso avviene principalmente tramite:

- emissione di prestiti obbligazionari da parte di Ferrovie dello Stato SpA, interamente sottoscritti da Eurofima;
- finanziamenti attraverso il sistema bancario.



Focus sul nuovo Contratto di Programma

Nell'esercizio 2007 è stato sottoscritto tra RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA e il Ministero delle Infrastrutture il Contratto di Programma 2007-2011 che, relativamente agli investimenti, prevede quanto esposto di seguito. Il nuovo Contratto ha validità quinquennale con operatività dal 1 gennaio 2007 al 31 dicembre 2011 ed ha per oggetto la disciplina dei rapporti tra lo Stato e RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA con riguardo alla realizzazione degli investimenti per l'infrastruttura ferroviaria, la manutenzione straordinaria ed il rinnovo dell'infrastruttura medesima, nonché l'adozione di tutte le misure, gli interventi, le attività e le opere per il miglioramento della qualità dei servizi, dello sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria e del rispetto dei livelli di sicurezza compatibili con l'evoluzione tecnologica. Tale contratto, diversamente che in passato, non regola più i servizi in conto esercizio, che saranno disciplinati in un separato documento contrattuale, in corso di definizione.

In termini di contenuti, i principali elementi di novità sono così riassumibili:

- modularità del piano investimenti attraverso l'identificazione di "classi" a crescente priorità, la cui composizione è già esposta in sede di contratto anziché essere rimandata al documento di pianificazione strategica e di programmazione finanziaria (noto sotto il nome di Piano di Priorità degli Investimenti - PPI) che non sarà più elaborato;
- maggior ruolo del Ministero concedente nelle fasi di programmazione e di realizzazione degli investimenti per lo svolgimento delle funzioni di monitoraggio e vigilanza;
- introduzione di indicatori di misurazione di risultato e di un sistema di sanzioni pecuniarie, commisurate al valore della produzione delle sole prestazioni rese da RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA, per scostamenti nei tempi, costi, spesa annua e/o numero di attivazioni previste imputabili a negligenza della stessa;
- accorpamento in un unico atto di tutti gli impegni stratificatisi nel tempo attraverso l'abrogazione dei precedenti contratti ancora in essere (CdP 2001-2005 e CdP 1994-2000);
- obbligo dello Stato in ordine al reperimento delle fonti finanziarie nazionali e comunitarie necessarie alla realizzazione del Piano Investimenti e ad eventuali esigenze finanziarie aggiuntive derivanti dalla stipula di accordi, protocolli ed intese sottoscritti dal Ministero delle Infrastrutture.

In termini di valore il portafoglio investimenti oggetto del contratto ha una dimensione complessiva che si attesta sui 189 miliardi di euro. Gli interventi risultano articolati nelle seguenti quattro classi, in ordine di priorità; di queste, la prima rappresenta gli effettivi impegni contrattuali, mentre le altre rivestono natura programmatica:

- opere in corso (Tabelle A), pari a 71 miliardi di euro;
- opere prioritarie da avviare (Tabelle B), pari a 34 miliardi di euro;
- altre opere da realizzare (Tabelle C), pari a 38 miliardi di euro;
- opere previste a completamento del Piano (Tabelle D), pari a 46 miliardi di euro.

Attività di ricerca e sviluppo

Il volume del Gruppo per investimenti di ricerca e sviluppo nel 2007 è stato pari a circa 67 milioni di euro di cui 64 milioni per RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA e 3 milioni per Trenitalia SpA.
La tabella riporta l'ammontare della spesa dal 2005 al 2007 ripartita tra le principali aree di investimento ed evidenzia come circa il 64% della stessa è rivolto ad attività relative alle tecnologie per la sicurezza della circolazione ed il 32% alla diagnostica per il controllo dell'efficienza della rete e del materiale rotabile. La flessione rispetto all'esercizio precedente è dovuta essenzialmente all'avanzato stato realizzativo dei programmi SCMT ed SSC, che hanno avuto nel 2006 l'anno di maggior sforzo implementativo.

Ricerca e sviluppo	2005			2006			2007		
	RFI	Trenitalia	Totale	RFI	Trenitalia	Totale	RFI	Trenitalia	Totale
Tecnologie per la sicurezza	35,5	4,1	39,6	85,7	2,7	88,4	41,3	1,7	43,0
Diagnostica innovativa	12,2	1,7	13,9	44,2	0,4	44,6	21,0	0,3	21,3
Studi e sperimentazioni di nuovi componenti e sistemi	2,7	0,4	3,1	3,8	0,1	3,9	2,1	0,1	2,2
Eco-compatibilità ambientale	-	1,3	1,3	-	1,0	1,0	-	0,8	0,8
Altro	-	1,5	1,5	-	1,0	1,0	-	-	-
TOTALE	**50,4**	**9,1**	**59,5**	**133,7**	**5,2**	**138,9**	**64,4**	**2,9**	**67,3**

Tecnologie per la sicurezza della circolazione ferroviaria

Nell'ambito della sicurezza della circolazione ferroviaria, l'attività del 2007 ha riguardato principalmente i sistemi per il controllo della marcia dei treni: SCMT (Sistema Controllo Marcia Treno) impiegato nelle linee principali della rete tradizionale, SSC (Sistema Supporto alla Condotta) destinato alle linee secondarie della rete tradizionale, oltre al sistema di trasmissione radio GSM-R, ed il sistema ERTMS (European Rail Traffic Management System), utilizzato nella rete Alta Velocità.
In particolare sono proseguiti gli studi e le sperimentazioni su componenti dei sottosistemi di terra e bordo anche finalizzate all'omologazione di apparati innovativi, nonché i test per l'implementazione di funzionalità aggiuntive e per l'integrazione fra i diversi sistemi di sicurezza esistenti.
Trenitalia SpA ha proseguito, inoltre, con le attività di sviluppo dei simulatori di guida per l'addestramento del personale di condotta.

Diagnostica innovativa

Nel campo della diagnostica va segnalata l'attività dell'Istituto Sperimentale che ha ampliato i propri campi di azione con l'acquisizione della gestione dei nuovi treni sperimentali ETR 500 Y1 e Y2 e le attività di misure e prove per l'attivazione delle nuove tratte del sistema Alta Velocità.

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.



Andamento della gestione

Ferservizi SpA ha proseguito nel processo di efficientamento dei servizi offerti con conseguente riduzione dei prezzi praticati alle società clienti.

Nel corso del 2007, inoltre, la società ha preso in carico le attività derivanti dalla scissione parziale dei rami d'azienda denominati "Attività di gestione immobili e servizi dedicati alle persone" (cosiddetti *Facility*) delle Società RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA, Trenitalia SpA e Italferr SpA.

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 ed imposte per 9,4 milioni di euro, con un decremento di 0,8 milioni di euro rispetto all'esercizio 2006.

I ricavi operativi fanno registrare un incremento di 10,5 milioni di euro (+4,9%) rispetto all'esercizio 2006. Detto incremento è dovuto principalmente ai maggiori ricavi, per 24,3 milioni di euro, derivanti dall'area *facility* a seguito della scissione già menzionata; ai minori ricavi dovuti all'efficientamento realizzato su una serie di processi produttivi che ha comportato una riduzione dei costi con conseguenti minori riaddebiti degli stessi alle società del Gruppo (Servizi amministrativi -2,4 milioni di euro e Servizi informatici -2,7 milioni di euro) e, infine, ai minori ricavi per la minore attività svolta nei Servizi di Formazione (3,1 milioni di euro), nei Servizi a richiesta (4,1 milioni di euro), nonché a minori vendite (minori fee per 4 milioni di euro).

I costi operativi registrano un incremento di 13,6 milioni di euro (+6,8%) rispetto all'esercizio 2006. In particolare, il costo del lavoro si attesta, per l'esercizio 2007, al valore di 114,1 milioni di euro (91 milioni di euro nel 2006), con un incremento di 23,1 milioni di euro (+25,4%) in conseguenza del trasferimento del personale (517 unità) da parte delle società del Gruppo a seguito della già citata scissione. La consistenza media del personale passa da 1.902 unità del 2006 a 2.254 unità. Gli altri costi, pari a 99,6 milioni di euro (109 milioni di euro nel 2006) si riducono di 9,4 milioni di euro (-8,7%). La riduzione è legata ai processi di efficientamento evidenziati nel commento ai ricavi.

Il margine operativo lordo, per l'incremento più che proporzionale dei costi operativi rispetto ai ricavi operativi, presenta un peggioramento di 3,1 milioni di euro (-21,7%) passando da 14,3 milioni di euro del 2006 a 11,2 milioni di euro nel 2007.

Il risultato operativo si riduce di 2,5 milioni di euro (-34,3%) passando da 7,3 milioni di euro a 4,8 milioni di euro. Rispetto al margine operativo lordo influiscono i minori accantonamenti per 0,5 milioni di euro rispetto all'esercizio precedente.

La gestione finanziaria presenta un saldo di 3,7 milioni di euro, con un miglioramento di 1,6 milioni di euro rispetto all'esercizio precedente determinato sostanzialmente dai maggiori proventi finanziari verso la controllante Ferrovie dello Stato SpA per la giacenza sul conto corrente intersocietario.

Le componenti straordinarie presentano infine un saldo positivo di 1,5 milioni di euro (1,8 milioni di euro nel 2006).

A fine anno la posizione finanziaria netta, composta principalmente dal saldo del conto corrente intersocietario intrattenuto con la controllante Ferrovie dello Stato SpA, risulta positiva per 83,5 milioni di euro e si decrementa di 21,8 milioni di euro rispetto al 31 dicembre 2006. La riduzione è da attribuire all'attività di esercizio per 24,7 milioni di euro e all'attività di investimento per 3,3 milioni di euro, mentre un incremento di liquidità per 6,5 milioni di euro è stato determinato dall'operazione di scissione.

Grandi Stazioni SpA

Principali indicatori*	**2007**	**2006**
Ricavi operativi	174,3	171,8
Costi operativi al netto di capitalizzazioni/ variazioni di rimanenze	131,9	130,1
Margine operativo lordo	42,4	41,7
Risultato netto di esercizio	13,4	17,1
Flusso di cassa da attività di esercizio	41,5	19,0
Investimenti tecnici	63,5	38,9

	31.12.2007	**31.12.2006**
Capitale investito netto	195,9	173,5
Indebitamento/(avanzo) finanziario netto	103,4	80,7
Consistenza di personale finale	233,0	232,0

Valori in milioni di euro

* *Alcune poste differiscono con quanto pubblicato dalla Società in presenza di diversi criteri di riclassificazione utilizzati dal Gruppo*

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 ed in regime di locazione per la durata di 40 anni.



Andamento della gestione

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.

Il margine operativo lordo, che si attesta a 42,4 milioni di euro, presenta un lieve miglioramento (0,7 milioni di euro +1,6%) dovuto all'aumento di ricavi operativi per 2,5 milioni di euro (1,5%) cui si è contrapposto un aumento meno che proporzionale dei costi della stessa natura per 1,8 milioni di euro (1,4%).

Con riferimento ai ricavi operativi, che ammontano a 174,3 milioni di euro, si registra un consistente incremento del fatturato per la gestione degli spazi pubblicitari per 5,3 milioni di euro (26,1%) a seguito dell'entrata a pieno regime dell'attività di gestione degli spazi; in flessione invece gli altri ricavi per servizi a richiesta dei conduttori per 2 milioni di euro.

Dal lato dei costi operativi, che al netto delle capitalizzazioni/variazioni delle rimanenze ammontano a 131,9 milioni di euro, il costo del lavoro si attesta a 14,8 milioni di euro con un incremento di 0,5 milioni di euro (3,5%) che deriva dall'aumento della consistenza media del personale che passa da 232 a 235 unità. Gli altri costi ammontano complessivamente a 123,1 milioni di euro con un incremento di 3,2 milioni di euro (2,7%). In particolare, i costi per servizi aumentano di 1,5 milioni di euro e gli altri oneri di gestione, prevalentemente oneri tributari, aumentano di 1,5 milioni di euro per la maggiore Ici pagata su immobili di proprietà (la cui classificazione catastale è divenuta imponibile a seguito dei provvedimenti contenuti nella Finanziaria 2007) e dell'imposta di registro dovuta sui contratti di locazione anche se assoggettati ad Iva.

Il risultato operativo di 29,3 milioni di euro (32 milioni di euro nel 2006) sconta ammortamenti per 7,8 milioni di euro (7,1 milioni di euro nel 2006) e accantonamenti a fondi rischi e svalutazione crediti per 4,7 milioni di euro (1,5 milioni di euro nel 2006).

La gestione finanziaria presenta un saldo negativo di 3,3 milioni di euro (negativo per 1,2 milioni di euro nel 2006). Il peggioramento di 2,1 milioni di euro è dovuto ai maggiori oneri finanziari connessi alla crescita dell'indebitamento finanziario netto e ai minori dividendi percepiti dalla controllata Grandi Stazioni Servizi.

L'indebitamento finanziario netto al 31 dicembre 2007 si attesta a 103,4 milioni di euro. L'aumento di 22,7 milioni di euro (28,1%) è dovuto essenzialmente all'aumento dei debiti verso il Monte Paschi di Siena in correlazione agli investimenti in corso per la riqualificazione delle 12 stazioni del *Network*.

Si segnala infine che:

- nel mese di giugno Grandi Stazioni SpA ha firmato un primo accordo con le Ferrovie Russe per attività di consulenza sulla riqualificazione di 8 piccole stazioni nell'hinterland delle città. Unitamente alla firma dell'accordo le autorità locali hanno manifestato l'intenzione di instaurare una più ampia cooperazione, comprendente la riqualificazione delle principali stazioni di San Pietroburgo e Mosca;
- nel mese di dicembre è terminata la realizzazione dei lavori di riqualificazione di una prima area della stazione di Praga, contestualmente è stata inaugurata l'apertura del primo punto vendita.

Centostazioni SpA

Principali indicatori	2007	2006
Ricavi operativi	67,9	64,3
Costi operativi al netto di capitalizzazioni/ variazioni di rimanenze	55,6	53,2
Margine operativo lordo	12,3	11,1
Risultato netto di esercizio	5,0	5,0
Flusso di cassa da attività di esercizio	8,0	13,0
Investimenti tecnici	8,9	12,7

	31.12.2007	31.12.2006
Capitale investito netto	39,8	33,9
Indebitamento/(avanzo) finanziario netto	(1,9)	(7,7)
Consistenza di personale finale	142	148

Valori in milioni di euro

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 ed amministrativa, alla riqualificazione ed alla valorizzazione del patrimonio immobiliare medesimo.



Andamento della gestione

La società chiude l'esercizio 2007 con un risultato netto positivo di 5 milioni di euro, sostanzialmente invariato rispetto all'esercizio precedente.

Il margine operativo lordo, pari a 12,3 milioni di euro, evidenzia un miglioramento di 1,2 milioni di euro (10,8%) rispetto al 2006 (11,1 milioni di euro), determinato da un incremento più che proporzionale dei ricavi operativi rispetto ai costi operativi.

I ricavi operativi si attestano a 67,9 milioni di euro (64,3 milioni di euro nel 2006) con un incremento pari ad 3,6 milioni di euro (5,4%). Alla variazione contribuiscono i maggiori ricavi derivanti dalla gestione immobiliare per canoni di locazione degli spazi di stazione (2,8 milioni di euro), il recupero degli oneri accessori (1 milione di euro) e i maggiori corrispettivi per l'utilizzazione degli spazi pubblicitari (0,4 milioni di euro); di segno opposto l'andamento delle *fee* da soggetto tecnico che hanno registrato un decremento di 0,6 milioni di euro.

I costi operativi ammontano a 55,6 milioni di euro (53,2 milioni di euro nel 2006) con un incrementano di 2,4 milioni di euro (4,3%). La variazione dei costi è dovuta essenzialmente ai maggiori costi per servizi (0,9 milioni di euro) e all'aumento dei costi variabili dei canoni per sfruttamento del patrimonio immobiliare (1,8 milioni di euro), questi ultimi strettamente correlati all'incremento di ricavi della gestione caratteristica.

Il risultato operativo di 8,9 milioni di euro sconta ammortamenti per 1,7 milioni di euro e accantonamenti per 1,6 milioni di euro. L'incremento rispetto all'esercizio precedente è di 0,75 milioni di euro (9,2%). La minore crescita rispetto al margine operativo lordo è dovuta ai maggiori costi per ammortamenti (0,1 milioni di euro) riconducibili ai nuovi investimenti e ai maggiori accantonamenti (0,2 milioni di euro) a fronte di rischi per oneri stimati in relazione a controversie legali in atto o potenziali.

La gestione extra-operativa presenta un risultato positivo di 0,3 milioni di euro. Nello specifico il saldo della gestione finanziaria, positivo per 0,4 milioni di euro, migliora di 0,1 milioni di euro, mentre le componenti nette straordinarie, negative per 0,1 milioni di euro, presentano un peggioramento di 0,8 milioni di euro rispetto al precedente esercizio.

Le imposte del periodo ammontano a 4,2 milioni di euro.

La posizione finanziaria netta a breve della società, a fine esercizio, risulta positiva per 1,9 milioni di euro (7,7 milioni di euro nel 2006). La sostanziale riduzione rispetto all'esercizio precedente è da porre in relazione all'assorbimento di liquidità per far fronte alle necessità operative, nonché alla presenza al 31 dicembre 2007 di un debito verso un primario Istituto bancario per l'utilizzazione di una linea di credito pari a 4 milioni di euro.

SITA SpA

Principali indicatori	2007	2006
Ricavi operativi	187,5	190,7
Costi operativi	182,3	186,0
Margine operativo lordo	5,2	4,7
Risultato netto di esercizio	0,2	(11,2)
Flusso di cassa da attività di esercizio	2,9	3,8
Investimenti tecnici	9,5	11,7

	31.12.2007	31.12.2006
Capitale investito netto	54,8	64,2
Indebitamento/(avanzo) finanziario netto	(13,7)	(4,1)
Consistenza di personale finale	2.194	2.219

Valori in milioni di euro

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.



Andamento della gestione

La società chiude l'esercizio 2007 in sostanziale pareggio. L'esercizio 2006 si era chiuso con un risultato negativo di 11,2 milioni di euro.

Il margine operativo lordo si attesta a 5,2 milioni di euro e presenta un miglioramento di 0,5 milioni di euro rispetto all'anno precedente per effetto di una riduzione più che proporzionale dei costi operativi rispetto ai ricavi della stessa natura.

I ricavi operativi ammontano a 187,6 milioni di euro (190,7 milioni di euro nel 2006) così ripartiti:

- ricavi da mercato: ammontano a 77,1 milioni di euro (81,8 milioni di euro nel 2006) e si riducono di 4,7 milioni di euro, principalmente per effetto del decremento dei ricavi per i servizi sostitutivi ferroviari (4,5 milioni di euro) e del decremento dei ricavi relativi al TPL urbano per 1,6 milioni di euro; tali decrementi sono stati parzialmente compensati dall'incremento dei ricavi relativi al TPL extraurbano (1,6 milioni di euro) e dall'incremento dei ricavi da noleggio (0,3 milioni di euro);
- ricavi da Regioni per 75,9 milioni di euro che si incrementano di 1,3 milioni di euro;
- altri contributi che si attestano a 24,4 milioni di euro e si incrementano di 1 milione di euro per la copertura dei maggiori oneri per il rinnovo della parte economica del contratto collettivo nazionale di lavoro;
- altri ricavi per 10,1 milioni di euro, con una riduzione di 0,8 milioni di euro, dovuta a minori ricavi per 1,7 milioni di euro, in conseguenza della diversa modalità di gestione dei servizi del TPL urbano diurno di Roma, demandato alla Società Tevere TPL e dall'incremento dei ricavi per 0,9 milioni di euro (indennizzi assicurativi per 0,4 milioni di euro ed altre partite minori per 0,5 milioni di euro).

I costi operativi ammontano a 182,3 milioni di euro (186 milioni di euro nel 2006) e presentano un decremento di 3,7 milioni di euro in conseguenza di una riduzione del costo del lavoro pari 1,4 milioni di euro, ascrivibile alla diminuzione della consistenza media di 78 unità dovuta al passaggio di 530 unità alla controllata Tevere TPL Scarl a partire dal 1 febbraio 2006, ed alla riduzione generalizzata dei costi per servizi.

Il risultato operativo risulta negativo per 2,8 milioni di euro e sconta ammortamenti per 5,1 milioni di euro in linea con l'esercizio precedente. Il miglioramento che si registra rispetto al 2006 (7,5 milioni di euro) è dovuto:

- al decremento di 8,8 milioni di euro relativo agli accantonamenti e svalutazioni riconducibile essenzialmente al fatto che nell'esercizio 2006 è stato effettuato un accantonamento (10,2 milioni di euro) riferito alla passività potenziale connessa alla sentenza del Tribunale di Potenza riguardante la cessione pro-soluto di un credito ceduto nel 1995 da Sita a Ferrovie dello Stato SpA;
- al decremento del saldo proventi/oneri diversi per 2,1 milioni di euro, derivante dalla realizzazione nel corso dell'esercizio 2006 della plusvalenza derivante dall'alienazione del sistema di controllo satellitare del traffico urbano alla controllata Tevere TPL.

Sul risultato netto incide positivamente il saldo delle componenti straordinarie per 6,4 milioni di euro nel quale sono comprese le plusvalenze di 6,7 milioni di euro derivanti da due operazioni immobiliari concluse nel dicembre 2007.

La posizione finanziaria netta è positiva per 13,7 milioni di euro, con un incremento di 9,6 milioni di euro rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente. Tale miglioramento è dovuto essenzialmente all'incremento della liquidità riversata sul conto di deposito intersocietario (15 milioni di euro) intrattenuto con la Capogruppo Ferrovie dello Stato SpA, a seguito delle dismissioni dei plessi immobiliari di Roma e Salerno e dello smobilizzo di attività finanziarie per 6,3 milioni di euro.

Fercredit SpA

Principali indicatori	**2007**	**2006**
Interessi attivi e proventi assimilati	31,5	31,3
Interessi passivi e oneri assimilati	18,1	16,4
Margine di interesse	13,4	14,9
% su proventi finanziari	42,5%	47,6%
Costo del lavoro	2,5	2,5
Risultato della gestione ordinaria	16,3	18,6
Risultato netto d'esercizio	8,8	9,5
Flusso di cassa da attività operativa	4,0	2,9

	31.12.2007	**31.12.2006**
Patrimonio di vigilanza	77,4	76,7
Consistenza di personale finale	31	32

Valori in milioni di euro

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



Andamento della gestione

L'esercizio 2007 ha fatto registrare una flessione dell'attività di *factoring*, accompagnata da una crescita degli impieghi nel settore del credito al consumo e da una buona ripresa dell'operatività nel comparto del *leasing* e dei finanziamenti finalizzati.

La società chiude l'esercizio 2007 facendo registrare un utile di 8,8 milioni di euro (-7,4% rispetto al 2006).

Il margine di interesse si decrementa rispetto all'esercizio precedente (-10,3%) per effetto della crescita degli oneri finanziari più che proporzionale rispetto ai proventi della stessa natura.

Il totale dei proventi finanziari per interessi attivi ed altri proventi assimilati si attesta a 31,5 milioni di euro, rimanendo sostanzialmente invariato rispetto all'esercizio precedente.

Nell'esercizio 2007 si è registrata una significativa flessione nell'attività di *factoring* (con un *turnover* di 1.691 milioni di euro, rispetto ai 3.001 milioni di euro del 2006) per effetto sia del minor lavoro svolto con i Consorzi (CAVET e COVTOMI) sulle tratte dell'Alta Velocità/Alta Capacità, sia per i mancati nuovi investimenti attesi sulla rete convenzionale.

Il *turnover* del *factoring* 2007 è stato realizzato per il 94% con debitori ceduti da Ferrovie dello Stato SpA o società del Gruppo e per il restante 6% costituito quasi totalmente da crediti vantati verso consorzi e primari gruppi industriali per attività comunque connesse a lavori ferroviari.

Anche l'attività di *leasing*/finanziamenti finalizzati è tuttora rivolta essenzialmente al mercato *captive*; con le società del Gruppo sono state concluse anche in questo esercizio operazioni riguardanti il finanziamento di autobus, macchinari industriali ed altri beni.

Gli oneri finanziari si riferiscono principalmente ad esposizioni finanziarie a breve termine.

Dal punto di vista patrimoniale le attività correnti mostrano un decremento pari a 226,4 milioni di euro (-36,3%) legato principalmente all'effetto combinato:

- del decremento della liquidità dovuto al saldo del conto corrente intersocietario verso la controllante Ferrovie dello Stato SpA pari a 2,3 milioni di euro (345,8 milioni di euro al 31 dicembre 2006) grazie ai rientri progressivamente disposti dalla Capogruppo;
- all'incremento dei crediti per operazioni di *factoring*, aumentati per 119,7 milioni di euro (47,7%) in conseguenza di un maggior volume di lavoro effettuato nell'ultima parte dell'esercizio verso le società del Gruppo e verso altri debitori primari.

Per quanto riguarda le passività queste mostrano un decremento dovuto essenzialmente ai minori debiti finanziari, in particolare della parte a breve termine (208,3 milioni di euro, pari al -37,7%); tale diminuzione è correlata alla diminuzione dell'attività aziendale ed al rientro del saldo del c/c intersocietario intrattenuto con la Capogruppo.

Il patrimonio di vigilanza, calcolato secondo la normativa della Banca d'Italia, è aumentato dai 76,7 milioni di euro del 2006 ai 77,4 milioni di euro del 2007.

Altre attività del Gruppo

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

Servizi informatici: quota del 39% del capitale sociale detenuta direttamente dalla Capogruppo in TSF – Tele Sistemi Ferroviari SpA, una *joint venture* costituita nel 1997 con il Gruppo Finsiel–Telecom Italia allo scopo di ammodernare e gestire i sistemi informativi e di telecomunicazione del Gruppo Ferrovie dello Stato e di sviluppare il mercato dei servizi informatici nell'area *Travel&Transportation*, sia in Italia che all'estero.

In tale quadro, TSF – Tele Sistemi Ferroviari SpA aveva il ruolo di partner strategico di servizi ICT (*Information Comunication Technology*), in virtù di un contratto di *outsourcing* che le conferiva la responsabilità della realizzazione e della gestione delle soluzioni ICT.

Tale contratto, infatti, scadente a fine esercizio 2006, è stato prorogato per tutto il 2007 al fine di garantire la continuità dei servizi ICT al Gruppo stesso sino all'aggiudicazione della gara per l'affidamento del nuovo contratto e per l'acquisto dell'intera quota azionaria da parte dell'aggiudicatario, vista la decisione da parte di Ferrovie dello Stato SpA di uscire dall'azionariato di TSF.

Tale proroga è stata estesa anche per l'esercizio 2008, con la sola possibilità di venir meno all'atto dell'aggiudicazione della gara; il 4 marzo 2008, infatti, il Consiglio di Stato ha ribadito la sentenza del Tar del Lazio dove veniva annullata l'aggiudicazione della gara alla Società SIRTI, salvando soltanto gli atti della gara che attengono all'ammissione dei concorrenti (cosiddetta fase di prequalifica). E' intenzione del Gruppo bandire nell'anno corrente una nuova gara con modalità ancora da definire.



Nel 2007 la società ha realizzato un volume d'affari pari a 191,2 milioni di euro, di cui circa il 97% relativo al suddetto contratto di *outsourcing*, e un risultato netto positivo di 6,2 milioni di euro (8,2 milioni di euro nel 2006). Il margine operativo lordo presenta un decremento di 9,6 milioni di euro legato ad una diminuzione più che proporzionale dei ricavi operativi rispetto ai costi operativi.
Tale peggioramento viene attenuato dal miglioramento del saldo proventi e oneri diversi, che passa da 1,1 milioni di euro nel 2006 a 3,6 milioni nel 2007, e dal minor carico fiscale gravante sull'esercizio (-1,6 milioni di euro), portando il risultato netto a ridursi di 2 milioni di euro.

Servizi di formazione: quota del 49% del capitale sociale detenuta in Isfort – Istituto Superiore di Formazione e Ricerca per i Trasporti SpA (19% Ferrovie dello Stato SpA, 15% RFI – Rete Ferroviaria Italiana SpA, 15% Trenitalia SpA). La società ha lo scopo di organizzare e realizzare, in proprio o tramite terzi, corsi di formazione, specializzazione e qualificazione tecnico-professionale per dirigenti e quadri delle aziende del settore dei trasporti, nonché progetti di ricerca, seminari e attività editoriali sulle tematiche del settore medesimo. Nell'esercizio 2007, la società ha realizzato un volume d'affari di circa 2 milioni di euro, con una riduzione, rispetto al 2006, del 23,6%. Il risultato netto è negativo per 224mila euro.

Sperimentazioni: quota del 66,66% del capitale sociale detenuta in Italcertifer ScpA – Istituto di ricerca e di Certificazione Ferroviaria – Società Consortile per Azioni (33% RFI – Rete Ferroviaria Italiana SpA e 33,33% Ferrovie dello Stato SpA). La società ha lo scopo di svolgere attività di ricerca e sviluppo tecnologico nel settore ferroviario, e attività di prove e sperimentazioni per la certificazione di componenti e sistemi ferroviari. Nell'esercizio 2007 la società ha realizzato, svolgendo principalmente attività di certificazione, un risultato netto positivo per 137mila euro.



Fatti di rilievo intervenuti dopo la chiusura dell'esercizio

- A partire dal 1° gennaio 2008 le tariffe sui treni di fascia alta rivolti al servizio "a mercato" (Alta Velocità, Eurostar, Eurostar City e Tbiz) sono state adeguate del 15%, con un applicazione dello sconto del 5% per gli acquisti effettuati via Web. Non sono stati, invece, interessati dagli aumenti i treni Intercity, Espressi e tutti i treni utilizzati quotidianamente dai pendolari, rivolti al "Servizio Universale contribuito".
- A seguito dell'atto di scissione parziale di RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA a favore della FS Logistica SpA stipulato in data 21 dicembre 2007 il capitale sociale di RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA dal 1° gennaio 2008 è diminuito di 268.673.758 euro. A fronte di ciò sono state annullate n. 268.673.758 azioni ordinarie del valore nominale di 1 euro ciascuna di proprietà dell'unico socio Ferrovie dello Stato SpA.
  Inoltre, per effetto dell'atto di scissione parziale di Trenitalia SpA a favore di RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA sottoscritto in data 28 dicembre 2007, il capitale sociale di RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA con effetto dal 1° gennaio 2008, è aumentato di 48.000 euro. A fronte di ciò sono state emesse n. 48.000 azioni ordinarie del valore nominale di 1 euro ciascuna in favore dell'unico socio Ferrovie dello Stato SpA.
  Infine, in data 31 gennaio 2008 è stato sottoscritto e versato l'aumento di capitale sociale di 250.000.000 euro, deliberato dal Consiglio di Amministrazione nella seduta del 18 dicembre 2007 ai sensi dell'art. 5.2 dello statuto sociale.
  Pertanto il capitale sociale sottoscritto e versato di RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA al 31 gennaio 2008 è pari a 32.835.071.349 euro.
- Istituzione del GEIE per il corridoio interoperabile Genova-Rotterdam (Corridoio A): nell'ambito del *Memorandum of Understanding* (MoU) firmato a marzo 2005 tra la Commissione europea e gli *stakeholder* ferroviari sono stati individuati sei corridoi prioritari tra quelli indicati nel progetto TEN-T, da attrezzare con il sistema interoperabile ETCS (*European Train Control System*) di *Control Command*.
  Per quanto attiene al Corridoio A, in osservanza di quanto previsto nella lettera d'intenti siglata a Bruxelles il 3 Marzo 2006, il *Management Committee* ha proposto all'*Executive Board* la costituzione di un GEIE; a metà gennaio è stato costituito il GEIE "*Corridor* A EEIG" composto da 3 membri ovvero RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA, DB e Prorail per il quale sono ancora in fase di completamento gli *iter* procedurali di formalizzazione della registrazione. La durata del GEIE è prevista fino al 2015 ma può essere variata: la sede è Francoforte.





- In data 31 gennaio 2008 le Autorità Algerine hanno ufficializzato, con la sottoscrizione del relativo contratto, l'affidamento della gara vinta nel 2006 ad Italferr SpA riguardante l'attività di "Assistenza tecnica alle Ferrovie Algerine relativamente ai principali investimenti ferroviari recentemente avviati nel Paese".
- Nel mese di gennaio è stato dato seguito, da parte dell'Agenzia delle Entrate a favore di TAV SpA, al rimborso del credito Iva 2003 per l'importo di euro 76,6 milioni di euro.
- In data 15 febbraio 2008 è stata costituita tra le Società Trenitalia SpA (34%), Voltri Terminal Europa SpA (33%) e Cosco Europe Gmbh (33%) una Società a responsabilità limitata avente denominazione "The SIXth, the sixth terminal hub Srl" - THE SIXTH Srl La Società, con un capitale sociale sottoscritto di 6,7 milioni di euro, ha sede a Genova ed ha per oggetto sociale lo svolgimento di ogni attività di pianificazione, progettazione, realizzazione e/o gestione diretta od indiretta di porti/interporti ivi compresa la pianificazione, la realizzazione e gestione di imprese terminalistiche, di strutture di collegamento, transito, spostamento e stoccaggio relativamente al trasporto merci.
- In data 28 febbraio 2008 è stato sottoscritto l'accordo per la creazione di Italia Logistica SpA, *joint venture* paritetica tra FS Logistica SpA e SDA SpA (Gruppo Poste Italiane) al fine di integrare l'offerta di trasporto combinato ferro-gomma sulle lunghe distanze (tipica della *Business Unit* Omnialogistica) con l'attività di consegna fino all'"ultimo miglio" (caratteristica di SDA Logistica), permettendo di coniugare la movimentazione di grandi volumi di merci, propria del Gruppo Ferrovie dello Stato, con la capillarità della consegna al dettaglio specifica di Poste Italiane.
- Il 14 marzo 2008 è stato firmato l'accordo per "l'impegno dei fondi relativo ai servizi pubblici ferroviari passeggeri di media e lunga percorrenza" con il quale il Ministero dei Trasporti ha incrementato i trasferimenti in conto esercizio per far fronte agli oneri derivanti dal "Servizio Universale" a seguito della individuazione del criterio per la definizione del suo perimetro. Il valore dei fondi aggiuntivi è pari a circa 104 milioni di euro.
- L'8 aprile l'assemblea di Trenitalia SpA ha deliberato la copertura delle perdite 2006 e 2007 per complessivi 2.048 milioni di euro, con l'utilizzo delle riserve e abbattimento del capitale sociale, che ammonta quindi a 1.033 milioni di euro;
- Il 23 aprile il Consiglio di Amministrazione di Ferrovie dello Stato SpA ha deliberato l'emissione di un prestito obbligazionario per 600 milioni di euro, destinato ad essere sottoscritto per intero da Eurofima SA, finalizzati agli investimenti in materiale rotabile.

Evoluzione prevedibile della gestione

Del Gruppo

Il risultato consolidato conseguito dal Gruppo nel 2007 rappresenta un importante avvicinamento verso gli obiettivi strategici e gestionali definiti nel Piano d'Impresa 2007-2011, a conferma della loro validità. L'andamento economico-patrimoniale e finanziario dell'esercizio, infatti, pur dovendo tenere inevitabilmente conto dello scenario complesso riferito al contesto in cui lo stesso Gruppo opera, evidenzia in termini non equivocabili il raggiungimento di un primo sostanziale livello di recupero della redditività, andando addirittura a migliorare il percorso definito nel Piano stesso per l'anno 2007, attraverso la consuntivazione di risultati sensibilmente migliori rispetto alle previsioni di Budget, sia a livello di margine operativo lordo che di Risultato Netto (rispettivamente pari a 463 milioni di euro positivi, a fronte di una previsione di pareggio, e ad una perdita di 409 milioni di euro, rispetto ai 697 milioni previsti).

Tutto ciò con riferimento sia all'ambito di gestione delle società del Gruppo che sviluppano il proprio *business* nel settore del trasporto, di cui Trenitalia è la maggior esponente, sia in quello delle società che operano nella realizzazione e gestione della rete infrastrutturale, di cui RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA è principale riferimento.

In sintesi quindi, i principali indicatori sui quali era basato il primo anno di Piano sono stati sostanzialmente raggiunti a conferma, appunto, che la strategia delineata ed il percorso connesso contenevano tutti gli elementi essenziali per sviluppare gli elementi strategici sui quali puntare; ci si riferisce in particolare, come già evidenziato in precedenza in altre sezioni della presente Relazione:

- alla nuova *governance* di Gruppo, attraverso azioni mirate al riassetto organizzativo societario ed alla ristrutturazione industriale dei *business*;
- al recupero della dinamica tariffaria, ferma da molti anni;
- al forte recupero di produttività, anche attraverso sostanziose operazioni di contenimento dei costi di gestione;
- alla nuova impostazione dei contratti verso la Pubblica Amministrazione, con la definizione di rapporti di prestazione chiari fra le parti e profili pluriennali di contrattazione (esempio ne è, lato RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA, la avvenuta sottoscrizione del nuovo Contratto di Programma 2007-2011, parte investimenti, e la definizione del primo Contratto di Servizio destinato a disciplinare la "disponibilità della rete infrastrutturale"), la prosecuzione del confronto avviato nel 2007 con i Ministeri delle Infrastrutture e dell'Economia e delle Finanze sugli appositi tavoli tecnici e con la chiara evidenza, sul fronte del trasporto, dei Servizi "a mercato" e di quelli a "Servizio universale contribuito";
- alla consuntivazione dei primi risultati di miglioramento della qualità del servizio, conseguenti alla messa a punto delle prime azioni gestionali previste a Piano.



Peraltro, sul fronte del recupero di redditività del Gruppo, si deve sottolineare il contributo concreto dato dal Governo in sede di definizione ed approvazione della Legge Finanziaria 2007 e confermato attraverso l'adeguamento delle risorse ivi stanziate – sia in conto esercizio che in conto investimenti – attuato con i Decreti Legge n. 81 del 2 luglio 2007 e n. 159 del 1° ottobre successivo, anche se, spostando l'attenzione sull'anno corrente, la Legge Finanziaria 2008 presenta alcuni aspetti fortemente critici, in presenza di uno scenario perdurante di scarsità di risorse finanziarie pubbliche ed in considerazione dell'attuale quadro di discontinuità politica e governativa. In particolare ci si riferisce;

per RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA:

- alla sottoscrizione del nuovo Contratto di Programma 2007-2011, parte servizi, già trasmesso al Ministero delle Infrastrutture per il seguito di competenza;
- alla mancata previsione, rispetto alle richieste, di trasferimenti a titolo di corrispettivo in conto esercizio per il Contratto di Programma per 333 milioni di euro;
- alla necessità che lo Stato assicuri la piena sincronia finanziaria tra lo stanziamento e l'erogazione dei contributi necessari per il finanziamento degli investimenti, impegnati e da impegnare, relativi alla Rete Convenzionale;
- alla necessità, per quanto riguarda la prosecuzione del progetto Alta Velocità/Alta Capacità - Asse Torino-Milano-Napoli, che la copertura complessiva dei costi di investimento dell'Asse sia assicurata anche con il ricorso al mercato finanziario per ammontari compatibili con la redditività che la gestione potrà assicurare (è in corso, a tale scopo, la definizione di tempi, valori e modalità del ricorso al mercato, per consentire a breve l'avvio delle attività necessarie per addivenire ad un quadro definito delle risorse aggiuntive occorrenti per completare il progetto);

per Trenitalia:

- alla mancata previsione di trasferimenti a titolo di corrispettivo per il Contratto di Servizio per il trasporto nelle Regioni a statuto ordinario per 334 milioni di euro (differenza che sale a 435 milioni di euro se riferita alle richieste di Piano);
- alla mancanza di previsione di interventi dell'azionista ultimo in termini di contributi in conto aumento di capitale (1.000 milioni di euro nel 2008 e 1.000 milioni di euro nel 2009, previsti nel Piano d'Impresa 2007-2011 come elemento prioritario per affrontare la ristrutturazione del *business* merci, pur in un percorso che deve necessariamente tenere presenti i vincoli posti in materia dalla legislazione europea);
- alla mancata previsione, rispetto alle richieste, di trasferimenti a titolo di corrispettivo per il Contratto di Servizio per il trasporto merci per 59 milioni di euro;
- all'assenza di stanziamenti a fronte della richiesta di 230 milioni di euro finalizzati agli investimenti in nuovo materiale rotabile del trasporto regionale.

In relazione a questi ultimi aspetti si evidenzia che:

- nel marzo 2008 il Parlamento ha votato un ordine del giorno affinché il Governo reperisca le risorse per il trasporto regionale;
- nella successiva Relazione Unificata sull'Economia e la Finanza Pubblica per il 2008, il Ministro dell'Economia e delle Finanze ha preso atto che le risorse stanziate dallo Stato nella Legge Finanziaria 2008, non risultano ancora sufficienti a coprire i fabbisogni previsti dall'azienda di trasporto del Gruppo, quantificati in circa 1.100 milioni di euro complessivi, destinati all'adeguamento dei corrispettivi del Contratto di Servizio per il trasporto con le Regioni a Statuto ordinario, all'acquisto di treni destinati al trasporto locale e all'erogazione di una prima *tranche* per la ristrutturazione del *business* merci.

Nel frattempo, le perdite di Trenitalia cumulate e non ripianate a tutto il 31 dicembre 2007 ammontano a 2.047,3 milioni di euro (402,6 milioni di euro per il 2007 e 1.644,7 milioni di euro per gli esercizi precedenti); permanendo, pertanto, la fattispecie di cui all'art. 2446 del Codice Civile, lo scorso 8 aprile 2008 l'azionista Ferrovie dello Stato SpA, in sede assembleare, ha deliberato di portare a riduzione del capitale sociale della società le perdite pregresse, dopo l'utilizzo delle riserve disponibili.

In conclusione, quindi, i risultati del 2007 confermano la validità delle assunzioni contenute nel Piano d'Impresa del Gruppo, in forza dell'avvenuta attuazione delle azioni di risanamento programmate; il relativo aggiornamento, in corso di predisposizione per il periodo 2008-2011, conferma nel contempo come sia fondamentale,

da un lato:

- proseguire senza indugi e con assoluto rigore, sul fronte interno, nel percorso fin qui positivamente intrapreso di recupero di produttività ed efficienza, oltre che di miglioramento della qualità dei servizi offerti;

dall'altro:

- definire la chiara contrattualizzazione dei servizi "universali" richiesti dallo "Stato cliente" e la relativa certa esigibilità;
- ottenere l'adeguato sostegno alla ricapitalizzazione di Trenitalia, per meglio proporzionare i mezzi propri ai mezzi di terzi e finanziare i nuovi investimenti con l'obiettivo di migliorare il livello qualitativo dell'offerta;
- sostenere finanziariamente il rilevante sforzo previsto a Piano sul fronte degli investimenti infrastrutturali, sia per ciò che riguarda la Rete Convenzionale, che per quanto si riferisce al progetto Alta Velocità/Alta Capacità;

il tutto finalizzato a garantire anche per il 2008 quantomeno il raggiungimento dei principali obiettivi economici, finanziari ed industriali previsti nell'originario Piano d'Impresa di Gruppo al 2011.

Di Ferrovie dello Stato SpA

Sul presupposto, per le società del Gruppo, del realizzarsi nel 2008 dei rispettivi principali obiettivi, appena sopra commentati, possono essere confermate le previsioni di risultato del 2008 della Capogruppo Ferrovie dello Stato SpA, riflesse nel suo Budget, anche in considerazione dell'apporto previsto in termini di vendite riconducibili al patrimonio immobiliare acquisito già nel 2007 a seguito della operazione di scissione per incorporazione della ex Ferrovie Real Estate SpA.

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

Il bilancio della società, chiuso al 31 dicembre 2007, evidenzia una perdita di 457.893.018 euro per la quale si propone il rinvio a nuovo.

Roma, 23 aprile 2008

Il Consiglio di Amministrazione
Il Presidente

PAGINA BIANCA



Bilancio consolidato del Gruppo Ferrovie dello Stato al 31 dicembre 2007

Prospetti contabili

Stato patrimoniale attivo

	31.12.2007	31.12.2006	VARIAZIONI
A. CREDITI VERSO SOCI PER VERSAMENTI ANCORA DOVUTI	**155.610**	**330.050**	**(174.440)**
B. IMMOBILIZZAZIONI			
I. Immobilizzazioni immateriali			
1. Costi di impianto e di ampliamento	590.301	236.774	353.527
2. Costi di ricerca, di sviluppo e di pubblicità	37.892.800	26.526.655	11.366.145
3. Diritti di brevetto industriale e diritti di utilizzazione delle opere dell'ingegno	959.161	1.204.170	(245.009)
4. Concessioni, licenze, marchi e diritti simili	345.164.729	235.575.502	109.589.227
5. Avviamento	313.642	378.064	(64.422)
6. Immobilizzazioni in corso e acconti	779.204.600	589.236.217	189.968.383
7. Altre	120.243.542	297.313.008	(177.069.466)
8. Differenza di consolidamento	4.669.241	6.226.015	(1.556.774)
Totale I.	**1.289.038.016**	**1.156.696.405**	**132.341.611**
II. Immobilizzazioni materiali			
1. Terreni, fabbricati e infrastruttura ferroviaria e portuale	54.445.117.882	52.945.729.711	1.499.388.171
2. Materiale rotabile, navi traghetto, impianti e macchinario	6.407.417.052	6.414.908.630	(7.491.578)
3. Attrezzature industriali e commerciali	245.370.175	257.507.931	(12.137.756)
4. Altri beni	194.229.104	185.632.944	8.596.160
5. Immobilizzazioni in corso e acconti	11.327.344.652	12.052.571.952	(725.227.300)
Totale II.	**72.619.478.865**	**71.856.351.168**	**763.127.697**
III. Immobilizzazioni finanziarie			
1. Partecipazioni in:			
a. Imprese controllate	47.713	201.618	(153.905)
b. Imprese collegate	200.899.914	310.329.709	(109.429.795)
d. Altre imprese	189.114.356	189.573.513	(459.157)
Totale 1.	390.061.983	500.104.840	(110.042.857)
2. Crediti:			
d. verso altri			
- *esigibili entro l'esercizio successivo*	*126.082.888*	*10.131.239*	*115.951.649*
- *esigibili oltre l'esercizio successivo*	*2.074.260.163*	*139.991.094*	*1.934.269.069*
Totale d.	2.200.343.051	150.122.333	2.050.220.718
Totale 2.	2.200.343.051	150.122.333	2.050.220.718
3. Altri titoli	2.609.240	2.915.261	(306.021)
Totale III.	**2.593.014.274**	**653.142.434**	**1.939.871.840**
TOTALE B. IMMOBILIZZAZIONI	**76.501.531.155**	**73.666.190.007**	**2.835.341.148**
C. ATTIVO CIRCOLANTE			
I. Rimanenze			
1. Materie prime, sussidiarie e di consumo	791.156.131	809.032.189	(17.876.058)
2. Prodotti in corso di lavorazione e semilavorati	0	0	0
3. Lavori in corso su ordinazione	30.114.696	31.556.755	(1.442.059)
4. Prodotti finiti e merci	71.115	116.175	(45.060)
5. Acconti	3.914.028	3.582.401	331.627
6. Cespiti radiati da alienare	27.840.587	27.266.283	574.304
7. Immobili e terreni *trading*	524.812.238	752.584.428	(227.772.190)
Totale I.	**1.377.908.795**	**1.624.138.231**	**(246.229.436)**

	31.12.2007	31.12.2006	VARIAZIONI
II. Crediti			
1. Verso clienti			
- *esigibili entro l'esercizio successivo*	*1.843.670.354*	*2.272.248.363*	*(428.578.009)*
- *esigibili oltre l'esercizio successivo*	*84.396.137*	*70.364.941*	*14.031.196*
	1.928.066.491	2.342.613.304	(414.546.813)
2. Verso imprese controllate			
- *esigibili entro l'esercizio successivo*	*11.349.131*	*5.864.988*	*5.484.143*
- *esigibili oltre l'esercizio successivo*	*0*	*0*	*0*
	11.349.131	5.864.988	5.484.143
3. Verso imprese collegate			
- *esigibili entro l'esercizio successivo*	*11.901.008*	*35.883.497*	*(23.982.489)*
- *esigibili oltre l'esercizio successivo*	*6.643.487*	*7.357.626*	*(714.139)*
	18.544.495	43.241.123	(24.696.628)
4 bis. Crediti tributari			
- *esigibili entro l'esercizio successivo*	*1.858.700.611*	*2.773.523.777*	*(914.823.166)*
- *esigibili oltre l'esercizio successivo*	*1.014.397.412*	*863.963.743*	*150.433.669*
	2.873.098.023	3.637.487.520	(764.389.497)
4 ter. Imposte anticipate			
- *esigibili entro l'esercizio successivo*	*4.188.586*	*4.419.650*	*(231.064)*
- *esigibili oltre l'esercizio successivo*	*25.214.964*	*8.015.767*	*17.199.197*
	29.403.550	12.435.417	16.968.133
5. Verso altri			
- *esigibili entro l'esercizio successivo*	*2.554.110.710*	*3.359.864.504*	*(805.753.794)*
- *esigibili oltre l'esercizio successivo*	*10.750.204*	*11.538.137*	*(787.933)*
	2.564.860.914	3.371.402.641	(806.541.727)
Totale II.	**7.425.322.604**	**9.413.044.993**	**(1.987.722.389)**
III. Attività finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni			
1. Partecipazioni in imprese controllate	0	0	0
2. Partecipazioni in imprese collegate	31.959.431	56.535	31.902.896
4. Altre partecipazioni	0	274	(274)
6. Altri titoli	7.271.513	13.767.871	(6.496.358)
Totale III.	**39.230.944**	**13.824.680**	**25.406.264**
IV. Disponibilità liquide			
1. Depositi bancari e postali	1.244.553.212	2.530.385.118	(1.285.831.906)
2. Assegni	186.751	191.217	(4.466)
3. Denaro e valori in cassa	46.418.497	49.690.150	(3.271.653)
4. Conti correnti di Tesoreria	2.365.099.576	268.413.420	2.096.686.156
Totale IV.	**3.656.258.036**	**2.848.679.905**	**807.578.131**
TOTALE C. ATTIVO CIRCOLANTE	**12.498.720.379**	**13.899.687.809**	**(1.400.967.430)**
D. RATEI E RISCONTI			
I. Disaggi sui prestiti	0	0	0
II. Altri ratei e risconti	29.448.810	26.010.689	3.438.121
TOTALE D. RATEI E RISCONTI	**29.448.810**	**26.010.689**	**3.438.121**
TOTALE ATTIVO (A+B+C+D)	**89.029.855.954**	**87.592.218.555**	**1.437.637.399**

Importi in euro

Stato patrimoniale passivo

	31.12.2007	31.12.2006	VARIAZIONI
A. PATRIMONIO NETTO			
I. Capitale	38.790.425.485	38.790.425.485	0
II. Riserva da sovraprezzo delle azioni	0	0	0
III. Riserve di rivalutazione	0	0	0
IV. Riserva legale	10.423.539	10.423.539	0
V. Riserve statutarie	0	0	0
VI. Riserva per azioni proprie in portafoglio	0	0	0
VII. Altre riserve			
1. Contributi della U.E., di Enti pubblici e di terzi per incrementi patrimoniali	2.796.604	2.796.604	0
2. Versamenti in conto futuri aumenti di capitale	0	0	0
3. Riserva straordinaria	27.896.982	27.896.982	0
4. Avanzo da scissione	254.599.169	0	254.599.169
5. Altre riserve			
- Riserva di consolidamento	2.666.355	2.758.957	(92.602)
- Riserva da differenze di traduzione	(2.432.562)	(618.004)	(1.814.558)
Totale VII.	285.526.548	32.834.539	252.692.009
VIII. Utili (perdite) portati a nuovo	(2.773.009.887)	(392.172.079)	(2.380.837.808)
IX. Utile (perdita) dell'esercizio	(417.967.701)	(2.119.339.599)	1.701.371.898
Patrimonio netto di gruppo	**35.895.397.984**	**36.322.171.885**	**(426.773.901)**
Capitale e riserve di terzi	111.902.639	117.349.991	(5.447.352)
Utile (Perdita) di terzi	8.850.241	3.859.028	4.991.213
TOTALE A. PATRIMONIO NETTO	**36.016.150.864**	**36.443.380.904**	**(427.230.040)**
B. FONDI PER RISCHI E ONERI			
1. Per trattamento di quiescenza e obblighi simili	0	2.628.972	(2.628.972)
2. Per imposte, anche differite	58.934.459	26.015.250	32.919.209
3. Fondo ristrutturazione industriale	260.273.413	314.077.805	(53.804.392)
4. Fondo ristrutturazione *ex lege* 448/98 e relativo fondo integrativo	23.472.896.756	23.940.595.906	(467.699.150)
5. Fondo ristrutturazione settore Cargo	0	320.000.000	(320.000.000)
6. Fondo manutenzione ordinaria	2.323.000.000	2.323.000.000	0
7. Altri	2.049.773.270	1.985.604.435	64.168.835
TOTALE B. FONDI PER RISCHI E ONERI	**28.164.877.898**	**28.911.922.368**	**(747.044.470)**
C. TRATTAMENTO DI FINE RAPPORTO DI LAVORO SUBORDINATO	**3.080.087.461**	**3.317.141.721**	**(237.054.260)**

	31.12.2007	31.12.2006	VARIAZIONI
D. DEBITI			
1. Obbligazioni			
- *esigibili entro l'esercizio successivo*	*0*	*0*	*0*
- *esigibili oltre l'esercizio successivo*	*2.692.400.000*	*2.092.400.000*	*600.000.000*
	2.692.400.000	2.092.400.000	600.000.000
4. Debiti verso banche			
- *esigibili entro l'esercizio successivo*	*1.016.626.216*	*1.566.512.869*	*(549.886.653)*
- *esigibili oltre l'esercizio successivo*	*6.763.594.224*	*5.679.707.800*	*1.083.886.424*
	7.780.220.440	7.246.220.669	533.999.771
5. Debiti verso altri finanziatori			
- *esigibili entro l'esercizio successivo*	*145.135.599*	*167.324.294*	*(22.188.695)*
- *esigibili oltre l'esercizio successivo*	*2.373.607.245*	*2.521.373.003*	*(147.765.758)*
	2.518.742.844	2.688.697.297	(169.954.453)
6. Acconti			
- *esigibili entro l'esercizio successivo*	*2.936.649.691*	*1.160.527.314*	*1.776.122.377*
- *esigibili oltre l'esercizio successivo*	*172.100*	*2.691.194*	*(2.519.094)*
	2.936.821.791	1.163.218.508	1.773.603.283
7. Debiti verso fornitori			
- *esigibili entro l'esercizio successivo*	*3.553.940.822*	*3.435.244.728*	*118.696.094*
- *esigibili oltre l'esercizio successivo*	*12.416.513*	*0*	*12.416.513*
	3.566.357.335	3.435.244.728	131.112.607
9. Debiti verso imprese controllate			
- *esigibili entro l'esercizio successivo*	*181.532*	*2.893*	*178.639*
- *esigibili oltre l'esercizio successivo*	*0*	*0*	*0*
	181.532	2.893	178.639
10. Debiti verso imprese collegate			
- *esigibili entro l'esercizio successivo*	*122.847.512*	*149.200.560*	*(26.353.048)*
- *esigibili oltre l'esercizio successivo*	*0*	*0*	*0*
	122.847.512	149.200.560	(26.353.048)
12. Debiti tributari			
- *esigibili entro l'esercizio successivo*	*215.367.709*	*159.137.732*	*56.229.977*
- *esigibili oltre l'esercizio successivo*	*0*	*0*	*0*
	215.367.709	159.137.732	56.229.977
13. Debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale			
- *esigibili entro l'esercizio successivo*	*360.530.914*	*302.590.308*	*57.940.606*
- *esigibili oltre l'esercizio successivo*	*99.441.414*	*105.695.418*	*(6.254.004)*
	459.972.328	408.285.726	51.686.602
14. Altri debiti			
- *esigibili entro l'esercizio successivo*	*1.163.579.614*	*1.041.656.061*	*121.923.553*
- *esigibili oltre l'esercizio successivo*	*80.202.493*	*29.445.739*	*50.756.754*
	1.243.782.107	1.071.101.800	172.680.307
TOTALE D. DEBITI	**21.536.693.598**	**18.413.509.913**	**3.123.183.685**
E. RATEI E RISCONTI			
I. Aggi sui prestiti	0	0	0
II. Altri ratei e risconti	232.046.133	506.263.649	(274.217.516)
TOTALE E. RATEI E RISCONTI	**232.046.133**	**506.263.649**	**(274.217.516)**
TOTALE PASSIVO (A+B+C+D+E)	**89.029.855.954**	**87.592.218.555**	**1.437.637.399**

Importi in euro

Conti d'ordine

	31.12.2007	31.12.2006	VARIAZIONI
1. RISCHI			
1.1. Fidejussioni	1.672.230.940	1.856.596.835	(184.365.895)
1.2. Avalli	5.164.569	5.164.569	0
1.3. Altre garanzie personali	0	14.489.091	(14.489.091)
1.4. Altre garanzie reali	2.693.609.600	2.093.609.600	600.000.000
1.5. Altri rischi	585.976	436.598	149.378
TOTALE 1.	**4.371.591.085**	**3.970.296.693**	**401.294.392**
2. IMPEGNI			
2.1. Beni in leasing	0	1.093.840	(1.093.840)
2.2. Altri impegni	3.254.909.437	4.977.291.705	(1.722.382.268)
TOTALE 2.	**3.254.909.437**	**4.978.385.545**	**(1.723.476.108)**
3. BENI DI TERZI IN CONSEGNA			
3.1. Materiale rotabile in proprietà di Eurofima a garanzia prestiti	0	61.945.287	(61.945.287)
3.2. Altri beni di terzi	45.615.728	46.249.649	(633.921)
TOTALE 3.	**45.615.728**	**108.194.936**	**(62.579.208)**
4. ALTRI CONTI D'ORDINE			
4.1. Fonti di finanziamento previste nel contratto di programma e contributi diversi per investimenti da realizzare	33.326.283.000	21.807.267.000	11.519.016.000
4.1.1. Somme da ricevere dallo Stato	*28.311.262.000*	*18.849.000.000*	*9.462.262.000*
4.1.2. Somme residue a fine esercizio per finanziamenti ricevuti e non ancora spesi	*5.015.021.000*	*2.958.267.000*	*2.056.754.000*
4.2. Contributi da ricevere dal Ministero dell'Economia e delle Finanze per il finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria	0	2.900.000.000	(2.900.000.000)
4.3. Somme da erogare per il finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria	572.619.174	2.179.858.394	(1.607.239.220)
4.4. Fondo di solidarietà	22.764.100	22.309.844	454.256
4.5. Altri	829.147	9.598.998	(8.769.851)
TOTALE 4.	**33.922.495.421**	**26.919.034.236**	**7.003.461.185**
TOTALE CONTI D'ORDINE	**41.594.611.671**	**35.975.911.410**	**5.618.700.261**

Importi in euro

Conto economico

	2007	2006	VARIAZIONI
A. VALORE DELLA PRODUZIONE			
1. Ricavi delle vendite e delle prestazioni			
a. prodotti del traffico viaggiatori			
- clientela ordinaria	2.611.149.762	2.422.859.002	188.290.760
- contratto di servizio pubblico con Enti pubblici territoriali	1.636.425.893	1.347.652.364	288.773.529
b. prodotti del traffico merci	1.079.197.952	1.024.803.682	54.394.270
c. contratto di servizio pubblico con lo Stato	567.720.880	366.933.368	200.787.512
d. altri ricavi delle vendite e delle prestazioni	285.056.125	291.079.864	(6.023.739)
Totale 1.	6.179.550.612	5.453.328.280	726.222.332
2. Variazioni delle rimanenze di prodotti in corso di lavorazione, semilavorati e finiti	(33.392.819)	(58.298.973)	24.906.154
3. Variazione dei lavori in corso su ordinazione	(2.128.059)	(3.395.334)	1.267.275
4. Incrementi di immobilizzazioni per lavori interni	961.381.341	932.388.122	28.993.219
5. Altri ricavi e proventi			
a. contributi in conto esercizio			
- Contratto di Programma	1.154.093.124	901.765.500	252.327.624
- altri	44.107.625	70.633.393	(26.525.768)
b. utilizzo Fondo ristrutturazione *ex lege* 448/98 e relativo fondo integrativo	464.201.731	464.103.248	98.483
c. altri ricavi e proventi	851.579.153	876.293.704	(24.714.551)
Totale 5.	2.513.981.633	2.312.795.845	201.185.788
TOTALE A. VALORE DELLA PRODUZIONE	**9.619.392.708**	**8.636.817.940**	**982.574.768**
B. COSTI DELLA PRODUZIONE			
6. Per materie prime, sussidiarie, di consumo e di merci	1.249.131.480	1.350.567.701	(101.436.221)
7. Per servizi	2.208.503.537	2.244.524.492	(36.020.955)
8. Per godimento di beni di terzi	156.217.080	152.897.239	3.319.841
9. Per il personale			
a. salari e stipendi	3.496.540.511	3.496.312.246	228.265
b. oneri sociali	831.800.405	838.321.529	(6.521.124)
c. trattamento di fine rapporto	335.006.775	314.813.964	20.192.811
e. altri costi	53.803.460	58.846.581	(5.043.121)
Totale 9.	4.717.151.151	4.708.294.320	8.856.831
10. Ammortamenti e svalutazioni			
a. ammortamento delle immobilizzazioni immateriali	84.331.789	67.413.665	16.918.124
b. ammortamento delle immobilizzazioni materiali	1.031.307.014	975.485.089	55.821.925
c. altre svalutazioni delle immobilizzazioni	23.784.129	44.943	23.739.186
d. svalutazione dei crediti compresi nell'attivo circolante e delle disponibilità liquide	34.683.096	32.807.809	1.875.287
Totale 10.	1.174.106.028	1.075.751.506	98.354.522

segue Conto economico

	2007	2006	VARIAZIONI
11. Variazioni delle rimanenze di materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	3.400.433	6.143.972	(2.743.539)
12. Accantonamenti per rischi	334.657.565	110.199.213	224.458.352
13. Altri accantonamenti	63.129.818	51.694.641	11.435.177
14. Oneri diversi di gestione	128.108.419	175.328.469	(47.220.050)
TOTALE B. COSTI DELLA PRODUZIONE	**10.034.405.511**	**9.875.401.553**	**159.003.958**
DIFFERENZA TRA VALORE E COSTI DELLA PRODUZIONE (A-B)	**(415.012.803)**	**(1.238.583.613)**	**823.570.810**
C. PROVENTI E ONERI FINANZIARI			
15. Proventi da partecipazioni			
- in imprese controllate e collegate	0	0	0
- in altre imprese	1.740.595	1.814.523	(73.928)
Totale 15.	1.740.595	1.814.523	(73.928)
16. Altri proventi finanziari			
a. da crediti iscritti nelle immobilizzazioni			
- *da imprese controllate e collegate*	*0*	*0*	*0*
- *da altri*	*389.904*	*4.217.533*	*(3.827.629)*
Totale a.	389.904	4.217.533	(3.827.629)
c. da titoli iscritti all'attivo circolante che non costituiscono partecipazioni	233.048	352.278	(119.230)
d. proventi diversi dai precedenti:			
- *da imprese controllate e collegate*	*709.495*	*773.108*	*(63.613)*
- *da altri*	*108.895.618*	*123.941.525*	*(15.045.907)*
Totale d.	109.605.113	124.714.633	(15.109.520)
Totale 16.	110.228.065	129.284.444	(19.056.379)
17. Interessi ed altri oneri finanziari			
- verso imprese controllate e collegate	696.976	520.759	176.217
- verso altri			
- su debiti obbligazionari	104.018.007	56.594.287	47.423.720
- su debiti verso Istituti finanziari	337.103.152	224.875.666	112.227.486
- oneri finanziari diversi	56.136.955	53.536.165	2.600.790
Totale 17.	497.955.090	335.526.877	162.428.213
17 bis. Utili e (perdite) su cambi	3.756.879	4.480.643	(723.764)
TOTALE C. PROVENTI E ONERI FINANZIARI	**(382.229.551)**	**(199.947.267)**	**(182.282.284)**
D. RETTIFICHE DI VALORE DI ATTIVITA' FINANZIARIE			
18. Rivalutazioni			
a. di partecipazioni	1.523.164	22.443.571	(20.920.407)
19. Svalutazioni			
a. di partecipazioni	1.958.609	3.502.214	(1.543.605)
TOTALE D. RETTIFICHE DI VALORE DI ATTIVITA' FINANZIARIE	**(435.445)**	**18.941.357**	**(19.376.802)**

	2007	2006	VARIAZIONI
E. PROVENTI E ONERI STRAORDINARI			
20. Proventi straordinari			
a. plusvalenze da alienazioni	1.743.308	1.007.015	736.293
c. contributi per ristrutturazione industriale (esodi anticipati)	56.981.536	66.369.884	(9.388.348)
d. altri proventi	675.040.899	200.648.399	474.392.500
Totale 20.	733.765.743	268.025.298	465.740.445
21. Oneri straordinari			
a. minusvalenze da alienazioni	3.541.109	3.461.994	79.115
b. imposte relative ad esercizi precedenti	8.420.771	6.999.746	1.421.025
c. costi per esodi anticipati	56.981.536	442.569.884	(385.588.348)
e. altri oneri	116.012.274	395.325.841	(279.313.567)
Totale 21.	184.955.690	848.357.465	(663.401.775)
TOTALE E. PROVENTI E ONERI STRAORDINARI	**548.810.053**	**(580.332.167)**	**1.129.142.220**
RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE (A-B+/-C+/-D+/-E)	**(248.867.746)**	**(1.999.921.690)**	**1.751.053.944**
22. Imposte sul reddito dell'esercizio correnti, differite e anticipate			
a. imposte correnti	160.383.334	128.295.580	32.087.754
b. imposte differite e anticipate	(133.620)	(12.736.700)	12.603.080
Totale 22.	160.249.714	115.558.880	44.690.834
UTILE (PERDITA) DELL'ESERCIZIO	**(409.117.460)**	**(2.115.480.570)**	**1.706.363.110**
(Utile) perdita di pertinenza di terzi	(8.850.241)	(3.859.028)	(4.991.213)
UTILE (PERDITA) DI PERTINENZA DEL GRUPPO	**(417.967.701)**	**(2.119.339.599)**	**1.701.371.898**

Importi in euro

PAGINA BIANCA



Nota integrativa al bilancio consolidato al 31 dicembre 2007

Sezione 1
Contenuto e forma del bilancio consolidato

Il bilancio consolidato chiuso al 31 dicembre 2007 è costituito da Stato Patrimoniale, Conto Economico e Nota Integrativa; in allegato a quest'ultima è riportato il Rendiconto Finanziario.
Come noto, il bilancio consolidato permette di esaminare la situazione patrimoniale, economica e finanziaria di tutte le imprese che, sottoposte ad un regime di controllo diretto ed indiretto da parte della Capogruppo, rientrano nella cosiddetta area di consolidamento. A tal fine, oltre agli schemi in precedenza indicati, si riporta il prospetto di raccordo tra patrimonio netto e risultato della controllante e patrimonio netto e risultato di esercizio consolidato.
Per quanto riguarda ulteriori dati sui fatti di rilievo avvenuti nel corso dell'esercizio e dopo la chiusura dello stesso e per le indagini giudiziarie in corso, si fa rinvio a quanto indicato nella Relazione sulla Gestione.
I prospetti contabili sono espressi in unità di euro, mentre gli importi inclusi nella nota integrativa sono espressi in migliaia di euro, ove non altrimenti indicato.
Si informa che la società PricewaterhouseCoopers SpA esercita il controllo contabile ai sensi dell'art. 2409 bis del Codice Civile.

Criteri generali

Il bilancio consolidato è redatto sulla base dei bilanci al 31 dicembre 2007 della Capogruppo e delle imprese rientranti nell'area di consolidamento, indicate nell'Allegato 1, già approvati dalle rispettive assemblee degli azionisti, o, se non ancora approvati, predisposti dai rispettivi consigli di amministrazione, opportunamente riclassificati, ove necessario, per uniformarli ai criteri di valutazione e di esposizione adottati dalla controllante.

Area di consolidamento

Il bilancio consolidato del Gruppo include i bilanci di Ferrovie dello Stato SpA e delle società nelle quali la Capogruppo detiene, direttamente o indirettamente, la maggioranza del capitale sociale, ovvero esercita un'influenza dominante nell'assemblea ordinaria delle stesse.
Le imprese incluse nell'area di consolidamento sono consolidate con il metodo integrale e proporzionale, come dettagliatamente descritto nel seguito.

Variazioni area di consolidamento

Si segnala che nell'esercizio 2007 è entrata a far parte dell'area di consolidamento la società Cisalpino AG, a seguito della riclassifica, da parte di Trenitalia SpA, del valore della partecipazione da collegata a controllata, in quanto nel corso dell'esercizio la società ha ampliato l'attività sul territorio italiano a seguito del completamento della migrazione di alcune tratte da parte di Trenitalia stessa, secondo il piano condiviso dai due azionisti. Pertanto, in considerazione del rapporto paritetico di possesso con l'altro socio, è stato ritenuto opportuno consolidare tale partecipazione con il metodo proporzionale e non più, come in precedenza, con il metodo del patrimonio netto.

Metodi di consolidamento

Il consolidamento con il *metodo dell'integrazione globale* si può così sintetizzare:

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

Il consolidamento con il *metodo proporzionale* prevede l'assunzione, linea per linea, di quota parte delle attività, passività, ricavi e costi della società partecipata con controllo congiunto. L'eliminazione del valore di carico della partecipazione avviene a fronte della sola quota di patrimonio netto di pertinenza del gruppo e non origina, pertanto, la quota di patrimonio netto dei terzi. Le eventuali differenze di consolidamento subiscono un trattamento analogo a quanto riportato per il metodo integrale.
Gli utili e le perdite infragruppo sono eliminati proporzionalmente, così come le altre rettifiche di consolidamento. L'elenco di queste società è riportato nell'Allegato 2.
Le società collegate sulle quali la Capogruppo esercita, direttamente o indirettamente, un'influenza significativa o detiene una quota di capitale sociale tra il 20% (10% per le società con azioni quotate in borsa) e il 50% sono valutate con il metodo del patrimonio netto. L'elenco di queste società è riportato nell'Allegato 3.
Relativamente alle società valutate con il *metodo del patrimonio netto*, l'eventuale maggior valore di carico rispetto alla corrispondente frazione del patrimonio netto della partecipata, manifestatosi al momento della prima applicazione di tale metodo, rimane iscritto nella voce "Partecipazioni" e viene ammortizzato in relazione alla natura del bene cui tale differenza si riferisce. Con specifico riferimento alla differenza attribuibile ad avviamento, essa viene ammortizzata in un periodo di cinque esercizi, ovvero, se ne ricorrono le condizioni, in un periodo di durata superiore espressamente indicato in nota integrativa.
Le partecipazioni assoggettate a liquidazione, ed escluse dall'area di consolidamento, sono iscritte al valore di carico riveniente dall'ultimo consolidamento, rettificato per tenere conto delle eventuali minusvalenze emergenti dai relativi bilanci intermedi di liquidazione.



Moneta di conto

Il bilancio consolidato è redatto in euro.

Bilanci in valuta

I bilanci espressi in moneta diversa da quella di conto sono convertiti con il metodo del cambio corrente.
In base a tale criterio le voci di bilancio sono state convertite come segue:

- Attività e passività: ai cambi a fine anno;
- Costi e ricavi: ai cambi medi dell'anno;
- Patrimonio netto: ai cambi storici di formazione.

Le differenze di conversione così originatesi vengono portate in aumento o in diminuzione del patrimonio netto mediante accredito o addebito ad un'apposita voce denominata "Riserva da differenze di traduzione".

Criteri di valutazione

I criteri di valutazione sono determinati in conformità con le disposizioni del Codice Civile e del decreto legislativo 127/91, senza operare alcuna deroga, e sono conformi a quelli applicati per la redazione del bilancio consolidato del precedente esercizio.
Tali criteri sono quelli utilizzati nel bilancio di esercizio della Capogruppo e nel seguito esposti, ad eccezione di quanto riportato nel seguito.

Partecipazioni

Le partecipazioni in imprese controllate non consolidate e collegate sono valutate secondo quanto illustrato nell'ambito dei "Metodi di consolidamento".

Beni in locazione finanziaria

I beni in locazione finanziaria sono iscritti secondo il cosiddetto "metodo finanziario", previsto dal principio contabile internazionale IAS n. 17, recepito dal principio contabile emanato dai Consigli Nazionali dei Dottori Commercialisti e dei Ragionieri, modificato dall'OIC (Documento n. 17).

Sezione 2
Criteri di redazione del bilancio consolidato e criteri di valutazione di Gruppo

a. Criteri di redazione

Il bilancio consolidato è stato redatto in ottemperanza alle disposizioni di legge, integrate dai principi contabili nazionali e, in mancanza, dai principi contabili internazionali (IAS/IFRS).
Le riclassifiche operate al 31 dicembre 2007 in alcune voci, volte a meglio rappresentare la situazione patrimoniale, finanziaria ed economica del Gruppo, sono state effettuate anche sui corrispondenti valori dell'esercizio precedente, ai sensi del comma 5 art. 2423 ter del Codice Civile. Nei commenti alle singole voci di bilancio, contenuti nella successiva Sezione 3, è puntualmente indicato il valore delle singole riclassifiche effettuate sui saldi 2006.
In aderenza al disposto dell'art. 32 del Decreto legislativo 127/91 la struttura ed il contenuto dello Stato Patrimoniale e del Conto Economico consolidati sono quelli prescritti per il bilancio d'esercizio delle imprese incluse nel consolidamento. In presenza di una diversa disciplina, il bilancio delle società controllate viene riclassificato, per fornire una visione più chiara della situazione economica, patrimoniale e finanziaria del Gruppo.

b. Criteri di valutazione di Gruppo

Immobilizzazioni immateriali

Sono iscritte al costo di acquisto o produzione interna comprensivo degli oneri accessori imputabili e sono esposte al netto delle quote di ammortamento, calcolate in misura costante in funzione della residua possibilità di utilizzazione del bene.
Le immobilizzazioni immateriali che, alla data di chiusura dell'esercizio, risultino durevolmente di valore inferiore a quello di iscrizione in bilancio sono iscritte a tale minor valore.
Qualora vengano meno le cause che hanno generato le svalutazioni, i valori delle immobilizzazioni sono ripristinati nei limiti delle svalutazioni effettuate e tenendo conto degli ammortamenti maturati. Il ripristino di valore non è effettuato per l'avviamento e per i costi pluriennali.
Le rivalutazioni sono effettuate in ottemperanza alle leggi speciali, generali o di settore.
I costi di impianto e di ampliamento, di ricerca, sviluppo e pubblicità, se di accertata utilità pluriennale, sono capitalizzati previo consenso del Collegio Sindacale.
L'avviamento, se acquisito a titolo oneroso, è iscritto, se si prevede la possibilità di recupero attraverso redditi futuri generati dalla stessa azienda (o ramo d'azienda), con il consenso del Collegio Sindacale e nei limiti del solo costo sostenuto.
I costi e le spese pluriennali vengono ammortizzati in cinque anni, a meno di quelli sostenuti da RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA, che vengono ammortizzati con il criterio più avanti esposto in specifico paragrafo; gli oneri accessori sostenuti per l'emissione di prestiti obbligazionari sono ammortizzati nel periodo di durata del prestito.

Immobilizzazioni materiali

Le immobilizzazioni materiali sono iscritte al costo di acquisto o di costruzione interna comprensivo degli oneri accessori imputabili, al netto degli ammortamenti.
Le immobilizzazioni materiali che, alla data di chiusura dell'esercizio, risultino durevolmente di valore inferiore a quello di iscrizione in bilancio sono iscritte a tale minor valore. Qualora vengano meno le cause che hanno generato le svalutazioni, i valori delle immobilizzazioni sono ripristinati nei limiti delle svalutazioni effettuate e tenendo conto degli ammortamenti maturati.

Le rivalutazioni sono effettuate in ottemperanza alle leggi speciali, generali, o di settore.
Gli ammortamenti sono calcolati in modo sistematico e costante sulla base delle aliquote ritenute rappresentative della vita utile economico-tecnica stimata dei cespiti, ad eccezione di quanto di seguito esposto.
Nell'anno di acquisizione o di costruzione è applicata un'aliquota ridotta rispetto all'aliquota ordinaria in funzione dell'effettivo utilizzo, salvo per gli immobili (terreni, fabbricati ed infrastruttura ferroviaria e portuale) ai quali si applica sempre l'aliquota ordinaria.
Le spese di manutenzione delle immobilizzazioni materiali vengono imputate al conto economico quando sostenute, salvo quelle aventi natura incrementativa, che vengono capitalizzate.
Le immobilizzazioni materiali non più utilizzate, destinate all'alienazione, cessione o distruzione sono riclassificate all'attivo circolante alla voce rimanenze, ed iscritte al minore tra il valore netto contabile e il presumibile valore netto di realizzo.

Criteri di determinazione degli ammortamenti delle immobilizzazioni immateriali e materiali da parte di RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA

Come già illustrato nella Nota Integrativa al Bilancio consolidato 2006, lo scorso esercizio RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA ha modificato il criterio di determinazione degli ammortamenti delle immobilizzazioni immateriali e materiali, passando dal criterio a quote costanti a quello a quote variabili.
Quest'ultimo criterio di ammortamento è basato su quanto disposto dall'articolo 1 comma 87 della Legge Finanziaria 2006 che recita: *"Il costo complessivo degli investimenti finalizzati alla realizzazione della infrastruttura ferroviaria, comprensivo dei costi accessori e degli altri oneri e spese direttamente riferibili alla stessa nonché, per il periodo di durata dell'investimento e secondo il medesimo profilo di ammortamento dei costi diretti, degli oneri connessi al finanziamento dell'infrastruttura medesima, è ammortizzato con il metodo "a quote variabili in base ai volumi di produzione", sulla base del rapporto tra le quantità prodotte nell'esercizio e le quantità di produzione totale prevista durante il periodo di concessione. Nell'ipotesi di preesercizio, l'ammortamento inizia dall'esercizio successivo a quello di termine del preesercizio. Ai fini fiscali, le quote di ammortamento sono determinate con il decreto del Ministero dell'Economia e delle Finanze in coerenza con le quote di ammortamento di cui al comma 86"*.
Nell'applicazione di tale metodo l'articolo 1, comma 87, della Legge n. 266/2005, prevede che oggetto di ammortamento non è il costo dei singoli cespiti costituenti l'infrastruttura ferroviaria, bensì *"il costo complessivo degli investimenti finalizzati alla realizzazione dell'infrastruttura"* medesima.
Di conseguenza, il costo ammortizzabile degli investimenti è dato dalla somma di tutti i costi sostenuti e non ancora ammortizzati e di quelli da sostenere coerentemente con la capacità di produzione degli investimenti stessi lungo la durata della Concessione, escludendo dalla base ammortizzabile il previsto valore residuo dell'infrastruttura ferroviaria al termine della Concessione per tener conto della relativa non gratuita devolvibilità.
Più nel dettaglio, il costo complessivo degli investimenti per l'Infrastruttura ferroviaria oggetto di ammortamento è composto:

- dal valore delle immobilizzazioni materiali ed immateriali costituenti l'Infrastruttura ferroviaria, risultanti dal Bilancio d'esercizio della società al 31 dicembre 2005, al netto del relativo fondo di ammortamento e dei contributi pubblici in conto impianti ottenuti alla stessa data, escluse le immobilizzazioni in corso per investimenti che ancora non concorrano alla produzione complessiva;
- dal costo complessivo degli investimenti entrati in esercizio negli anni 2006 e 2007, al netto dei contributi in conto impianti e delle dismissioni effettuate nel periodo;
- dalle spese incrementative che concorrono alla produzione complessivamente prevista e di quella relativa ai rinnovi dell'Infrastruttura ferroviaria esistente effettuate negli esercizi 2006 e 2007, non ancora entrate in esercizio e pertanto rientranti nel recedente punto, e previste da effettuare lungo l'intera durata della Concessione, al netto dei contributi pubblici in conto impianti ottenuti e previsti che garantiscono il mantenimento dei livelli di produzione totale stimati lungo la vita della Concessione; la stima delle spese incrementative e dei rinnovi previsti da effettuare lungo la durata della Concessione è stata

posta pari a quelle medie effettivamente sostenute e contabilizzate dalla società negli ultimi cinque anni, compreso l'esercizio 2007;

- dagli oneri connessi al finanziamento dell'Infrastruttura, sostenuti negli esercizi 2006, 2007 e previsti da sostenere lungo l'intera durata della Concessione, relativi alla realizzazione degli investimenti per l'Infrastruttura ferroviaria, comprensivi degli oneri relativi a eventuali contratti di copertura, al netto di eventuali contributi pubblici in conto impianti ottenuti e previsti con ragionevole certezza.

Per i costi da sostenere lungo la vita della Concessione (2006-2060) si è assunto che, essendo questi finanziati dallo Stato attraverso il contributo in conto impianti, non hanno impatto sul valore dell'investimento ai fini della determinazione dell'ammortamento. A tal riguardo l'articolo 1 comma 86 della Legge Finanziaria 2006 sancisce che *"Il finanziamento concesso al Gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale a copertura degli investimenti relativi alla rete tradizionale, compresi quelli per manutenzione straordinaria, avviene, a partire dalle somme erogate dal 1° gennaio 2006, a titolo di contributo in conto impianti"*: L'articolo 1 comma 84, della stessa Legge Finanziaria stabilisce, inoltre, che sono effettuati a titolo di contributi conto impianti i finanziamenti concessi sia *per la prosecuzione degli interventi relativi al sistema Alta Velocità/Alta Capacità Torino-Milano-Napoli sia a copertura degli investimenti relativi alla rete tradizionale (convenzionale) dell'infrastruttura ferroviaria.*

Il valore residuo dell'infrastruttura è, invece, dato dall'insieme dei seguenti valori:

- costo originario dei terreni iscritti in Bilancio d'esercizio societario al 31 dicembre 2005, incrementato del valore dei sedimi, ricompreso nel valore dei fabbricati e di quelli acquisiti nel corso dell'anno 2006 e 2007 relativamente ad investimenti entrati in funzione nei predetti anni che, in quanto non soggetti a deperimento e consumo, non vengono ammortizzati lungo la vita della Concessione;
- valore netto delle immobilizzazioni materiali al 31 dicembre 2005 e di quelle entrate in funzione nell'anno 2006 e 2007 che hanno vita tecnico-economica residua superiore a quella di termine della Concessione.

Le immobilizzazioni immateriali e materiali che compongono l'Infrastruttura ferroviaria sono state articolate in 7 direttrici separando la rete AV/AC, la rete fondamentale e la rete complementare come da Decreto del Ministero dei Trasporti del 18 agosto 2006 (G.U. n°227 del 29 settembre 2006) recante "Aggiornamento del canone di utilizzo dell'Infrastruttura Ferroviaria nazionale" secondo la seguente ripartizione:

- Rete Alta Velocità/Alta Capacità (AV/AC);
- Rete Convenzionale - rete fondamentale Trasversale padana e transiti internazionali;
- Rete Convenzionale - rete fondamentale Tirrenica Nord ed affluenze;
- Rete Convenzionale - rete fondamentale Dorsale ed affluenze;
- Rete Convenzionale - rete fondamentale Tirrenica Sud;
- Rete Convenzionale - rete fondamentale Adriatica e trasversali appenniniche;
- Rete Convenzionale - rete complementare, considerata come un'unica direttrice comprendente tutte le porzioni della rete che non fanno parte della rete fondamentale.

La rete AV/AC potrà a sua volta essere articolata in ulteriori direttrici e le direttrici della rete convenzionale potranno subire modifiche in conseguenza degli aggiornamenti del decreto del Pedaggio.

L'adozione del metodo di ammortamento introdotto dalla norma *"«a quote variabili in base ai volumi di produzione», sulla base del rapporto tra le quantità prodotte nell'esercizio e le quantità di produzione totale previste durante il periodo di concessione"* richiede l'identificazione dell'unità di prodotto che è stata individuata nel "treno km", sia per la Rete AV/AC sia per la Rete Convenzionale: il treno km è definito come la percorrenza complessiva dei treni su un'infrastruttura ferroviaria espressi in milioni/anno.

Per ogni direttrice RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA utilizza quale indicatore della quantità prodotta nell'esercizio, cui il Bilancio è riferito, il numero dei treni km effettivamente venduti nell'anno e risultanti da specifici sistemi di rilevamento della Società.

A partire dal Bilancio d'esercizio 2006, per ogni direttrice RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA effettua quindi la previsione dei treni km che saranno venduti a partire dall'anno successivo a quello cui il Bilancio d'esercizio è riferito fino all'ultimo anno di vita della Concessione, su base di stima fino ad un massimo di dieci anni successivi e con un profilo costante, rispetto ai livelli del decimo anno, dall'undicesimo anno fino all'ultimo anno di vita della Concessione.

Annualmente, in occasione della redazione del Bilancio d'esercizio, RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA provvede ad aggiornare la previsione del costo complessivo dell'investimento e i corrispondenti volumi com-

plessivi di produzione, dall'anno di riferimento fino al termine della Concessione, imputabili a ciascuna direttrice, tenendo anche conto dei nuovi investimenti entrati in esercizio nel corso dell'anno cui il Bilancio d'esercizio è riferito, al netto dei relativi contributi pubblici in conto impianti ottenuti e degli ammortamenti effettuati, oltre che di eventuali cessioni o dismissioni.

Per l'esercizio 2007 il volume di treni km è indicato nella tabella che segue:

Direttrici	Volume treni km anno 2007 Consuntivi	Volume treni km dal 2007 al 2060
Alta Velocità/Alta Capacità	2,18	1.208
Trasversale padana e transiti internazionali	59,2	3.285
Tirrenica Nord ed affluenze	42,9	2.399
Dorsale ed affluenze	94,5	5.090
Tirrenica Sud	16,5	945
Adriatica e trasversali appenniniche	29,3	1.689
Rete Complementare	97,1	5.407
TOTALE	**339,5**	**18.815**

Valori in milioni

Per ogni direttrice la percentuale di utilizzo nell'esercizio, ai sensi dell'articolo 1 comma 87, è determinata dal rapporto tra i treni km effettivamente venduti nell'esercizio ed i treni km previsti dall'anno successivo di redazione dello stesso Bilancio di esercizio fino al termine della Concessione, sommati a quelli effettivamente venduti nell'anno e pari, per l'esercizio 2007, ai seguenti valori:

Direttrice	Indicatore di produzione
Rete Alta Velocità/Alta Capacità	0,18%
Rete Convenzionale – rete fondamentale:	
Trasversale padana e transiti internazionali	1,80%
Tirrenica Nord e affluenze	1,79%
Dorsale ed affluenze	1,86%
Tirrenica Sud	1,75%
Adriatica e trasversali appenniniche	1,73%
Rete Convenzionale - rete complementare	1,80%

Si precisa che le tratte della Rete AV/AC entrate in esercizio, ancorché parzialmente, nel corso dell'anno 2006 hanno effettuato, nello stesso esercizio, attività di pre-esercizio e pertanto l'investimento AV/AC Asse Torino-Milano-Napoli concorre alla determinazione del costo complessivo degli investimenti dell'Infrastruttura ferroviaria ammortizzabile a partire dal presente esercizio, ovvero a partire dall'anno successivo a quello di completamento del pre-esercizio, come specificatamente stabilito dall'articolo 1, comma 87, della Legge 266/2005.

Come già indicato, ai fini fiscali le quote di ammortamento annue del costo complessivo degli investimenti finalizzati alla realizzazione della infrastruttura ferroviaria sono determinate con Decreto del Ministro dell'Economia e delle Finanze, in coerenza con le quote di ammortamento annuo come determinate, in conformità a quanto previsto, ai fini civilistici, dall'articolo 1, comma 87, della Legge 23 dicembre 2005, n. 266, secondo i criteri sopra indicati, integrati da quanto previsto dall'articolo 1, comma 86, della stessa Legge n. 266/2005 nella parte in cui stabilisce che i contributi in conto impianti da parte dello Stato si considerano fiscalmente irrilevanti e, quindi, non riducono il valore fiscale del bene.

Il Decreto del Ministro dell'Economia e delle Finanze è stato emanato in data 23 luglio 2007 ed è stato pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 233 del 6 ottobre 2007.

L'articolo 1 del Decreto, nel fornire valenza fiscale agli ammortamenti civilistici determinati ed iscritti nei relativi Bilanci della società, stabilisce altresì che i finanziamenti effettuati dallo Stato a titolo di contributi in conto impianti si considerano fiscalmente irrilevanti e, quindi, non riducono il valore fiscale del bene finanziato, consentendo così alla società di integrare fiscalmente, mediante apposite variazioni extracontabili, le quote di ammortamento annue stanziate a conto economico, per la parte di esse riferibile ai contributi in conto impianti.
Alla luce di quanto sopra esposto, ad eccezione dell'infrastruttura ferroviaria e portuale già ampliamente descritta, le aliquote di ammortamento utilizzate per le altre immobilizzazioni materiali sono le seguenti:

Fabbricati	
Fabbricati civili strumentali	1% - 2%
Fabbricati industriali	1% - 2%
Fabbricati civili non strumentali	1,5%
Parcheggi	1,5%
Materiale rotabile e navi traghetto	
Materiale rotabile di nuova acquisizione	4%
Materiale rotabile da compravendita ramo d'azienda	5%
Manutenzione incrementativa (grandi interventi e revamping)	5,5%
Impianti industriali	
Macchinari e tecnologie d'officina	5%
Impianti fissi magazzini industriali serbatoi	4%
Magazzini industriali	2%
Attrezzatura industriale	
Mezzi circolanti su strada	7,5%
Macchinari e attrezzatura	10%
Mezzi di carico	10%
Impianti di comunicazione	20%-25%
Altri beni	
Autoveicoli	20% e 25%
Mobili e arredi	12%
Macchine d'ufficio ordinarie	12%
Macchine d'ufficio elettroniche	20%
Telefoni cellulari	20%
Impianti specifici mense e ferrotel	12%
Attrezzature mense e ferrotel	25%
Impianti generici mense e ferrotel	8%
Attrezzatura varia e minuta	12%
Apparecchiatura sanitaria	12,5%

Immobilizzazioni finanziarie

Partecipazioni non consolidate

Sono valutate al costo di acquisizione o sottoscrizione comprensivo degli oneri accessori imputabili e rettificato, ove necessario, per perdite durevoli di valore. Le perdite di valore eccedenti i corrispondenti valori di carico sono iscritte tra i fondi per rischi ed oneri.
Qualora vengano meno i presupposti delle svalutazioni, viene ripristinato il valore della partecipazione fino a concorrenza, al massimo, del costo originario.

Le partecipazioni per le quali siano in atto scelte strategiche di cessione, sono trasferite all'attivo circolante al minore tra il valore iscritto in bilancio ed il presunto valore di realizzo.

Titoli e azioni proprie

Valgono i criteri illustrati per le partecipazioni.

Rimanenze

Sono iscritte, generalmente, al minore tra il costo di acquisto o produzione ed il presunto valore di realizzazione. In particolare si precisa che:

- gli immobili di *trading*, detenuti interamente dalla Capogruppo e costituiti da immobili destinati alla vendita, rivenienti dal patrimonio immobiliare di RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA, sono iscritti al minore fra il costo di acquisizione (corrispondente ai valori risultanti dal bilancio di scissione) ed il valore di mercato determinato con perizia di soggetto terzo;
- le giacenze di magazzino, detenute per la quasi totalità dalle controllate RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA e Trenitalia SpA e costituite per la parte preponderante da materiali per l'infrastruttura e da pezzi di ricambio per la manutenzione di materiale rotabile, sono valutate al costo medio ponderato o, se minore, al relativo valore di mercato. Esse sono rappresentate nell'attivo al netto del fondo svalutazione per tenere conto dell'obsolescenza tecnica, dei programmi di utilizzo nei processi manutentivi e dei possibili danneggiamenti;
- i lavori in corso su ordinazione sono valutati con il criterio della percentuale di completamento, calcolata con il metodo dei costi sostenuti;
- i cespiti radiati da alienare sono iscritti al minore tra il valore netto residuo da ammortizzare ed il presumibile valore di realizzo.

Crediti e debiti

I crediti di qualsiasi natura sono iscritti al valore nominale, ricondotto al presumibile valore di realizzo attraverso apposito fondo svalutazione crediti, portato a diretta diminuzione degli stessi. I debiti sono esposti al loro valore nominale.

Attività finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni

Sono iscritte al minore tra il costo di acquisto, comprensivo degli oneri accessori, ed il valore di realizzazione desumibile dall'andamento di mercato. Tale minor valore non è mantenuto nei successivi bilanci se ne sono venuti meno i motivi.
Per i titoli, il costo di acquisto è determinato secondo il metodo del costo medio ponderato.

Disponibilità liquide

Sono iscritte al valore nominale.

Ratei e risconti attivi e passivi

Sono iscritte in tali voci quote di costi e proventi, comuni a due o più esercizi, per realizzare il principio della competenza temporale.

Contributi in conto impianti

I contributi in conto impianti ricevuti dallo Stato, da altri Enti pubblici, dalla Unione Europea e da altri vengono portati direttamente a riduzione delle immobilizzazioni quale riduzione del costo sostenuto per le stesse. Essi vengono iscritti in base al principio della competenza espressa dal momento in cui matura con ragionevole certezza il diritto di erogazione.

Fondi per rischi ed oneri

I fondi per rischi e oneri sono costituiti a fronte di oneri e perdite realisticamente prevedibili dei quali, alla fine dell'esercizio, sono indeterminati l'ammontare o la data di sopravvenienza.
Il fondo per imposte accoglie gli stanziamenti appostati a fronte di oneri fiscali di prevedibile sostenimento futuro.
Il fondo per imposte differite accoglie le imposte differite determinate in base alle differenze temporanee tra il risultato civilistico ed il reddito imponibile della società.

Fondo per ristrutturazione industriale

Il Fondo Ristrutturazione Industriale è stato costituito da Trenitalia SpA a fronte degli oneri originati dal processo di riorganizzazione della società, in conformità al piano industriale societario. In coerenza con la classificazione dei relativi oneri, gli utilizzi sono esposti tra i proventi straordinari.

Fondo per ristrutturazione *ex Lege* 23 dicembre 1998, n. 448 e relativo fondo integrativo

Trattasi del fondo, iscritto nel bilancio della controllata RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA, costituito in applicazione del comma 5 dell'art. 43 della legge n. 448/98, utilizzato fino al 31 dicembre 2001 previa autorizzazione del Ministero dell'Economia e delle Finanze, a copertura degli ammortamenti dell'infrastruttura convenzionale e di altri oneri di ristrutturazione.
Il relativo fondo integrativo è stato costituito in sede di recepimento, nel bilancio al 31 dicembre 2002, delle valutazioni peritali del patrimonio economico di RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA, nell'ambito del suo conferimento dal Ministero dell'Economia e delle Finanze a Ferrovie dello Stato SpA ed è stato utilizzato a partire dall'esercizio 2002 per far fronte agli oneri derivanti dagli ammortamenti, dalle svalutazioni e dalle minusvalenze dei cespiti relativi alla rete Convenzionale.
Tali valutazioni rispecchiano il quadro normativo di riferimento in cui RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA opera e sono legate:

- ad analisi di economicità aziendale da valutarsi ai sensi dell'art. 5 comma 3 del DPR 277/98 sostituito dall'art. 15 del D.Lgs. 8 luglio 2003, n. 188 che dispone che *"i conti del gestore dell'infrastruttura ferroviaria devono presentare un tendenziale equilibrio tra i ricavi derivanti dalla riscossione dei canoni [...], e i corrispettivi per la fornitura dei servizi [...], le eccedenze provenienti da altre attività commerciali e i contributi definiti nel contratto di programma [...] da un lato, e i costi relativi alla gestione dell'infrastruttura al netto degli ammortamenti, dall'altro"*;
- all'attuale definizione tariffaria concepita *ex lege* come non integralmente remunerativa dei correlati costi di gestione dell'infrastruttura (pareggio contabile al netto degli ammortamenti).

In coerenza con tali valutazioni, in mancanza di prospettive di recuperabilità attraverso l'uso del valore delle immobilizzazioni materiali ed immateriali, tali fondi sono destinati e sufficienti anche, in un'ottica di lungo periodo, a copertura degli ammortamenti e delle svalutazioni delle immobilizzazioni materiali e immateriali stesse, incluse le minusvalenze nette derivanti dalla loro dismissione o cessione prima del termine della loro vita utile.

Fondo oneri per manutenzione ordinaria

Il fondo oneri per manutenzione ordinaria è stato costituito da RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA anch'esso in sede di recepimento, nel bilancio al 31 dicembre 2002, delle risultanze delle valutazioni peritali.
In aderenza ad esse, il fondo è destinato a neutralizzare, attraverso il suo utilizzo, gli oneri di manutenzione della infrastruttura ove a fronte di essi non venissero erogati dallo Stato contributi in conto esercizio.
In proposito, si ricorda che:

- per l'esercizio 2003, la Legge 27 dicembre 2002, n. 289 (Legge Finanziaria 2003) ha previsto che non venissero erogati contributi in conto esercizio;
- con Decreto Legge 11 luglio 2004, n. 168 riguardante "Interventi urgenti per il contenimento della spesa pubblica" (convertito in data 29 luglio 2004) all'art. 1, comma 6, è stata disposta la riduzione dell'autorizzazione di spesa per 75 milioni di euro relativa al cap. 1541 "somme da corrispondere all'impresa Ferrovie dello Stato SpA o a società dalla stessa controllate, in relazione agli obblighi di esercizio dell'Infrastruttura nonché all'obbligo di servizio pubblico via nave tra terminali ferroviari" (tab. 1);
- con legge 30 dicembre 2004, n. 311 (Legge Finanziaria 2005), l'art. 1, comma 299, è stata disposta un'ulteriore riduzione di 90 milioni relativamente al cap. 1541 per l'esercizio 2005;
- l'evoluzione del quadro normativo concernente le modalità di finanziamento del sistema AV/AC non può far escludere che in futuro potranno essere sostenuti altri oneri comunque connessi all'avvio delle linee AV/AC (quali ad esempio gli oneri manutentivi) e pertanto non si può escludere l'utilizzo del fondo, anche a tale titolo.

Altri fondi

Accolgono stanziamenti ritenuti congrui a fronteggiare altri oneri e rischi di natura residuale, come specificato nella descrizione della voce.

Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato

Il fondo trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato esprime il debito maturato, a tale titolo, nei confronti del personale, calcolato in conformità alle disposizioni di legge ed ai vigenti contratti di lavoro.
A partire dal 1° gennaio 2007, alle aziende che hanno una consistenza media di almeno 50 dipendenti, si applica il nuovo regime del Tfr, che prevede che il Tfr maturando, in relazione alle scelte operate dal personale, debba essere versato all'Inps o ai Fondi Complementari. Pertanto il Tfr viene incrementato solo per la quota relativa alla rivalutazione dell'esercizio.
Il Fondo indennità di buonuscita riflette il debito maturato nei confronti del personale della Capogruppo e delle controllate Trenitalia SpA, RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA, Ferservizi SpA e Italferr SpA per l'indennità di buonuscita per il periodo di servizio da esso prestato a tutto il 31 dicembre 1995, anno di passaggio al regime del Tfr; è calcolato secondo le disposizioni all'epoca vigenti ed è rivalutato ogni anno conformemente ai commi 4 e 5 dell'art. 2120 del Codice Civile.

Partite in moneta estera

Immobilizzazioni immateriali e materiali, partecipazioni e titoli dell'attivo immobilizzato e circolante

Sono iscritti al tasso di cambio al momento del loro acquisto, o a quello inferiore alla data di chiusura dell'esercizio, se la riduzione è ritenuta durevole. Quando la riduzione conseguente alla svalutazione effettuata a seguito della diminuzione del tasso di cambio non è più ritenuta durevole, viene ripristinata

l'iscrizione originaria nei limiti del costo storico (tenendo conto, per le immobilizzazioni materiali e immateriali, degli ammortamenti non calcolati a seguito della svalutazione).

Crediti e debiti

Sono iscritti al tasso di cambio a pronti alla data di chiusura dell'esercizio. Gli utili e le perdite realizzati in conseguenza di incassi o pagamenti avvenuti prima della data di chiusura dell'esercizio, ovvero derivanti dalla valutazione di crediti e debiti che verranno incassati o pagati dopo la chiusura dello stesso, sono iscritti nel conto economico separatamente.

Disponibilità liquide

Sono convertite al cambio di chiusura.

Conti d'ordine

Le garanzie prestate sono iscritte per un importo corrispondente all'ammontare del debito garantito.
Gli impegni assunti sono iscritti in base ai contratti in essere alla fine dell'esercizio, non rientranti nel normale ciclo operativo e per la parte non ancora eseguita.
I beni di terzi presso l'impresa sono iscritti al valore nominale, in caso di titoli a reddito fisso non quotati; al valore corrente di mercato, in caso di beni, azioni o titoli a reddito fisso quotati; al valore desumibile dalla documentazione esistente negli altri casi.

Ricavi, costi e contributi in conto esercizio

Sono esposti in bilancio secondo i principi della prudenza e della competenza. I ricavi, i proventi, i costi e gli oneri sono iscritti al netto di eventuali resi, sconti, abbuoni e premi nonché delle imposte direttamente connesse alla vendita dei beni ed alla prestazione dei servizi. In particolare i ricavi del traffico merci sono al netto degli abbuoni concessi sotto forma di "ristorni commerciali".
I contributi in conto esercizio sono rilevati per competenza nell'esercizio in cui è sorto con certezza il diritto a percepirli, indipendentemente dalla data di incasso.
Fra gli "Oneri straordinari" sono inclusi, fra gli altri, gli oneri sostenuti dalle controllate Trenitalia SpA, RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA e Ferservizi SpA in applicazione dei piani di ristrutturazione industriale previsti dai relativi Piani di Impresa e dal Contratto di Programma; ad essi si contrappongono proventi straordinari derivanti dall'utilizzo del Fondo per ristrutturazione industriale, del Fondo di Ristrutturazione *ex lege* 23 dicembre 1998, n. 448, e del Fondo oneri per esodi incentivati.
Gli ulteriori utilizzi del Fondo di Ristrutturazione *ex Lege* 23 dicembre 1998, n. 448, sono rilevati nel conto economico quali componenti positivi di reddito e classificati a seconda della natura degli oneri di ristrutturazione che, anch'essi rilevati nel conto economico, si intendono coprire mediante l'impiego del fondo stesso.

Imposte sul reddito

Le imposte sul reddito sono contabilizzate per competenza sulla base di una realistica previsione degli oneri d'imposta da assolvere in applicazione della vigente normativa fiscale.
Sono rilevate le imposte differite dovute su differenze temporanee tassabili, nonché, ove esistano i necessari requisiti di certezza, i futuri benefici d'imposta derivanti sia da differenze temporanee deducibili sia da perdite fiscali riportabili a nuovo.

Sezione 3
Analisi delle voci di bilancio e delle relative variazioni

Stato patrimoniale: Attivo

Crediti verso soci per versamenti ancora dovuti

I crediti verso soci per versamenti ancora dovuti ammontano a 156mila euro e registrano un decremento di 174mila euro rispetto al 31 dicembre 2006, attribuibile al parziale versamento da parte del socio ABACO Logistica Srl dell'aumento del capitale sociale deliberato dalla controllata indiretta Ferport Srl nel 2006. Si riferiscono principalmente alla partecipata Italcertifer ScpA (112mila euro).

Immobilizzazioni

Investimenti

Gli investimenti dell'esercizio 2007 ammontano a 6.864.461mila euro, così determinati:

- incremento immobilizzazioni immateriali per 148.212mila euro, esclusa la differenza da consolidamento, al lordo dei contributi in conto impianti per 702mila euro;
- incremento immobilizzazioni materiali per 6.591.342mila euro, al lordo dei contributi in conto impianti per 4.095.951mila euro;
- decremento per gli acconti versati nel periodo per 16.708mila euro;
- incremento per gli anticipi recuperati nel periodo per 141.615mila euro.

Immobilizzazioni immateriali

La posta ammonta a 1.289.038mila euro, con una variazione in aumento di 132.342mila euro rispetto al 31 dicembre 2006.

Nelle pagine che seguono sono riportate, rispettivamente, le analisi delle variazioni del "Costo originario" (Tabella 1), degli "Ammortamenti e svalutazioni" (Tabella 2) e dei "Valori netti" (Tabella 3).

Ai fini di una migliore esposizione dei dati, si è provveduto ad effettuare una diversa allocazione nelle "Immobilizzazioni in corso e acconti" di alcune partite che precedentemente erano incluse nella analoga voce delle "Immobilizzazioni materiali"; per omogeneità di trattamento, tale riclassifica ha interessato anche i saldi al 31 dicembre 2006 per 49.048mila euro.

La voce "Costi di ricerca, sviluppo e pubblicità" comprende progetti e studi di utilità pluriennale, riconducibili essenzialmente alle società RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA (27.546mila euro) e Trenitalia SpA (10.223mila euro).

La voce "Concessioni, licenze, marchi e diritti simili" accoglie principalmente i costi sostenuti dalla Capogruppo per la realizzazione del *software* relativo al sistema informativo di Gruppo (21.626mila euro), da RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA (197.313mila euro) per l'implementazione dei sistemi informativi già in uso e

da Trenitalia SpA (121.324mila euro) per le attività connesse alla realizzazione di progetti informatici a supporto delle aree vendita, informazione e distribuzione.

Gli incrementi del costo storico della voce "Immobilizzazioni in corso" sono imputabili essenzialmente a costi sostenuti a fronte di progetti, studi e *software* in corso di realizzazione da parte di RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA (56.496mila euro, al lordo dei contributi conto impianti per 521mila euro) e Trenitalia SpA (67.805mila euro).

L'incremento del costo storico della voce "Altre" (7.357mila euro) è riferibile principalmente alla capitalizzazione di oneri sostenuti per il potenziamento della propria flotta dalla Tevere TPL Scarl, nonché per interventi relativi al sistema di telerilevamento satellitare e agli indicatori di percorso.

La colonna "Riclassifiche ed altre variazioni" comprende la riclassifica effettuata da RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA tra le immobilizzazioni immateriali di alcune partite che precedentemente erano ricomprese tra le immobilizzazioni materiali, per un ammontare complessivo di 83.366mila euro.

Immobilizzazioni immateriali

Tabella 1

	Costo originario				
	Valori al 31.12.2006	**Incrementi**	**Decrementi**	**Riclassifiche ed altre variazioni**	**Valori al 31.12.2007**
Costi di impianto e di ampliamento					
- Spese di costituzione e aumento di capitale	2.231	0	(13)	516	2.734
- Spese di ampliamento	530	66	0	(45)	551
	2.761	**66**	**(13)**	**471**	**3.285**
Costi di ricerca, di sviluppo e di pubblicità					
- Spese di ricerca e sviluppo	107.282	4	(26)	18.314	125.574
- contributi in conto impianti	(766)	(28)	0	(2.287)	(3.081)
- Spese di pubblicità	930	0	0	(3)	927
	107.446	**(24)**	**(26)**	**16.024**	**123.420**
Diritto di brevetto industriale e diritti di utilizzazione delle opere dell'ingegno	**8.570**	**672**	**(1)**	**29**	**9.270**
Concessioni, licenze, marchi e diritti simili					
- costo storico	510.426	2.020	(290)	188.195	700.351
- contributi in conto impianti	(6)	0	0	(15.259)	(15.265)
	510.420	**2.020**	**(290)**	**172.936**	**685.086**
Avviamento	**4.197**	**0**	**0**	**0**	**4.197**
Immobilizzazioni in corso e acconti					
- Immobilizzazioni in corso					
- costo storico	589.834	136.022	(15)	58.554	784.395
- contributi in conto impianti	(457)	(521)	0	(4.295)	(5.273)
- Acconti	44	83	0	(44)	83
	589.421	**135.584**	**(15)**	**54.215**	**779.205**
Altre					
- costo storico	449.145	9.345	(357)	(178.765)	279.368
- contributi in conto impianti	(33.874)	(153)	0	6.382	(27.645)
	415.271	**9.192**	**(357)**	**(172.383)**	**251.723**
Differenza di consolidamento	55.349	0	0	(21)	55.328
TOTALE	**1.693.435**	**147.510**	**(702)**	**71.271**	**1.911.514**

Valori in migliaia di euro

Immobilizzazioni immateriali

Tabella 2

		Ammortamenti e svalutazioni			
	Valori al 31.12.2006	**Incrementi**	**Decrementi**	**Riclassifiche ed altre variazioni**	**Valori al 31.12.2007**
Costi di impianto e di ampliamento					
- Spese di costituzione e aumento di capitale					
- ammortamenti	2.116	179	(11)	(19)	2.265
- svalutazioni	0	2	(2)	0	0
- Spese di ampliamento					
- ammortamenti	408	66	0	(44)	430
- svalutazioni	0	0	0	0	0
	2.524	247	(13)	(63)	2.695
Costi di ricerca, di sviluppo e di pubblicità					
- Spese di ricerca e sviluppo					
- ammortamenti	79.989	4.149	(5)	467	84.600
- svalutazioni	0	0	0	0	0
- Spese di pubblicità					
- ammortamenti	930	0	0	(3)	927
- svalutazioni	0	0	0	0	0
	80.919	4.149	(5)	464	85.527
Diritto di brevetto industriale e diritti di utilizzazione delle opere dell'ingegno					
- ammortamenti	7.365	966	0	(20)	8.311
- svalutazioni	1	0	0	(1)	0
	7.366	966	0	(21)	8.311
Concessioni, licenze, marchi e diritti simili					
- ammortamenti	274.845	63.150	(336)	2.262	339.921
- svalutazioni	0	0	0	0	0
	274.845	63.150	(336)	2.262	339.921
Avviamento					
- ammortamenti	3.819	64	0	0	3.883
- svalutazioni	0	0	0	0	0
	3.819	64	0	0	3.883
Immobilizzazioni in corso e acconti					
- svalutazioni	185	0	(11)	(174)	0
Altre					
- ammortamenti	117.898	13.911	0	(329)	31.480
- svalutazioni	60	61	(98)	(23)	0
	117.958	13.972	(98)	(352)	131.480
Differenza di consolidamento					
- ammortamenti	49.123	1.557	0	(21)	50.659
TOTALE	**536.739**	**84.105**	**(463)**	**2.095**	**622.476**

Valori in migliaia di euro

Immobilizzazioni immateriali

Tabella 3

	Valori netti					
			31.12.2006			31.12.2007
	Costo originario	Fondo amm.nti e svalut.ni	Valori netti	Costo originario	Fondo amm.nti e svalut.ni	Valori netti
Costi di impianto e di ampliamento						
- Spese di costituzione e aumento di capitale	2.231	2.116	115	2.734	2.265	469
- Spese di ampliamento	530	408	122	551	430	121
	2.761	2.524	237	3.285	2.695	590
Costi di ricerca, di sviluppo e di pubblicità						
- Spese di ricerca e sviluppo	106.516	79.989	26.527	122.493	84.600	37.893
- Spese di pubblicità	930	930	0	927	927	0
	107.446	80.919	26.527	123.420	85.527	37.893
Diritto di brevetto industriale e diritti di utilizzazione delle opere dell'ingegno	8.570	7.366	1.204	9.270	8.311	959
Concessioni, licenze, marchi e diritti simili	510.420	274.845	235.575	685.086	339.921	345.165
Avviamento	4.197	3.819	378	4.197	3.883	314
Immobilizzazioni in corso e acconti						
- Immobilizzazioni in corso	589.377	185	589.192	779.122	0	779.122
- Acconti	44	0	44	83	0	83
	589.421	185	589.236	779.205	0	779.205
Altre	415.271	117.958	297.313	251.723	131.480	120.243
Differenza da consolidamento	55.349	49.123	6.226	55.328	50.659	4.669
TOTALE	**1.693.435**	**536.739**	**1.156.696**	**1.911.514**	**622.476**	**1.289.038**

Valori in migliaia di euro

Immobilizzazioni materiali

La posta ammonta a 72.619.479mila euro con una variazione in aumento di 763.128mila euro rispetto al 31 dicembre 2006.

Nelle pagine che seguono sono riportate, rispettivamente, le analisi delle variazioni del "Costo originario" (Tabella 1), del "Fondo ammortamenti e svalutazioni" (Tabella 2) e dei "Valori netti" (Tabella 3).

Come già indicato, ai fini di una migliore esposizione dei dati, si è provveduto ad effettuare una diversa allocazione nelle "Immobilizzazioni immateriali in corso e acconti" di alcune partite che precedentemente erano incluse nelle "Immobilizzazioni materiali in corso e acconti"; per omogeneità di trattamento tale riclassifica ha interessato anche i saldi al 31 dicembre 2006 per un valore, già citato, di 49.048mila euro.

L'incremento dei contributi in conto impianti iscritto alla voce "Terreni, fabbricati e infrastruttura ferroviaria e portuale" (36.216mila euro) è imputabile interamente ad RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA per contributi ricevuti dal Ministero dell'Economia e delle Finanze; inoltre si segnala che l'importo delle riclassifiche comprende contributi ricevuti dalla società per 391.084mila euro dal Ministero dell'Economia e delle Finanze, per 4.277mila euro dall'Unione Europea e per 6.516mila euro da Enti pubblici territoriali, portati a diretta riduzione della voce Acconti del passivo.

La riduzione del costo storico della voce "Terreni, fabbricati e infrastruttura ferroviaria e portuale" è riconducibile per 17.627mila euro ad RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA e riguarda la restituzione da parte di TAV SpA di quanto trattenuto ad IRICAV UNO, in occasione del collaudo finale dei lavori eseguiti sul Lotto funzionale Roma – Gricignano, già oggetto di scissione ad RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA nel corso degli esercizi precedenti.

Nell'incremento delle svalutazioni della voce "Terreni, fabbricati e infrastruttura ferroviaria e portuale" è ricompresa la svalutazione effettuata dalla Capogruppo (7.018mila euro) sui valori della sovrastruttura e degli impianti delle linee dismesse.

L'incremento del costo storico della voce "Immobilizzazioni in corso" è riconducibile principalmente a:

- RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA per i costi di ristrutturazione e realizzazione di opere ferroviarie (3.465.168mila euro, al lordo dei contributi conto impianti per 2.569.439mila euro);
- TAV SpA, per i costi sostenuti per la realizzazione di opere in corso per il progetto Alta Velocità/Alta Capacità (2.083.161mila euro, al lordo dei contributi conto impianti per 1.430.181mila euro);
- Trenitalia SpA per costi relativi soprattutto a commesse di acquisto del materiale rotabile e *revamping* (838.623mila euro, al lordo dei contributi conto impianti per 42.955mila euro);
- Grandi Stazioni SpA (66.236mila euro, al lordo dei contributi conto impianti per 11.774mila euro) e Centostazioni SpA (7.924mila euro) per i costi sostenuti per la progettazione delle opere di valorizzazione e riqualificazione dei complessi di stazione.

L'incremento dei contributi in conto impianti iscritti tra le "Immobilizzazioni in corso e acconti" è imputabile principalmente a RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA (2.569.439mila euro, di cui dal Ministero dell'Economia e delle Finanze 2.540.339mila euro, dall'Unione Europea 26.155mila euro e da Enti pubblici territoriali 2.945mila euro) e a TAV SpA (1.430.181mila euro, di cui dal Ministero dell'Economia e delle Finanze 1.259.205mila euro e dall'Unione Europea 170.976mila euro).

Per quanto riguarda il decremento della voce "Materiale rotabile, navi traghetto, impianti e macchinari", si segnala che:

- il fondo ristrutturazione settore Cargo, costituito a fine esercizio 2006 e iscritto in bilancio tra i fondi del passivo per 320.000mila euro, è stato attribuito per complessivi 315.630mila euro a diretta diminuzione della voce stessa. La quota residua di fondo è stata attribuita direttamente sul valore dei rotabili dismessi e trasferiti all'Attivo circolante alla voce "Cespiti radiati da alienare" delle Rimanenze;
- la diretta diminuzione del costo originario effettuata da Trenitalia SpA per 13.819mila euro è relativa alla svalutazione del progetto "Vector".

Nella colonna "Variazioni da scissione" sono evidenziati gli effetti delle operazioni di scissione già ampiamente illustrati nella Relazione sulla Gestione. In particolare:

- trasferimento dalla voce "Immobilizzazioni in corso" alla voce "Terreni, fabbricati e infrastruttura ferroviaria e portuale" di 129.585mila euro a seguito della scissione parziale da parte di TAV SpA a favore di RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA del "Nodo di Roma";
- trasferimento dalla voce "Immobilizzazioni in corso" alla voce "Terreni, fabbricati e infrastruttura ferroviaria e portuale" di 4.372mila euro a seguito della scissione parziale da parte di TAV SpA a favore di RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA del ramo d'azienda "Immobili della Sub-tratta Torino-Novara della tratta ferroviaria Alta Velocità/Alta Capacità Torino-Milano".

La colonna "Riclassifiche ed altre variazioni" comprende:

- i trasferimenti effettuati dalla voce "Immobilizzazioni in corso e acconti" alle singole voci dei cespiti, nonché i cespiti radiati in attesa di alienazione riclassificati tra le rimanenze;
- la variazione del perimetro di consolidamento, relativamente al valore dei cespiti iscritti nel bilancio al 31 dicembre 2006 della società Cisalpino AG, entrata nell'area di consolidamento nell'esercizio 2007 (di cui 158.590mila euro come costo originario e 46.256mila euro come fondo ammortamento);
- la riclassifica effettuata dalla Capogruppo del complesso della Direzione Generale di Piazza della Croce Rossa dalla voce "Immobili e terreni di *trading*" delle Rimanenze alla voce "Fabbricati civili", in quanto non più destinato alla vendita (228.597mila euro di costo originario e 34.219mila euro di fondo ammortamenti e svalutazioni);
- la riclassifica effettuata da RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA alle immobilizzazioni immateriali di alcune partite che precedentemente erano ricomprese tra le immobilizzazioni materiali, per un ammontare di 83.366mila euro.

Si segnala che il valore del costo ammortizzato della società RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA nell'esercizio 2007, che ha tenuto conto del valore residuo dell'infrastruttura pari a circa 28miliardi di euro (di cui 3,4miliardi di euro relativo all'AV/AC), è pari a circa 38,8miliardi di euro (di cui 13,2miliardi di euro relativo all'AV/AC).

Infine, si precisa che, come già indicato nei Criteri di valutazione, le tratte della Rete AV/AC concorrono alla determinazione del costo complessivo degli investimenti dell'Infrastruttura ferroviaria ammortizzabile a partire dall'anno successivo a quello di completamento del pre-esercizio, come specificatamente stabilito dall'articolo 1, comma 87, della Legge 266/2005. Pertanto l'investimento AV/AC Asse Torino-Milano-Napoli entrato in esercizio, ancorché parzialmente, nel corso del 2006, ha terminato l'attività di pre-esercizio ed ha determinato ammortamenti per 23.761mila euro.

Immobilizzazioni materiali

Tabella 1

	Costo originario					
	Valori al 31.12.2006	**Incrementi**	**Decrementi**	**Riclassifiche ed altre variazioni**	**Variazioni da scissione**	**Valori al 31.12.2007**
Terreni, fabbricati e infrastruttura ferroviaria e portuale						
- costo storico	81.258.839	83.441	(40.761)	3.348.406	826.262	85.476.187
- contributi in conto impianti	(6.705.131)	(36.216)	0	(1.436.048)	(692.305)	(8.869.700)
	74.553.708	**47.225**	**(40.761)**	**1.912.358**	**133.957**	**76.606.487**
Materiale rotabile, navi traghetto, impianti e macchinario						
- costo storico	10.323.123	21.247	(421.389)	905.056	0	10.828.037
- contributi in conto impianti	(298.641)	(5.386)	0	(70.860)	0	(374.887)
	10.024.482	**15.861**	**(421.389)**	**834.196**	**0**	**10.453.150**
Attrezzature industriali e commerciali						
- costo storico	641.373	1.439	(4.691)	17.230	0	655.351
- contributi in conto impianti	(508)	0	0	(12.444)	0	(12.952)
	640.865	**1.439**	**(4.691)**	**4.786**	**0**	**642.399**
Altri beni						
- costo storico	624.974	3.002	(6.754)	14.522	0	635.744
- contributi in conto impianti	(31.685)	0	0	19.235	0	(12.450)
	593.289	**3.002**	**(6.754)**	**33.757**	**0**	**623.294**
Immobilizzazioni in corso e acconti						
- Immobilizzazioni in corso						
- costo storico	23.238.564	6.465.588	(139.311)	(3.870.015)	(826.262)	24.868.564
- contributi in conto impianti	(11.720.214)	(4.054.349)	406	1.077.456	692.305	(14.004.396)
- Acconti	545.542	16.624	(693)	(86.973)	0	474.500
	12.063.892	**2.427.863**	**(139.598)**	**(2.879.532)**	**(133.957)**	**11.338.668**
TOTALE	**97.876.236**	**2.495.390**	**(613.193)**	**(94.435)**	**0**	**99.663.998**

Valori in migliaia di euro

Immobilizzazioni materiali

Tabella 2

		Fondo ammortamenti e svalutazioni			
	Valori al 31.12.2006	**Incrementi**	**Decrementi**	**Riclassifiche ed altre variazioni**	**Valori al 31.12.2007**
Terreni, fabbricati e infrastruttura ferroviaria e portuale					
- ammortamenti	21.439.497	519.607	(8.915)	27.257	21.977.446
- svalutazioni	168.482	12.259	0	3.182	183.923
	21.607.979	531.866	(8.915)	30.439	22.161.369
Materiale rotabile, navi traghetto, impianti e macchinario					
- ammortamenti	2.481.847	469.048	(47.349)	32.095	2.935.641
- svalutazioni	1.127.726	20	(17.650)	(4)	1.110.092
	3.609.573	469.068	(64.999)	32.091	4.045.733
Attrezzature industriali e commerciali					
- ammortamenti	383.283	14.314	(3.248)	2.606	396.955
- svalutazioni	74	0	0	0	74
	383.357	14.314	(3.248)	2.606	397.029
Altri beni					
- ammortamenti	402.747	26.246	(6.406)	1.587	424.174
- svalutazioni	4.909		(19)		4.890
	407.656	26.246	(6.425)	1.587	429.064
Immobilizzazioni in corso e acconti					
- Immobilizzazioni in corso					
- svalutazioni	15	4	0	0	19
- Acconti					
- svalutazioni	11.305	0	0	0	11.305
	11.320	4	0	0	11.324
TOTALE	**26.019.885**	**1.041.498**	**(83.587)**	**66.723**	**27.044.519**

Valori in migliaia di euro



Immobilizzazioni materiali

Tabella 3

	Valori netti					
	31.12.2006			31.12.2007		
	Costo originario	Fondo amm.nti e svalutazioni	Valori netti	Costo originario	Fondo amm.nti e svalutazioni	Valori netti
Terreni, fabbricati e infrastruttura ferroviaria e portuale	74.553.708	21.607.979	52.945.729	76.606.487	22.161.369	54.445.118
Materiale rotabile, navi traghetto, impianti e macchinario	10.024.482	3.609.573	6.414.909	10.453.150	4.045.733	6.407.417
Attrezzature industriali e commerciali	640.865	383.357	257.508	642.399	397.029	245.370
Altri beni	593.289	407.656	185.633	623.294	429.064	194.230
Immobilizzazioni in corso e acconti						
- Immobilizzazioni in corso	11.518.350	15	11.518.335	10.864.168	19	10.864.149
- Acconti	545.542	11.305	534.237	474.500	11.305	463.195
	12.063.892	11.320	12.052.572	11.338.668	11.324	11.327.344
TOTALE	**97.876.236**	**26.019.885**	**71.856.351**	**99.663.998**	**27.044.519**	**72.619.479**

Valori in migliaia di euro

Al 31 dicembre 2007 le immobilizzazioni materiali non risultano gravate da ipoteche o privilegi, con l'esclusione degli alloggi di proprietà di RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA da alienare ai sensi della Legge n. 560/93, per i quali, sulla base di un piano di dismissione, in aderenza alla legge citata è proseguita l'attività di vendita, avviata nel 1995, ai dipendenti aventi diritto, e con l'eccezione di una parte del materiale rotabile di Trenitalia SpA dato in pegno ad Eurofima, come indicato nei Conti d'ordine.

Con riferimento alle leggi di rivalutazione, nel seguito riportate, si presenta il dettaglio dei cespiti rettificati, al lordo dei relativi fondi ammortamenti.

Si precisa che le rivalutazioni riguardano le società Sita SpA, FS Logistica SpA e Cemat SpA, società quest'ultima che ha determinato le variazioni rispetto al 31 dicembre 2006.

Immobilizzazioni materiali

Tabella 4

	Rivalutazioni *ex lege* al lordo degli ammortamenti					
Tipologia di bene	**Al 31.12.2006**			**Variazioni 2007**		**Al 31.12.2007**
	L. 2.12.1975 n. 576	L. 19.3.1983 n. 72	L. 30.12.1991 n. 413	Legge Volontaria 1990	Totale	Totale Rivalutazioni
Terreni	1	1				2
Fabbricati industriali	114	581	727	6.194		7.616
Fabbricati civili	1	2	1			4
Gru/Elevatori	1.154				(601)	553
Officine meccaniche	14	44				58
Mobili e attrezzature	24	92				116
Macchine da ufficio		1				1
Autobus di linea		13				13
TOTALE	**1.308**	**734**	**728**	**6.194**	**(601)**	**8.363**

Valori in migliaia di euro

Al riguardo, vanno altresì menzionate le rivalutazioni operate da RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA per adeguare il valore dei cespiti ai valori di perizia ai sensi dell'art. 55 della Legge 449/97, all'atto del conferimento di detta società alla Capogruppo, avvenuto, in base ad apposita perizia estimativa del valore economico di RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA, in sede di bilancio 2002.

Immobilizzazioni finanziarie

La posta ammonta a 2.593.014mila euro con una variazione in aumento di 1.939.872mila euro rispetto al 31 dicembre 2006.

Immobilizzazioni finanziarie: Partecipazioni

Le partecipazioni ammontano complessivamente a 390.062mila euro con una variazione in diminuzione di 110.043mila euro rispetto al 31 dicembre 2006.

Immobilizzazioni finanziarie: Partecipazioni in imprese controllate

La voce ammonta a 48mila euro e si è movimentata come segue:

Partecipazioni in imprese controllate	Valori al 31.12.2006	Movimenti dell'esercizio Incrementi	Decrementi	Fusioni	Altre variazioni	Valori al 31.12.2007
Costo originario						
SAP Srl in liquidazione	3.543	255				3.798
Sve Rail Italia Srl	246			(246)		0
Grandi Stazioni Ingegneria Srl	28		(8)			20
Grandi Stazioni Pubblicità Srl	20					20
Grandi Stazioni Edicole Srl	20					20
Metroscai Scarl in liquidazione	0	8				8
Cemat Est SA	2					2
Totale (a)	3.859	263	(8)	(246)	0	3.868
Fondo svalutazione						
SAP Srl in liquidazione	3.543				255	3.798
Sve Rail Italia Srl	104			(104)		0
Grandi Stazioni Ingegneria Srl	8		(8)			0
Grandi Stazioni Pubblicità Srl	0	10				10
Grandi Stazioni Edicole Srl	0	10				10
Cemat Est SA	2					2
Totale (b)	3.657	20	(8)	(104)	255	3.820
Valore netto						
SAP Srl in liquidazione	0					0
Sve Rail Italia Srl	142			(142)		0
Grandi Stazioni Ingegneria Srl	20					20
Grandi Stazioni Pubblicità Srl	20	(10)				10
Grandi Stazioni Edicole Srl	20	(10)				10
Metroscai Scarl in liquidazione	0	8				8
Cemat Est SA	0					0
TOTALE (a-b)	**202**	**243**	**0**	**(142)**	**(255)**	**48**

Valori in migliaia di euro

La voce accoglie i valori di carico delle partecipazioni in società controllate che al 31 dicembre 2007 risultano ancora non operative o poste in liquidazione e, pertanto, non consolidate.

La variazione in aumento riguarda:

- il valore di carico di Metroscai Scarl, controllata di Ferservizi SpA, società posta in liquidazione nel corso del 2007.
- il versamento a fondo perduto di 255mila euro effettuato nel corso dell'esercizio dalla Capogruppo alla società Sap Srl in liquidazione, interamente svalutato mediante riclassifica dal fondo oneri su partecipazioni, appositamente accantonato e corrispondente al valore del patrimonio netto negativo della società (6.413mila euro).

La variazione in diminuzione è relativa:

- alla società Sve Rail Italia Srl a seguito della sua fusione per incorporazione in Trenitalia SpA, che ha avuto effetti contabili e fiscali dal 1° gennaio 2007 come già descritto nella Relazione sulla Gestione;
- all'accantonamento al fondo svalutazione partecipazioni operato da Grandi Stazioni SpA sulle controllate Grandi Stazioni Pubblicità Srl e Grandi Stazioni Edicole Srl (complessivamente 20mila euro) per allinearne il valore del patrimonio netto al 31 dicembre 2007.

Immobilizzazioni finanziarie: Partecipazioni in imprese collegate

La voce "Partecipazioni in imprese collegate" ammonta a 200.900mila euro e si è movimentata come segue:

Partecipazioni in imprese collegate	31.12.2007	31.12.2006	Variazioni
Artesia Sas	188	179	9
ATI Rom	78	78	0
B.B.T. SE SpA	53.838	53.200	638
CIS - Cesar Information Service Scrl	26	26	0
Cisalpino AG	0	65.739	(65.739)
Combimed SA	13	13	0
East Rail Srl	60	57	3
Eurogateway Srl	447	421	26
Ferrovie Nord Milano SpA	26.629	32.959	(6.330)
Friuli Terminal Gate SpA	68	87	(19)
Hannibal SpA	0	1.417	(1.417)
ISFORT SpA	822	932	(110)
Logistica SA	196	24	172
LTF - Lyon Turin Ferroviarie Sas	95.054	96.654	(1.600)
Network Terminal Siciliani SpA	69	0	69
Novatrans Srl	40	40	0
Padova Container Service Srl	616	607	9
Pol Rail Srl	2.131	1.999	132
Porta Sud SpA	202	188	14
Quadrante Europa Terminal Gate SpA	555	656	(101)
Sideuropa Srl	608	475	133
Sinter Inland Terminal SpA	678	798	(120)
Società Alpe Adria SpA	292	288	4
Sodai SpA	6.558	6.995	(437)
Terminal Tremestieri Srl	295	283	12
TILO SA	744	674	70
T.R.W. SA	1.763	1.679	84
TSF - Tele Sistemi Ferroviari SpA	0	34.995	(34.995)
Viaggi e Turismo Marozzi Srl	2.848	2.946	(98)
Wisco SpA	6.082	5.921	161
TOTALE	**200.900**	**310.330**	**(109.430)**

Valori in migliaia di euro

Le variazioni intervenute nel corso dell'esercizio 2007 derivano, oltre che da incrementi e decrementi delle partecipazioni in base al metodo del patrimonio netto, dalle seguenti operazioni:

- riclassifica da parte di Trenitalia tra le imprese controllate della partecipazione detenuta nella Cisalpino AG che, come descritto in precedenza, ha determinato il consolidamento della partecipazione stessa secondo il metodo proporzionale;
- vendita della partecipazione nella Hannibal SpA al socio paritetico Contship Italia/Sogemar al prezzo di 60mila euro. Prima della cessione, come da accordi con l'altro socio, si è proceduto al ripianamento delle perdite rilevate nel 2007 tramite riduzione del capitale sociale e ripristino al minimo di legge; tale



vendita ha comportato una minusvalenza complessiva di 1.189mila euro, comprensiva dell'ammortamento dell'*excess cost* che residuava sulla partecipazione di 700mila euro;

- decremento di 6.330mila euro di Ferrovie Nord Milano SpA relativo principalmente agli effetti registrati sul patrimonio netto della società collegata, a seguito dell'abbattimento della riserva da scissione operato in concomitanza con il passaggio ai principi contabili internazionali (IFRS), effettuato in quanto società quotata sul mercato ristretto;
- decremento di 1.600mila euro della partecipata LTF - Lyon-Turin Ferroviarie Sas, detenuta da RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA, relativo alla quota dei contributi della Unione Europea incassati per conto di LTF - Lyon-Turin Ferroviarie Sas negli scorsi esercizi ed iscritti nel patrimonio netto della società collegata al 31 dicembre 2006. Tale decremento deriva dalla Decisione n. C 5821 della Commissione Europea secondo la quale la correlazione giuridico-economica tra le opere/lavori in corso ed i contributi concessi dovranno realizzarsi solo in capo ad LTF - Lyon-Turin Ferroviarie Sas.

  Si precisa, inoltre, che tale partecipazione ha avuto un incremento pari ad 43.550mila euro, a seguito del versamento, da parte di RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA, della quota parte del fabbisogno di competenza relativo alle sovvenzioni erogate per studi, ricognizioni e lavori preliminari della nuova linea ferroviaria tra Lione e Torino, interamente compensato dall'incremento dei contributi in conto impianti ricevuti dal Ministero dell'Economia e delle Finanze relativi al cap. 7122 per gli investimenti finanziari che sono contabilizzati a rettifica del valore della partecipazione stessa;
- incremento di 69mila euro, pari al valore del capitale sottoscritto per la costituzione da parte di RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA della Società Network Terminali Siciliani SpA partecipata al 50% (per 150mila euro) al netto del risultato di esercizio, come già riportato nella Relazione sulla Gestione;
- decremento di 34.995mila euro della partecipazione detenuta dalla Capogruppo in TSF SpA, a seguito del trasferimento della partecipazione nell'attivo circolante in quanto destinata alla vendita, come già illustrato nella Relazione sulla Gestione;
- riduzione dei patrimoni netti per effetto della distribuzione di dividendi da parte di Pol Rail Srl (350mila euro) e Sideuropa Srl (60mila euro).

Le differenze emerse negli esercizi precedenti tra il maggior valore di carico delle partecipazioni in imprese collegate ed il loro patrimonio netto contabile "*pro-quota*" (*excess cost*), sono state completamente ammortizzate.

Immobilizzazioni finanziarie: Partecipazioni in altre imprese

La voce "Partecipazioni in altre imprese" ammonta a 189.114mila euro e si è movimentata come segue:

Partecipazioni in altre imprese	31.12.2007	31.12.2006	Variazioni
Autolinee Chianti Valdarno	17	17	0
Autolinee Mugello Val di Sieve	16	16	0
BCC Bureau Central de Clearing	7	7	0
BoxXpress. de GmbH	43	38	5
Centro Merci Orte SpA	35	52	(17)
CEPIM Parma SpA	195	195	0
CIM SpA	329	329	0
Co.Tr.A.B	184	184	0
CO.TR.A.P.	652	652	0
Concessionaria Consortile Autostazione di Bologna	72	72	0
Consorzio ETL	10	10	0
Consorzio Italiano Infrastrutture e Trasporti IRAQ	400	400	0
Consorzio Train	0	27	(27)
Consorzio Unico Campania	37	37	0
Etruria Mobilità Scarl	8	8	0
Eurofima SpA	133.325	133.325	0
Eurolink SpA	32	32	0
Ferrovie Nord Milano Autoservizi SpA	47	421	(374)
Firenze Parcheggi SpA	427	427	0
Fondazione Memoriale Shoah di Milano	20	0	20
Gestione Servizi Interportuali Srl	75	77	(2)
Hit Rail B.V.	96	96	0
HUPAC SpA	111	111	0
HUPAC SA	520	520	0
Intercontainer Interfrigo ICF	1.506	1.506	0
Interporti Merci Padova SpA	316	316	0
Interporto A. Vespucci SpA	129	129	0
Interporto Bergamo Montello SIBEM SpA	42	89	(47)
Interporto Bologna SpA	204	204	0
Interporto Torino SpA	206	206	0
Kombi Dan AS	30	30	0
Novatrans SA	169	169	0
PiùBus Scarl	10	10	0
Quadrante Servizi	33	33	0
Ralpin AG	20	20	0
S.I.A.	19	19	0
Stretto di Messina SpA	49.683	49.683	0
Tecnoalimenti ScpA	26	26	0
U.I.R.R.	19	19	0
Altre	44	61	(17)
TOTALE	**189.114**	**189.573**	**(459)**

Valori in migliaia di euro

Le variazioni più significative riguardano:

- il decremento di valore della partecipazione minoritaria detenuta da Sita SpA nella società Ferrovie Nord Milano Autoservizi SpA, per la quale si è ritenuto di operare una svalutazione (374mila euro) sulla base delle risultanze contabili;
- l'uscita di Trenitalia SpA ed RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA dal Consorzio Train in quanto non ritenuto più strategico per l'attività delle società. Tale uscita ha comportato la cancellazione del valore della partecipazione, pari a 27mila euro, con rilevazione di una minusvalenza di pari importo;
- l'allineamento, da parte di Trenitalia SpA, del valore delle partecipazioni Centro Merci Orte SpA e Interporto Bergamo Montello SIBEM SpA al loro patrimonio netto, tenuto conto dei risultati d'esercizio e di quelli prospettici, per un effetto complessivo di 64mila euro.

Immobilizzazioni finanziarie: Crediti

I crediti delle immobilizzazioni finanziarie ammontano complessivamente a 2.200.343mila euro, con una variazione in aumento di 2.050.221mila euro rispetto al 31 dicembre 2006. Si riferisce interamente alla voce " Crediti verso altri" ed è così dettagliata:

Descrizione	31.12.2007	31.12.2006	Variazioni
Contributi a carico del personale per riliquidazione indennità di buonuscita art. 2 L. 87/94	0	2.127	(2.127)
Mutui al personale	143	146	(3)
Crediti d'imposta su Tfr	768	1.133	(365)
Depositi cauzionali	3.601	12.292	(8.691)
Crediti verso società Euterpe	67.854	60.093	7.761
Crediti verso Société Générale	2.450	11.294	(8.844)
Crediti verso il Ministero dell'Economia e delle Finanze per contributi quindicennali da riscuotere	2.066.738	0	2.066.738
Crediti verso il Ministero dell'Economia e delle Finanze per contributi *ex lege* 166/02	53.574	56.458	(2.884)
Crediti diversi	5.215	6.579	(1.364)
TOTALE	**2.200.343**	**150.122**	**2.050.221**

Valori in migliaia di euro

L'incremento della voce è dovuto principalmente all'iscrizione del credito verso il Ministero dell'Economia e delle Finanze per 2.066.738mila euro per la quota dei contributi quindicennali previsti dall'art. 1, comma 84 della Legge Finanziaria 2006 iscritti a fronte delle somme utilizzate a valere sul contratto di finanziamento definito lo scorso esercizio dalla Capogruppo con Cassa Depositi e Prestiti ed autorizzato con Decreto del Ministero dell'Economia e delle Finanze n. 123000 del 7 dicembre 2006. L'importo risulta già ridotto della quota rimborsata dal Ministero dell'Economia e delle Finanze pari a 113.120mila euro. La parte di tale credito esigibile oltre l'esercizio successivo ammonta ad 1.944.641mila euro; la quota di tale credito esigibile entro i cinque anni è pari a 639.806mila euro.

Per una più coerente contrapposizione tra il credito verso il Ministero dell'Economia e delle Finanze per contributi *ex lege* n. 166/2002 ed il corrispondente debito acceso con la Cassa Depositi e Prestiti è stata operata una riclassifica sui saldi al 31 dicembre 2006 (pari a 56.458mila euro) dalla voce "Crediti verso altri" dell'Attivo circolante, alla voce "Crediti verso altri" delle Immobilizzazioni finanziarie. In tale voce sono iscritti i crediti per incentivi al trasporto intermodale, riconosciuti con decreto da parte del Ministero dei Trasporti, alle società del Gruppo operanti nel settore, finanziati in un'unica soluzione da Cassa Depositi e Prestiti, a favore della quale è stata data delega irrevocabile all'incasso delle somme erogate annualmente dal Ministero dell'Economia e delle Finanze a titolo di contributo.

Il crediti al 31 dicembre 2007 sono composti da contributi stanziati per Cemat SpA (38.867mila euro), Italcontainer SpA (11.885mila euro) e FS Logistica SpA (2.822mila euro).

L'importo della voce esigibile oltre i 5 anni, relativo a tale voce, ammonta a 36.454mila euro.

Il credito verso la società Euterpe Finance (67.854mila euro) è da porre in relazione all'operazione di cartolarizzazione dei crediti verso l'Erario effettuata dalla Capogruppo nel 2004.

Tale credito rappresenta il *"Deferred purchase price"* (che verrà incassato alla scadenza dell'operazione) costituito dagli interessi maturati dal 1° gennaio 2003 al 27 maggio 2004 (data in cui la Capogruppo ha incassato *l'Initial purchase price*) cui si sono aggiunti gli interessi maturati fino al 31 dicembre 2007 per l'operazione di *"Interest rate swap"* collegata alla operazione di cartolarizzazione per complessivi 7.761mila euro. Per quanto riguarda le condizioni e le obbligazioni derivanti dal contratto le stesse risultano immutate rispetto a quelle dettagliate nel bilancio al 31 dicembre 2006.

Il credito verso la Société Générale è da porre in relazione all'operazione di *"Interest rate swap"* collegata alla cessione dei crediti Iva degli anni 1998 e 1999 effettuata lo scorso esercizio dalla Capogruppo e da TAV SpA, allo scopo di reperire parte delle risorse finanziarie necessarie al Gruppo.

Il decremento di tale credito è dovuto al pagamento effettuato alla Capogruppo e a TAV SpA da parte della Société Générale a seguito del rimborso da parte dell'Erario, avvenuto nel corso dell'esercizio, dei crediti Iva 1998 e 1999 (rispettivamente per 13.982mila euro e per 4.021mila euro) compensato dall'aumento per interessi maturati fino al 31 dicembre 2007 per la Capogruppo (9.159mila euro).
In considerazione del pressoché totale rimborso da parte dell'Erario degli interessi sui crediti originariamente ceduti, la Capogruppo e TAV SpA hanno provveduto alla chiusura dello *swap* con la Société Générale, rispettivamente in data 12 febbraio 2008 e 15 marzo 2007.
In merito agli interessi sui crediti Iva, occorre precisare che, dai dispositivi di pagamento notificati dall'Ufficio delle Entrate alla Capogruppo, relativi alle annualità 1996, 1997, 1998 e 1999, sono emerse differenze in ordine al computo degli interessi, in quanto l'Ufficio ha ritenuto di non riconoscere gli interessi di legge nel periodo intercorrente tra la data di sospensione dei rimborsi per "carichi pendenti" e la data in cui la Capogruppo ha presentato idonea garanzia, finalizzata allo sblocco dei crediti stessi. Ritenendo che tali interessi siano invece dovuti la Capogruppo – in ciò supportata da apposito parere di primario studio fiscale – ha presentato all'Ufficio apposite istanze per il riconoscimento dei crediti; ulteriori istanze, alla predetta Agenzia, hanno riguardato il riconoscimento degli interessi sul ritardato pagamento dei crediti da parte del Concessionario delle Riscossioni di Roma.
Infine, sono stati "cancellati", da parte di RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA, i crediti verso il personale relativi alla residua parte di contributi a carico dei dipendenti per la riliquidazione dell'indennità di buonuscita, iscritti in bilancio già dal 1994, a seguito dell'inesistenza di rimborsi ancora da effettuare. Tale operazione non ha interessato il conto economico in quanto ha avuto come contropartita l'utilizzo del fondo per rischi ed oneri, accantonato negli esercizi precedenti.

Immobilizzazioni finanziarie: Altri titoli

Descrizione	31.12.2007	31.12.2006	Variazioni
Altri titoli non quotati	2.609	2.915	(306)
TOTALE	**2.609**	**2.915**	**(306)**

Valori in migliaia di euro

La voce è attribuibile alle società TX Logistik AG (2.292mila euro) e TX Logistik Svezia (317mila euro) e si riferisce a fondi comuni di investimento.



Attivo circolante

Rimanenze

Le rimanenze, al netto del fondo svalutazione, ammontano a 1.377.909mila euro con una variazione in diminuzione di 246.229mila euro rispetto al 31 dicembre 2006 e risultano così composte:

Descrizione	31.12.2007	31.12.2006	Variazioni
Materie prime, sussidiarie e di consumo	969.425	958.502	10.923
Fondo svalutazione	(178.269)	(149.470)	(28.799)
Valore netto	791.156	809.032	(17.876)
Lavori in corso su ordinazione	30.465	31.909	(1.444)
Fondo svalutazione	(350)	(352)	2
Valore netto	30.115	31.557	(1.442)
Prodotti finiti e merci	71	116	(45)
Acconti	3.914	3.582	332
Cespiti radiati da alienare	74.025	73.093	932
Fondo svalutazione	(46.184)	(45.827)	(357)
Valore netto	27.841	27.266	575
Immobili e terreni *trading*	524.812	752.585	(227.773)
TOTALE	**1.377.909**	**1.624.138**	**(246.229)**

Valori in migliaia di euro

Il valore netto delle "Materie prime, sussidiarie e di consumo" subisce una riduzione riconducibile principalmente alle società RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA (12.359mila euro) e Trenitalia SpA (6.525mila euro). Per quanto riguarda RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA, alla variazione positiva di 2.271mila euro, attribuibile alla riduzione di materiale destinato agli investimenti, di materiale d'armamento e di impianti elettrici (10.359mila euro) compensata dall'utilizzo del fondo svalutazione per materiali di scorta radiati (12.630mila euro), si contrappone la riclassifica dal fondo adeguamento valore scorte iscritto nel passivo alla voce "Fondo per altri rischi e oneri" al fondo svalutazione delle materie prime, a fronte della stima effettuata delle scorte da radiare o svalutare (14.630mila euro).
Per quanto riguarda Trenitalia SpA, pur in presenza di maggiori acquisti di materiali di prima dotazione, forniti con il nuovo materiale rotabile acquistato, il cui impiego è legato ad esigenze manutentive pluriennali (20.275mila euro), si registra una diminuzione delle giacenze a seguito dell'accantonamento al fondo svalutazione, effettuato per adeguare il valore delle rimanenze al piano di dismissione dei rotabili e all'indice di rotazione delle scorte (26.800mila euro).
Si segnala infine che tale voce riflette una riclassifica dei saldi al 31 dicembre 2006 operata dalla società Tevere TPL Scarl per 109mila euro.
La variazione della voce "Lavori in corso su ordinazione" è dovuta principalmente al decremento delle rimanenze fatto registrare da Trenitalia SpA (1.679mila euro) a seguito del completamento dei lavori di manutenzione dei rotabili di proprietà di terzi e da Grandi Stazioni SpA (968mila euro) a seguito del completamento delle attività tecniche relative alla riqualificazione delle stazioni, compensato dall'incremento dei lavori svolti da Italferr SpA verso il mercato (550mila euro). In tale voce è ricompresa, altresì, una riclassifica dalla voce Immobilizzazioni in corso delle Immobilizzazioni immateriali per 686mila euro.
La voce "Cespiti radiati da alienare" al netto del fondo svalutazione, registra un incremento di 575mila euro riconducibile essenzialmente al materiale rotabile radiato da alienare della società Trenitalia SpA.

La variazione in diminuzione della voce "Immobili e terreni *trading*", riferibile interamente alla Capogruppo, cui sono stati attribuiti immobili e terreni di *trading* a seguito della scissione totale di Ferrovie Real Estate SpA, è dovuta essenzialmente alle vendite dell'esercizio (35.496mila euro) e alla riclassifica del complesso della Direzione Generale di Piazza della Croce Rossa, alla voce "Fabbricati civili" delle Immobilizzazioni materiali (194.379mila euro), parzialmente compensata dai lavori di ristrutturazione su immobili (1.277mila euro) e dall'incremento dei lavori ancora in corso effettuati nell'esercizio (825mila euro).

Crediti

La posta ammonta a 7.425.323mila euro con una variazione in diminuzione di 1.987.722mila euro rispetto al 31 dicembre 2006.

Crediti: Verso clienti

I crediti verso clienti, al netto del fondo svalutazione, ammontano a 1.928.066mila euro e sono così dettagliati:

Descrizione	31.12.2007	31.12.2006	Variazioni
Clienti ordinari	849.679	840.644	9.035
Amministrazioni dello Stato	192.531	127.986	64.545
Ferrovie Estere	52.655	104.548	(51.893)
Ferrovie in concessione	47.063	46.591	472
Agenzie e altre aziende di trasporto	20.179	21.697	(1.518)
Crediti da Contratto di Servizio	765.959	1.201.147	(435.188)
TOTALE	**1.928.066**	**2.342.613**	**(414.547)**

Valori in migliaia di euro

L'importo della voce esigibile oltre i cinque anni ammonta a 13.873mila euro e si riferisce alla Capogruppo (11.826mila euro) e a RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA (2.047mila euro).

La voce "Crediti verso clienti ordinari" si è incrementata (9.035mila euro) principalmente per effetto dei:

- maggiori crediti di Tevere TPL Scarl (50.223mila euro), per la gran parte riferiti a crediti vantati verso la società ATAC SpA (47.816mila euro) per il residuo delle attività rese nell'esercizio 2006 e nell'esercizio 2007;
- minori crediti di Fercredit SpA (23.244mila euro) e RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA (19.609mila euro).

L'incremento della voce "Amministrazioni dello Stato" si riferisce essenzialmente a Trenitalia SpA (57.726mila euro), per maggiori servizi integrati, a FS Logistica SpA (30.430mila euro), per il maggior credito derivante dai servizi di trasporto rifiuti vantato nei confronti del "Commissario di Governo Emergenza Rifiuti Regione Campania", compensato dai minori crediti vantati da RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA (20.422mila euro), diminuiti per effetto degli incassi ricevuti nel corso dell'esercizio.

Per quanto riguarda i crediti vantati da FS Logistica SpA nei confronti del "Commissario di Governo Emergenza Rifiuti Regione Campania", pari a fine 2007 a 81.896mila euro, sono relativi ai servizi resi sulla base della convenzione originaria (15 febbraio 2001) e successivi rinnovi contrattuali (aprile 2007); si specifica che tali crediti – anche se continuano a sussistere criticità relativamente ai flussi di pagamento per i servizi resi – sono ritenuti comunque esigibili considerando la natura giuridica del debito ed il fatto che il Commissario ha assunto su di sé qualsiasi onere finanziario sostenuto dalla società relativamente alla gestione di tali crediti.

La voce "Crediti da Contratto di Servizio" si riferisce a Trenitalia SpA (757.958mila euro) e a Sita SpA (8.001mila euro) per i crediti verso il Ministero dell'Economia e delle Finanze e verso le Regioni a Statuto ordinario per Contratti di servizio pubblico.

La variazione in diminuzione della voce "Crediti da Contratto di Servizio" deriva principalmente dall'incasso della gran parte dei crediti residui maturati da Trenitalia SpA fino al 31 dicembre 2006 verso il citato Ministero (584.677mila euro), compensato dall'aumento dei crediti verso alcune Regioni a Statuto ordinario registrato da Trenitalia SpA (152.208mila euro) a causa del rallentamento dei pagamenti dei corrispettivi stessi; permangono ancora crediti residui fino al 31 dicembre 2006 verso il Ministero dell'Economia e delle Finanze per 19.826mila euro.
Si fa altresì presente che la società Trenitalia SpA, a fine esercizio, ha incassato tutti i crediti maturati verso il Ministero dell'Economia e delle Finanze a valere del Contratto di Servizio 2007, oltre ad una corresponsione aggiuntiva di 320milioni di euro quale remunerazione degli obblighi di servizio pubblico con lo Stato fino al 2003 per un importo complessivo pari a 1.359.373mila euro.

Crediti: Verso imprese controllate

La voce ammonta a 11.349mila euro ed è così dettagliata per natura:

Natura	31.12.2007	31.12.2006	Variazioni
Commerciali	6.084	5.865	219
Finanziari	5.265	0	5.265
TOTALE	**11.349**	**5.865**	**5.484**

Valori in migliaia di euro

Non vi sono crediti esigibili oltre i cinque anni.
La voce si riferisce essenzialmente ai crediti derivanti da rapporti di natura commerciale verso la controllata SAP Srl in liquidazione (5.950mila euro), e a crediti derivanti da rapporti di natura finanziaria verso la controllata Metroscai Scarl, posta in liquidazione dall'esercizio in corso (5.265mila euro).

Crediti: Verso imprese collegate

La voce ammonta a 18.544mila euro ed è così dettagliata per natura:

Natura	31.12.2007	31.12.2006	Variazioni
Commerciali	17.294	41.908	(24.614)
Finanziari:			
- finanziamenti	1.250	1.250	0
Altri			
- diversi	0	83	(83)
TOTALE	**18.544**	**43.241**	**(24.697)**

Valori in migliaia di euro

Non vi sono crediti esigibili oltre i cinque anni.
I crediti di importo più significativo riguardano rapporti di natura commerciale intrattenuti con le società Viaggi e Turismo Marozzi Srl (7.986mila euro), Pol Rail Srl (2.769mila euro), TSF SpA (1.865mila euro) e Alpe Adria SpA (1.392mila euro). Si specifica che il decremento dei crediti commerciali è imputabile principalmente ai crediti verso Cisalpino AG in quanto la società, come già evidenziato, a partire dall'esercizio in corso viene consolidata con il metodo proporzionale e non più con il metodo del patrimonio netto.
I crediti finanziari sono relativi al finanziamento concesso da Trenitalia SpA alla società Logistica SA per esigenze finanziarie della sua partecipata Autostrada Ferroviaria Alpina Srl.

Crediti: Crediti tributari

I crediti tributari ammontano a 2.873.098mila euro e sono così dettagliati:

Descrizione	31.12.2007	31.12.2006	Variazioni
Iva	2.708.479	3.414.140	(705.661)
Irpeg/Ires	90.631	87.798	2.833
Irap	7.598	75.068	(67.470)
Altre	66.390	60.482	5.908
TOTALE	**2.873.098**	**3.637.488**	**(764.390)**

Valori in migliaia di euro

Non vi sono crediti esigibili oltre i cinque anni.

I crediti per Iva più significativi riguardano la Capogruppo (2.599.708mila euro), TAV SpA (79.867mila euro), RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA (18.130mila euro) e Trenitalia SpA (5.541mila euro).

La diminuzione dei crediti per Iva è più che giustificata dal rimborso ricevuto dalla Capogruppo e da TAV SpA dei crediti relativi agli anni 2000, 2001, 2002 e 2003, comprensivo della quota interessi, rispettivamente per 884.619mila euro e per 305.627mila euro, compensata dall'aumento fatto registrare dalla Capogruppo per l'Iva di *pool*.

I crediti per Irpeg/Ires si riferiscono principalmente alla Capogruppo (82.746mila euro), a TAV SpA (4.392mila euro) e ad RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA (1.422mila euro).

I crediti per Irap riguardano essenzialmente TAV SpA (5.627mila euro). Il decremento è per la maggior parte riconducibile a Trenitalia SpA (53.676mila euro) e a TAV SpA (8.829mila euro) per l'assorbimento degli acconti versati negli anni precedenti a parziale rettifica del debito maturato.

Si segnala, infine, che nella voce "Altre" sono iscritti crediti tributari per l'imposta di registro, comprensivi degli interessi legali maturati, versata da Trenitalia SpA all'atto di compravendita del ramo d'azienda e risultata solo successivamente non dovuta ai sensi della Legge n. 388/2000 – Finanziaria 2001 (59.210mila euro).

Crediti: Imposte anticipate

La voce ammonta a 29.404mila euro ed è così dettagliata:

Descrizione	Valori al 31.12.2006	Incrementi	Decrementi	Riclassifiche e Altre variazioni	Valori al 31.12.2007
Imposte anticipate	11.946	17.661	(187)	(381)	29.039
Imposte anticipate di consolidamento	489	98	(222)	0	365
TOTALE	**12.435**	**17.759**	**(409)**	**(381)**	**29.404**

Valori in migliaia di euro

Non vi sono imposte anticipate esigibili oltre i cinque anni.

La colonna "Riclassifiche e Altre variazioni" comprende essenzialmente i saldi al 31 dicembre 2006 della società Metroscai Scarl, posta in liquidazione dall'esercizio in corso (398mila euro).

Per altre informazioni inerenti la fiscalità differita, si rinvia alla sezione sulle imposte sul reddito della presente nota integrativa.

Crediti: Verso altri

I crediti verso altri, al netto del fondo svalutazione, ammontano a 2.564.861mila euro e sono così dettagliati:

Descrizione	31.12.2007	31.12.2006	Variazioni
Personale	23.181	22.499	682
Ministero dell'Economia e delle Finanze	1.885.118	3.003.368	(1.118.250)
Contributi in conto impianti da UE, altri Ministeri e altri	15.624	18.494	(2.870)
Altre Amministrazioni dello Stato	60.870	56.450	4.420
Ferrovie, Agenzie ed altre aziende di trasporto	7.492	48.494	(41.002)
Operazioni di compravendita con obbligo di retrocessione: - pronti contro termine	380.997	70.565	310.432
Debitori diversi	191.579	151.533	40.046
TOTALE	**2.564.861**	**3.371.403**	**(806.542)**

Valori in migliaia di euro

Non ci sono crediti verso altri esigibili oltre i cinque anni.

I crediti verso il "Ministero dell'Economia e delle Finanze" sono di seguito analizzati:

Descrizione	Valori al 31.12.2006	Incrementi	Decrementi	Valori al 31.12.2007
Contributi in conto esercizio:				
- Somme dovute in forza del Contratto di Programma per esercizi precedenti: conguagli e ritenute per personale in mobilità	20.614	0	(20.614)	0
- Somme dovute in forza del CdP	1.417.375	1.154.093	(1.154.093)	1.417.375
- Somme dovute in forza del CdS 2001	49.983	0	(67)	49.916
Contributi in conto impianti	1.233.875	3.695.500	(4.511.603)	417.772
Crediti per interessi	281.491	0	(281.491)	0
Legge 87/94	30	55	(30)	55
TOTALE	**3.003.368**	**4.849.648**	**(5.967.898)**	**1.885.118**

Valori in migliaia di euro

I crediti relativi alle "Somme dovute in forza del Contratto di Programma" (CdP) iscritti negli esercizi precedenti da RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA, a seguito della comunicazione da parte del Ministero dell'Economia e delle Finanze che precisa che *"la suddetta somma oggetto di decreti ministeriali di riduzione degli stanziamenti di bilancio deve essere considerata una riduzione definitiva di spesa"*, sono stati cancellati mediante utilizzo del fondo appositamente iscritto a copertura dei rischi derivanti dal mancato incasso di tali somme.

I crediti relativi alle "Somme dovute in forza del Contratto di Programma" (CdP) si riferiscono ad RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA e riguardano gli anni 2000 (1.249.695mila euro), 2001 (154.937mila euro), 2004 (1.154mila euro), 2005 (645mila euro) e 2007 (10.944mila euro). Le somme stanziate relative all'esercizio in corso risultano pari a 1.154.093mila euro. Nel corso dell'esercizio sono stati incassati la residua parte dell'anno 2006 (10.944mila euro) e la gran parte dello stanziamento relativo all'esercizio in corso (1.143.149mila euro).

I crediti relativi alle "Somme dovute in forza del Contratto di servizio pubblico" (CdS) si riferiscono alla società Trenitalia SpA per i residui relativi all'esercizio 2001.

I crediti relativi a "Contributi in conto impianti" si riferiscono alla società RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA e sono relativi a:

- cap. 7122 *Contributi in conto impianti da corrispondere all'impresa Ferrovie dello Stato per la realizzazione di un programma di investimenti per lo sviluppo e ammodernamento delle infrastrutture ferroviarie* per 103.876mila euro (stanziamento residuo relativo all'esercizio in corso);
- cap. 7123 *Contributi in conto impianti da corrispondere all'impresa Ferrovie dello Stato per la realizzazione di opere specifiche*, per 288.073mila euro, di cui 206.625mila euro relativo all'esercizio in corso;

- cap. 7242 *Sovvenzioni Straordinarie a Ferrovie dello Stato per l'attuazione di varie disposizioni legislative*, per 25.823mila euro, già iscritti in sede di Bilancio 2006.

Nel corso dell'esercizio 2007 la società RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA, in qualità di gestore dell'infrastruttura nazionale, si è iscritta crediti verso il Ministero dell'Economia e delle Finanze per contributi in conto impianti per un importo pari agli stanziamenti per RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA e TAV SpA relativi all'anno 2007 (3.695.500mila euro), destinati agli investimenti infrastrutturali anche relativi al Sistema Alta Velocità/Alta Capacità. Si specifica che nel corso dell'esercizio la società ha incassato l'intero stanziamento del contributo quindicennale previsto dall'art. 1 comma 964 della Legge Finanziaria 2007 (320.000mila euro) e quota parte del credito cap. 7122 relativo all'esercizio in corso (3.065.000mila euro). Inoltre, la società ha incassato quota parte dei residui 2005-2006 cap. 7122 (566.791mila euro) e dei residui 2003-2004-2005 cap.7123 (559.813mila euro).

I crediti verso il Ministero dell'Economia e delle Finanze per interessi a copertura degli oneri finanziari relativi al contratto di finanziamento del progetto Alta Velocità/Alta Capacità, si riferiscono alle società RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA e TAV SpA e sono stati interamente liquidati nel mese di luglio 2007.

I crediti per "Contributi in conto impianti da Unione Europea, altri Ministeri e altri" si riferiscono ad RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA ed accolgono i contributi ricevuti dall'Unione Europea, da altri Ministeri e da altre società (es. Anas, Enel, Area Stazione Parma, Soc. Italiana per il Gas, ecc.) che nell'esercizio precedente erano allocati in parte tra i crediti verso le Pubbliche Amministrazioni (8.446mila euro) ed in parte tra i debitori diversi (10.048mila euro).

I crediti verso "Altre Amministrazioni dello Stato" riguardano essenzialmente:

- i crediti verso Pubbliche amministrazioni di Sita SpA (24.087mila euro) e Tevere TPL Scarl (5.542mila euro) per la copertura dei rinnovi contrattuali CCNL Autoferrotranvieri;
- i crediti per contributi *ex Lege* n. 166/2002 riconosciuti a Trenitalia SpA (27.909mila euro) dall'allora Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti di concerto con il Ministero dell'Economia e delle Finanze su progetti per lo sviluppo del trasporto merci per ferrovia con la modalità del combinato.

Il loro incremento è attribuibile principalmente a Sita SpA (2.318mila euro) e a Tevere TPL Scarl (3.358mila euro).

Per una più coerente contrapposizione tra il credito verso il Ministero dell'Economia e delle Finanze per contributi *ex Lege* n. 166/2002 ed il corrispondente debito acceso con la Cassa Depositi e Prestiti, come già commentato nei Crediti delle Immobilizzazioni finanziarie, è stata operata una riclassifica sui saldi al 31 dicembre 2006 (pari a 56.458mila euro) dalla voce "Crediti verso altri" dell'Attivo Circolante, alla voce "Crediti verso altri" delle Immobilizzazioni finanziarie.

Il decremento dei crediti verso le "Ferrovie, Agenzie ed altre aziende di trasporto" è attribuibile principalmente a Sita SpA (41.235mila euro) per effetto della definizione di gran parte delle partite di debito/credito nei confronti dei partners delle Associazioni Temporanee d'Impresa per il periodo successivo al 31 dicembre 2004, procedendo alla relativa compensazione.

L'incremento dei crediti per "Operazioni pronti contro termine" deriva essenzialmente dai maggiori investimenti della Capogruppo (310.998mila euro).

La voce "Debitori diversi" è così dettagliata:

Debitori diversi	**31.12.2007**	**31.12.2006**	**Variazioni**
Acconti a fornitori per prestazioni correnti	31.264	37.973	(6.709)
Ricavi da fatturare	6.648	5.762	886
Crediti verso Compagnie di assicurazione per indennizzi liquidati	3.469	2.875	594
Crediti in corso di recupero	476	473	3
Altre partite	149.722	104.450	45.272
TOTALE	**191.579**	**151.533**	**40.046**

Valori in migliaia di euro

Il decremento della voce "Acconti a fornitori" è riconducibile essenzialmente a Trenitalia SpA per il recupero degli acconti corrisposti alle imprese fornitrici di prestazioni di pulizia a seguito della decorrenza dei termini previsti in contratto per il recupero degli stessi (9.169mila euro).

L'incremento delle "Altre partite" è riconducibile essenzialmente a Trenitalia SpA (2.805mila euro) per crediti verso istituti previdenziali e a RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA (28.454mila euro) per l'iscrizione, a seguito dell'Atto transattivo del 15 ottobre 2007, dei crediti verso il Gruppo Cosiac per un importo complessivo pari a 37.684mila euro, parzialmente incassati per 9.230mila euro, come successivamente rappresentato nel commento dei "Fondi per altri rischi e oneri".

Operazioni di compravendita con obbligo di retrocessione

Trattasi di investimenti finanziari in pronti contro termine. Nella tabella seguente è riportata la situazione relativa alle prestazioni in essere al 31 dicembre 2007.

Operazioni di pronti contro termine	
Stato Patrimoniale:	
- crediti verso altri - crediti verso Banche	380.997
- ratei attivi	531
Conto Economico:	
- proventi finanziari	5.907
Effetto sul patrimonio netto	
- prima delle imposte	5.928
- dopo le imposte	5.614
Effetto sul risultato d'esercizio	
- prima delle imposte	5.907
- dopo le imposte	5.594

Attività finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni

La voce ammonta a 39.231mila euro con una variazione in aumento di 25.406mila euro rispetto al 31 dicembre 2006.

Attività finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni: Partecipazioni

La voce si è così movimentata nel corso dell'esercizio:

Società	**31.12.2007**	**31.12.2006**	**Variazioni**
Partecipazioni in imprese collegate			
M.T.O. - Modena Terminal Operator Srl	0	56	(56)
TSF - Tele Sistemi Ferroviari SpA	31.959	0	31.959
TOTALE	**31.959**	**56**	**31.903**

Valori in migliaia di euro

La voce si riferisce alla partecipazione in TSF – Telesistemi Ferroviari SpA trasferita dalla Capogruppo all'attivo circolante in quanto destinata alla vendita ed iscritta al valore del patrimonio netto rettificato al 31 dicembre 2006, diminuito dell'importo dei dividendi erogati nel 2007 alla Capogruppo stessa (3.035mila euro).

Attività finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni: Altri titoli

La voce ammonta a 7.272mila euro ed è così dettagliata:

Descrizione	31.12.2007	31.12.2006	Variazioni
Titoli pubblici	0	2.778	(2.778)
Altri titoli non quotati	7.272	10.990	(3.718)
TOTALE	**7.272**	**13.768**	**(6.496)**

Valori in migliaia di euro

La posta si riferisce essenzialmente a Cemat SpA (7.270mila euro) ed è relativa ad un fondo assicurativo. Il suo decremento è da attribuire alla vendita di titoli effettuata da Sita SpA (6.264mila euro) e da Sogin Srl (1.514mila euro), compensata dalla sottoscrizione di un'ulteriore fondo assicurativo da parte di Cemat SpA.

Disponibilità liquide

La voce ammonta a 3.656.258mila euro con una variazione in aumento di 807.578mila euro rispetto al 31 dicembre 2006. Essa è così dettagliata:

Descrizione	31.12.2007	31.12.2006	Variazioni
Depositi bancari e postali	1.244.553	2.530.385	(1.285.832)
Assegni	187	191	(4)
Denaro e valori in cassa	46.418	49.690	(3.272)
Conti correnti di tesoreria	2.365.100	268.414	2.096.686
TOTALE	**3.656.258**	**2.848.680**	**807.578**

Valori in migliaia di euro

La voce "Depositi bancari e postali" si riferisce principalmente alla Capogruppo (1.158.091mila euro). Il suo decremento si riferisce essenzialmente ai versamenti effettuati dalla Capogruppo a favore delle società RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA e TAV SpA delle somme relative al prestito contratto con la Cassa Depositi e Prestiti (2.179.858mila euro) che sono state utilizzate dalle società per la realizzazione degli investimenti infrastrutturali, e ai minori impieghi a breve (39.500mila euro), compensati dai maggiori depositi a scadenza (358.000mila euro), e dalle somme residue relative al prestito contratto con BEI nel corso dell'esercizio, destinato al finanziamento dell'Infrastruttura ferroviaria, ancora da erogare alle controllate RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA e TAV SpA (572.619mila euro).

Nei "Depositi bancari e postali" della società RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA sono compresi fondi vincolati a particolari destinazioni per 1.029mila euro, a fronte di pignoramenti disposti dall'Autorità Giudiziaria per contenziosi di natura giuslavoristica. Tra le disponibilità liquide della società si evidenziano inoltre 24.000mila euro relativi a pignoramenti notificati alle banche per la stessa tipologia di contenzioso, che non hanno dato origine a vincoli di indisponibilità.

L'importo dei "Conti Correnti di Tesoreria" rappresenta quanto accreditato dal Ministero dell'Economia e delle Finanze alla Capogruppo (48.213mila euro), alla società RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA (2.165.968mila euro) e alla società Trenitalia SpA (150.919mila euro) per il Contratto di servizio pubblico 2007. Per quanto riguarda RFI - Rete Ferroviaria Italiana, si fa presente che la giacenza del "Conto Corrente di Tesoreria" si riferisce essenzialmente al residuo dei versamenti effettuati dal Ministero dell'Economia e delle Finanze in relazione al cap. 7122 - *Contributi in conto impianti da corrispondere all'impresa Ferrovie dello Stato per la realizzazione di un programma di investimenti per lo sviluppo e ammodernamento delle infrastrutture ferroviarie.*

Si precisa che nei conti correnti di Tesoreria della Capogruppo sono compresi fondi vincolati al ripristino delle opere danneggiate dall'alluvione del Piemonte avvenuta nel 1994 di cui alla Legge n. 35/1995, per un ammontare di 11.287mila euro, somme che dovranno essere restituite al Ministero dell'Economia e delle Finanze dalla controllata RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA, in quanto non utilizzate.

Ratei e risconti attivi

La voce ammonta a 29.449mila euro con una variazione in aumento di 3.438mila euro rispetto al 31 dicembre 2006. Essa è così dettagliata:

Descrizione	31.12.2007	31.12.2006	Variazioni
Ratei attivi			
Interessi attivi	6.497	2.465	4.032
Altri ratei attivi	1.044	436	608
	7.541	**2.901**	**4.640**
Risconti attivi			
Fitti passivi	1.363	1.501	(138)
Interessi passivi	20	753	(733)
Premi di assicurazione	432	499	(67)
Canoni di *leasing*	110	168	(58)
Altri risconti attivi	19.983	20.189	(206)
	21.908	**23.110**	**(1.202)**
TOTALE	**29.449**	**26.011**	**3.438**

Valori in migliaia di euro

L'incremento della voce "Interessi attivi" si riferisce essenzialmente alla società Trenitalia SpA (3.303mila euro) per maggiori interessi su operazioni *collar* e *swap*.



Stato patrimoniale: passivo

Patrimonio netto

Il Patrimonio Netto di Gruppo ammonta a 35.895.398mila euro, con una variazione negativa di 426.774mila euro rispetto al 31 dicembre 2006.
Nelle tabella seguente è riportata la movimentazione del patrimonio netto nell'esercizio 2007.

Composizione Patrimonio netto	Saldo al 31.12.2006	Destinazione del risultato d'esercizio	Altre variazioni			Risultato di esercizio	Saldo al 31.12.2007
			Incrementi	Decrementi	Altre variazioni		
Capitale	38.790.425						38.790.425
Riserva legale	10.424						10.424
Altre riserve:							
Riserva Straordinaria	27.897						27.897
Avanzo da scissione	0				254.599		254.599
Contributi della UE e di Enti Pubblici	2.797						2.797
Riserva per differenze da traduzione	(618)			(1.815)			(2.433)
Riserva di consolidamento	2.759			(93)			2.666
Utili (perdite) portati a nuovo e altre riserve	(392.172)	(2.119.340)			(261.497)		(2.773.009)
Risultato di esercizio	(2.119.340)	2.119.340				(417.968)	(417.968)
TOTALE	**36.322.172**	**0**		**(1.908)**	**(6.898)**	**(417.968)**	**35.895.398**

Valori in migliaia di euro

Il capitale sociale del Gruppo al 31 dicembre 2007, che riflette quello della Capogruppo, ammonta a 38.790.425.485 euro e non ha subito variazioni rispetto all'esercizio 2006.

Riserva Legale

La riserva legale, pari a 10.424mila euro, risulta invariata rispetto all'esercizio precedente.

Avanzo da scissione

L'iscrizione della nuova riserva deriva dall'operazione di scissione totale doppia della società Ferrovie Real Estate SpA in favore della Capogruppo e di Trenitalia SpA, effettuata nel 2007 e già commentata nella Relazione sulla Gestione, che ha generato per la Capogruppo un avanzo da scissione pari a 254.599mila euro.

Riserva per differenze da traduzione

La riserva da differenze di traduzione risulta negativa per 2.433mila euro, subendo una riduzione di 1.815mila euro, dovuta alla fluttuazione negativa del cambio relativo al franco svizzero per le società Cisalpino AG, TILO SA e TX Logistik CH e alla corona svedese per TX Logistik Svezia, compensato in parte dalla fluttuazione positiva della corona ceca per Grandi Stazioni Ceska Republica.

Riserva di consolidamento

La riserva di consolidamento passa da 2.759mila euro a 2.666mila euro e si decrementa principalmente per l'uscita dal Gruppo della società M.T.O. Srl

Utili (perdite) a nuovo

Il valore riflette sostanzialmente le perdite e gli utili riportati a nuovo delle società consolidate, nonché le rettifiche di consolidamento emerse nei precedenti esercizi.

Prospetto di raccordo al 31.12.2007 e al 31.12.2006 tra il patrimonio netto e il risultato della Capogruppo Ferrovie dello Stato SpA e il patrimonio netto e il risultato consolidati

	31 dicembre 2007		31 dicembre 2006	
	Patrimonio Netto	Risultato di esercizio	Patrimonio Netto	Risultato di esercizio
Bilancio Ferrovie dello Stato SpA	35.968.996	(457.893)	36.172.290	(1.937.482)
- Utili (perdite) delle partecipate consolidate dopo l'acquisizione al netto dei dividendi e delle svalutazioni:				
- quota di competenza del gruppo degli utili (perdite) dell'esercizio e di quelli precedenti	(2.043.274)	(312.029)	(1.792.135)	(2.096.680)
- elisione svalutazione partecipazioni	2.072.557	406.156	2.007.773	1.984.219
- storno dividendi	(5.029)	(37.867)	(5.029)	(91.326)
Totale	24.253	56.260	210.608	(203.786)
- Altre rettifiche di consolidamento:				
- valutazione a patrimonio netto delle partecipazioni in imprese controllate non consolidate e collegate	(7.365)	(739)	12.512	10.079
- storno utili/perdite infragruppo	(385.040)	(95.021)	(289.982)	(60.415)
- ammortamento differenza di consolidamento	(50.632)	(1.556)	(49.096)	(1.928)
- storno imposte da consolidato fiscale	280.167	71.735	208.432	78.901
- altre	61.988	9.247	52.470	(4.709)
Totale	(100.882)	(16.334)	(65.664)	21.928
- Riserve per contributi da Enti pubblici ricevuti da società consolidate	2.797	0	2.797	0
- Riserva di consolidamento	2.666	0	2.759	0
- Riserva da differenze di traduzione	(2.433)	0	(618)	0
Patrimonio netto di Gruppo	**35.895.398**	**(417.968)**	**36.322.172**	**(2.119.340)**
- Patrimonio netto di competenza dei terzi (escluso utile/perdita)	111.903	0	117.350	0
- Utile (perdita) di competenza dei terzi	8.850	8.850	3.859	3.859
Patrimonio netto dei terzi	**120.753**	**8.850**	**121.209**	**3.859**
TOTALE PATRIMONIO NETTO CONSOLIDATO	**36.016.151**	**(409.117)**	**36.443.381**	**(2.115.481)**

Valori in migliaia di euro

Fondi per rischi ed oneri

La posta ammonta a 28.164.878mila euro con una variazione in diminuzione di 747.044mila euro rispetto al 31 dicembre 2006.
Si riportano di seguito la composizione e la movimentazione dell'esercizio:

Descrizione	Saldo al 31.12.2006	Accanto-namenti	Utilizzi	Rilascio fondi eccedenti	Altre variazioni	Saldo al 31.12.2007
Fondo per trattamento di quiescenza e obblighi simili	2.629	0	(378)	0	(2.251)	0
Fondo imposte, anche differite	26.015	35.549	(901)	(1.660)	(70)	58.933
Fondo ristrutturazione industriale	314.078	0	(53.804)	0	0	260.274
Fondo ristrutturazione *ex lege* 448/98 e relativo fondo integrativo	23.940.596	0	(467.699)	0	0	23.472.897
Fondo ristrutturazione settore Cargo	320.000	0	(320.000)	0	0	0
Fondo manutenzione ordinaria	2.323.000	0		0	0	2.323.000
Fondo per altri rischi ed oneri	1.985.604	446.151	(179.142)	(189.703)	(13.136)	2.049.774
TOTALE	**28.911.922**	**481.700**	**(1.021.924)**	**(191.363)**	**(15.457)**	**28.164.878**

Valori in migliaia di euro

Fondo per trattamento di quiescenza e obblighi simili

Il Fondo per trattamento di quiescenza e obblighi simili, costituito dalla controllata indiretta Sita SpA a titolo di fondo integrativo Tfr e fondo per collocamento in quiescenza ai fini dell'incentivazione all'esodo anticipato del personale, è stato utilizzato nel corso dell'esercizio per 378mila euro e quindi azzerato tramite la riclassifica nel Fondo per altri rischi ed oneri, a seguito del processo di rivisitazione delle passività potenziali della società che ha portato a destinare il fondo residuo a copertura di aree ritenute maggiormente critiche.

Fondo imposte, anche differite

Il fondo risulta così movimentato:

Descrizione	Saldo al 31.12.2006	Accanto-namenti	Utilizzi	Rilascio fondi eccedenti	Altre variazioni	Saldo al 31.12.2007
Fondo imposte	6.655	16.267	0	0	(111)	22.811
Fondo imposte differite	19.360	19.282	(901)	(1.660)	41	36.122
TOTALE	**26.015**	**35.549**	**(901)**	**(1.660)**	**(70)**	**58.933**

Valori in migliaia di euro

Il fondo imposte, concernente il contenzioso tributario, risulta costituito principalmente da:

- 1.257mila euro per l'accantonamento effettuato da RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA nel 2007, a fronte di un avviso di accertamento dell'Agenzia delle Entrate di Roma, relative alle imposte sul reddito dell'esercizio 2002;
- 15.000mila euro per l'accantonamento effettuato nel 2007 sempre da RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA, relativamente alla quantificazione degli oneri Ici da versare a seguito delle attività di accatastamento dei complessi immobiliari di stazione;
- 398mila euro per accantonamenti stanziati da TAV SpA negli esercizi precedenti, a fronte di Processi Verbali di Constatazione formulati dalla Guardia di Finanza e conseguenti avvisi di rettifica dell'Ufficio delle Entrate riguardanti Iva, Imposte dirette ed altre imposte. Gli Amministratori della società, sulla base

delle positive sentenze, pur se ancora suscettibili di impugnativa, e del parere largamente positivo espresso, a suo tempo, dai consulenti incaricati, hanno confermato il giudizio – sotto un profilo contabile e tributario – dell'inconsistenza dei rilievi formulati. Non è stato effettuato pertanto alcun ulteriore stanziamento nell'esercizio;

- 1.739mila euro per accantonamenti effettuati da TAV SpA nell'esercizio precedente, a fronte di alcuni avvisi di liquidazione, da parte delle Agenzie delle Entrate di Borgosesia, Novara e Roma, relativamente alle imposte di registro applicate in misura fissa, anziché proporzionale agli atti di espropriazione. A fronte di tali avvisi sono stati presentati i ricorsi. Dopo la sentenza emanata dalla Commissione Tributaria Provinciale di Novara che accoglieva i ricorsi presentati dalla società, nel corso del 2006, la Commissione Tributaria Regionale del Piemonte ha accolto i ricorsi in appello presentati dall'Agenzia delle Entrate. Al fine di ribadire le ragioni già espresse nei precedenti gradi di giudizio, la società ha deciso di ricorrere dinanzi la Corte di Cassazione. Nel corso dell'esercizio precedente la Commissione Tributaria Provinciale di Vercelli ha dichiarato legittimi gli avvisi di liquidazione emessi da parte dell'Agenzia delle Entrate di Borgosesia; si procederà pertanto a ricorrere davanti alla Commissione Tributaria Regionale del Piemonte. Dato il mutato orientamento della giurisprudenza e sulla base anche di quanto indicato dai consulenti esterni, la società ha ritenuto prudenziale mantenere l'accantonamento dell'ammontare degli avvisi di liquidazione oggetto di giudizio;
- 102mila euro per accantonamenti prudenziali effettuati da FS Cargo SpA negli esercizi precedenti.

L'incremento del fondo imposte differite deriva principalmente dagli accantonamenti per la quota Irap effettuati dalla Capogruppo (17.690mila euro) e da TAV SpA (1.279mila euro). I decrementi sono imputabili essenzialmente a TAV SpA (utilizzi per 843mila euro), così come la riduzione dei fondi eccedenti, effettuata dalla società a seguito del riallineamento delle aliquote Irap, secondo quanto previsto dalla Legge Finanziaria 2008 (1.660mila euro).

Fondo ristrutturazione industriale

Il Fondo in questione, di pertinenza esclusivamente di Trenitalia SpA, include la previsione di spesa necessaria per attuare gli interventi di riorganizzazione previsti nel Piano Industriale societario. Nel corso dell'esercizio 2007 è stato utilizzato per 53.804mila euro a fronte degli oneri per incentivi agli esodi sostenuti nel periodo.

Poiché gli utilizzi dell'anno sono risultati in linea con le previsioni a base del Piano, nessun ulteriore accantonamento è stato ritenuto necessario.

Fondo ristrutturazione *ex lege* 448/98 e relativo fondo integrativo

Il Fondo di ristrutturazione fu costituito in attuazione dell'art. 43, comma 5, della Legge n. 448/98, e in conformità a quanto deliberato dall'Assemblea Ordinaria e Straordinaria dell'allora Capogruppo Ferrovie dello Stato - Società di Trasporti e Servizi per Azioni (ora RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA) del 14 giugno 1999, per complessivi 26.038.086mila euro, di cui 9.188.941mila euro già riflessi nel bilancio al 31 dicembre 1998, nei limiti delle riserve esistenti e 16.849.145mila euro stanziati nel corso dell'esercizio 1999 a fronte di pari diminuzione del capitale sociale e, marginalmente, di residue riserve.

A valere sugli esercizi dal 1998 al 2001 tale fondo è stato utilizzato, come consentito dal DPR n. 277/1998, per complessivi 3.909.015mila euro, a fronte delle quote annuali di ammortamento relative ai beni del ramo d'azienda Infrastruttura. E' stato inoltre utilizzato:

- nell'esercizio 2000 per la copertura della minusvalenza di 2.742.386mila euro sul compendio aziendale costituente "l'Azienda Trasporto" accertata in sede di cessione dello stesso da parte dell'allora Ferrovie dello Stato – Società di Trasporti e Servizi per azioni (ora RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA) alla società controllata Trenitalia SpA;
- nell'esercizio 2001 per fronteggiare i maggiori oneri (109.636mila euro) derivati a RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA dagli esodi incentivati non coperti dal fondo ristrutturazione industriale, ora azzerato.

Tali utilizzi del fondo sono stati effettuati in conformità alle modalità stabilite dalla già citata Assemblea ordinaria del 14 giugno 1999 e successive delibere e previa specifica autorizzazione dell'azionista in sede assembleare.

Al 31 dicembre 2007 il fondo di ristrutturazione *ex Lege* n. 448/98 è pari a 19.277.049mila euro.

Il relativo fondo integrativo è stato costituito in sede di recepimento nel bilancio al 31 dicembre 2002 delle valutazioni peritali del patrimonio economico di RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA.

Nell'esercizio 2007 è stato utilizzato, analogamente agli esercizi dal 2002 al 2006, per far fronte agli oneri derivanti dagli ammortamenti, dalle svalutazioni dei cespiti e dalle minusvalenze relative ai cespiti stessi, come di seguito dettagliato:

	Fondo *ex lege* 448/98	Fondo integrativo
SALDO AL 31.12.2006	**19.277.049**	**4.663.547**
Utilizzi:		
- relativi ad ammortamenti		(462.517)
- relativi a minusvalenze		(5.182)
SALDO AL 31.12.2007	**19.277.049**	**4.195.848**

Valori in migliaia di euro

Con riferimento alle minusvalenze coperte dal fondo, si precisa che 1.685mila euro si riferiscono a quelle ordinarie e 3.497mila euro a quelle straordinarie.

Fondo ristrutturazione del settore Cargo

Tale fondo, costituito a fine esercizio 2006 da Trenitalia SpA per fronteggiare le svalutazioni, rispetto al valore contabile, di tutti quei cespiti (locomotori e carri) impiegati nei settori di attività la cui marginalità era prevista ancora negativa al termine dell'arco di Piano, è stato interamente attribuito ai singoli rotabili di riferimento, da cui l'utilizzo per 320.000mila euro.

Fondo oneri di manutenzione ordinaria

Il fondo oneri di manutenzione ordinaria è stato costituito in sede di recepimento nel bilancio al 31 dicembre 2002 delle risultanze delle valutazioni peritali del patrimonio economico di RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA.

In aderenza a tali valutazioni, il fondo è destinato a neutralizzare, attraverso il suo utilizzo, gli oneri di manutenzione dell'infrastruttura, ove a fronte di essi non venissero erogati dallo Stato contributi in conto esercizio.

Nel corso dell'anno 2007 il fondo non è stato movimentato e risulta pari a 2.323.000mila euro.

Si rimanda per ogni approfondimento a quanto riportato nella Sezione 2 "Criteri di redazione del bilancio consolidato e criteri di valutazione di Gruppo" della presente Nota Integrativa.

Fondo per altri rischi ed oneri

Si evidenzia, nel seguito, il dettaglio e la movimentazione intervenuta nell'esercizio 2007:

Descrizione	Saldo al 31.12.2006	Accantonamenti [1]	Utilizzi	Rilascio fondi eccedenti	Altre variazioni	Saldo al 31.12.2007
Competenze al personale da definire	562	10	(102)	0	0	470
Crediti verso Minist. Econ. e Finanze personale in mobilità c/o Enti pubblici territoriali	20.614	0	(20.614)	0	0	0
Tfr medici fiduciari	648	42	(227)	0	0	463
Ristorni commerciali	393	0	(393)	0	0	0
Adeguamento valore scorte	14.743	15.887	0	0	(14.630)	16.000
Contenzioso nei confronti del personale e dei terzi	958.834	253.867	(67.399)	(134.932)	(4.382)	1.005.988
Fondo decoibentazione rotabili	16.599	0	(5.565)	0	0	11.034
Prestazioni continuative ex OPAFS in corso di definizione	1.090	0	(53)	0	0	1.037
Fondo oneri partecipazioni	6.669	0	0	0	(255)	6.414
Fondo oneri per esodi incentivati	128.158	4.838	(60.907)	0	(25)	72.064
Fondo rischi contrattuali	4.259	1.376	(63)	0	(345)	5.227
Fondo oneri e perdite beni patrimoniali	453.437	26.000	(7.222)	0	0	472.215
Altri rischi minori	379.598	144.131	(16.597)	(54.771)	6.501	458.862
TOTALE	**1.985.604**	**446.151**	**(179.142)**	**(189.703)**	**(13.136)**	**2.049.774**

Valori in migliaia di euro

[1] *Di cui 397.787mila euro imputati alla voce accantonamenti dell'esercizio, 4.838mila euro alla voce costi del personale, 5.842mila euro ad altre voci di conto economico e 37.684mila euro che hanno come contropartita crediti verso altri.*

Crediti verso il Ministero dell'Economia e delle Finanze per personale in mobilità presso Enti pubblici territoriali

Il fondo è stato costituito a fronte dei crediti iscritti in bilancio da RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA per un ammontare pari alle riduzioni delle somme dovute dallo Stato per Contratti di Programma e di servizio pubblico, operate in corrispondenza degli oneri relativi al personale trasferito ad altri Enti della Pubblica Amministrazione. In sede di bilancio 2007 il fondo è stato interamente utilizzato per l'eliminazione dei crediti a seguito della comunicazione da parte del Ministero dell'Economia e delle Finanze, che *"la suddetta somma oggetto di decreti ministeriali di riduzione degli stanziamenti di bilancio deve essere considerata una riduzione definitiva di spesa"*.

Fondo adeguamento valore scorte

Il fondo, interamente attribuibile ad RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA, riflette quanto ritenuto necessario per far fronte alla presumibile perdita di valore dei materiali in giacenza a lenta movimentazione nel loro complesso. Nel corso dell'esercizio tale fondo è stato riclassificato ad incremento della consistenza del fondo svalutazione rimanenze (14.630mila euro) e riadeguato sulla base della stima delle scorte da radiare e da svalutare nel corso del prossimo triennio (15.887mila euro).

Fondi relativi al contenzioso

Si riferiscono al contenzioso nei confronti del personale e di terzi.
Per il personale l'ammontare dei possibili oneri accantonati è da porre in relazione alle contestazioni in essere ed alle cause attivate presso le competenti sedi, riguardanti essenzialmente rivendicazioni economiche e di carriera, nonché il risarcimento dei danni subiti per malattie professionali.

Per quanto riguarda i terzi, si tratta essenzialmente di contenzioso in essere nei confronti di fornitori per appalti di opere, servizi e forniture, nonché di contenzioso potenziale relativo a riserve avanzate dai fornitori.
Gli incrementi dei fondi in questione si riferiscono principalmente ad accantonamenti effettuati da RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA (230.221mila euro), Trenitalia SpA (18.561mila euro), Ferservizi SpA (1.095mila euro), Grandi Stazioni SpA (1.313mila euro), Centostazioni SpA (1.030mila euro) e Sita SpA (1.200mila euro), a seguito della revisione delle possibili soccombenze in controversie di loro pertinenza.
In particolare, RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA ha incrementato il fondo relativo al contenzioso verso il personale per 81.879mila euro, mentre la revisione delle possibili soccombenze in contestazione con i terzi ha dato luogo ad un accantonamento complessivo pari a 148.342mila euro.
In relazione al primo incremento, gli accantonamenti fanno riferimento, oltre a quelli ordinari conseguenti ad una più puntuale riquantificazione delle singole cause di lavoro, anche a rischi su agevolazioni contributive Inps su contratti di formazione lavoro e su intermediazione manodopera delle ditte appaltatrici di pulizia, mentre l'incremento riconducibile alle controversie verso terzi si collega, per 110.658mila euro, sostanzialmente all'area del contenzioso immobiliare, in relazione all'elevato rischio di soccombenza stimato a fronte di richieste, da parte di diverse imprese, di risarcimento danni nei confronti di RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA.
L'ulteriore accantonamento riferito ad RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA pari a 37.684mila euro, è riconducibile all'accordo transattivo tra RFI - Rete Ferroviaria Italiana ed il Gruppo Cosiac, definito tra le parti a seguito dell'esito della sentenza della Cassazione che, accogliendo le difese di RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA ha confermato la sentenza della Corte di Appello di Roma rendendo definitiva la somma di circa 12 milioni oltre agli interessi legali che la società avrebbe dovuto corrispondere al Gruppo Cosiac a fronte dell'originaria richiesta di circa 2 miliardi di euro.
Da tale accordo è inoltre emerso che RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA vanta un credito liquido ed esigibile nei confronti del Gruppo Cosiac di oltre 41 milioni di euro, compresi interessi derivanti dalla differenza di quanto pagato a seguito delle iniziative poste in essere dalla controparte sulla base dell'esito del giudizio di primo grado e quanto stabilito dal Giudice d'Appello (che era stato in parte precedentemente cancellato attraverso l'utilizzo del fondo in questione).
Pertanto RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA, in contropartita all'accensione del credito stesso, ha ritenuto opportuno ricostituire il fondo rischi per 37.684mila euro.
Infine, il 20 dicembre 2007, il Gruppo Cosiac ha notificato un ricorso per la revoca della sentenza di Cassazione che, pur non presentando elementi nuovi e diversi rispetto a quelli che sono stati oggetto di puntuale censura da parte dei giudici di merito (Corte d'Appello) e di legittimità (Corte di Cassazione), induce a seguire una linea di estrema prudenza nell'apprezzamento del rischio profilato dall'iniziativa giudiziaria in questione.
In questo contesto, pertanto, il relativo fondo è stato rilasciato in via prudenziale soltanto parzialmente (134.544mila euro), e si presume che nel corso dell'anno 2008 potranno essere assunte nuove determinazioni una volta esaminate le memorie prodotte dalla controparte nonché gli eventuali ulteriori sviluppi del giudizio che dovessero verificarsi nel corso dell'anno.
I decrementi dei fondi, imputabili principalmente a RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA (38.978mila euro), a Trenitalia SpA (15.960mila euro), alla Capogruppo (8.268mila euro), a Italferr SpA (1.062mila euro) e a Sita SpA (1.754mila euro), sono sostanzialmente dovuti alla copertura delle spese relative a vertenze e arbitrati chiusi nell'esercizio.

Fondo decoibentazione rotabili

Il fondo è stato utilizzato da Trenitalia SpA a fronte degli oneri sostenuti nell'esercizio per la decoibentazione da amianto del materiale rotabile ai sensi della normativa vigente (5.565mila euro). Dopo tale utilizzo il fondo in questione è stato ritenuto congruo a fronte della previsione di oneri residuali da sostenere e, pertanto, non si è proceduto ad effettuare nuovi accantonamenti.

Fondo oneri per esodi incentivati

Nel corso dell'esercizio il fondo, costituito a fronte degli oneri previsti per incentivare l'esodo anticipato del personale, è stato incrementato dalla Capogruppo, a carico del costo del lavoro, in relazione al piano di ri-

soluzioni del rapporto di lavoro programmato nel 2007 che sarà attuato il prossimo anno (4.838mila euro). Tale fondo è stato utilizzato da RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA per 52.692mila euro, dalla Capogruppo per 4.838mila euro, da Ferservizi SpA per 3.177mila euro e da Sita SpA per 200mila euro a fronte degli oneri sostenuti nell'esercizio.

Fondo oneri e perdite beni patrimoniali

Il fondo, trasferito nel 2003 con l'operazione di scissione da parte di RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA a beneficio di Ferrovie Real Estate SpA, era stato costituito a fronte delle minusvalenze e degli oneri di vendita (inclusi quelli finanziari e di bonifica) degli immobili di *trading*, nonché a fronte della ridotta redditività delle officine trasferite.
Nel corso dell'esercizio, a seguito della scissione totale doppia di Ferrovie Real Estate SpA, è stato conferito alla Capogruppo (263.831mila euro) e a Trenitalia SpA (189.606mila euro).
Il fondo è stato movimentato nell'esercizio principalmente dalla Capogruppo, che ha provveduto ad incrementarlo per 26.000mila euro a fronte del rischio potenziale di emersione di oneri per bonifiche su immobili di *trading* e delle ulteriori probabili minusvalenze sul patrimonio alloggiativo. È stato poi utilizzato:

- per far fronte alle minusvalenze generate sulla vendita degli alloggi, sui quali non era stato possibile effettuare l'attività peritale ai fini dell'allocazione del fondo stesso (1.367mila euro) e per le spese di manutenzione sostenute (255mila euro);
- a parziale copertura degli oneri finanziari generati dal contratto di finanziamento con la Banca OPI (3.607mila euro);
- a parziale copertura degli ammortamenti delle officine (1.841mila euro) e per la copertura degli oneri di bonifica delle officine (69mila euro).

Altri rischi minori

Trattasi di fondi rischi ed oneri di natura residuale. I fondi più significativi in termini di importo, costituiti negli esercizi precedenti, sono i seguenti:

- fondo per il contenzioso Enel (143.519mila euro) iscritto nel bilancio di RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA Tale contenzioso nasce dall'applicazione nel 1992 da parte dell'Enel di una addizionale tariffaria denominata "sovraprezzo nuovi impianti", da cui è scaturito un contenzioso giudiziario con l'Enel risoltosi favorevolmente per l'allora Capogruppo. A partire dal 2000 l'Enel ha sospeso la fatturazione della citata addizionale, ma non ha annullato le fatture pregresse, in quanto rimanevano (e rimangono tuttora) formalmente in vigore le norme dell'Autorità per l'Energia Elettrica ed il Gas che fanno obbligo ad RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA del pagamento del citato sovrapprezzo. Per questi motivi RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA ha da tempo impugnato le suddette norme dall'Authority del settore (A.E.E.G.), dapprima dinanzi al TAR di Lombardia e, successivamente, proponendo ricorso straordinario al Presidente della Repubblica. Si confida che la recente sentenza della Cassazione induca a breve l'A.E.E.G. ad abolire il "sovrapprezzo nuovi impianti" per le forniture elettriche ad RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA. Quanto sopra, unitamente all'evoluzione del quadro normativo vigente, fa ritenere prevedibile una definizione almeno parzialmente favorevole alla Società del contenzioso in essere. In considerazione di ciò, nonché della oggettiva impossibilità di quantificare l'esito dell'eventuale accoglimento delle proprie tesi, la Società ha ritenuto prudenzialmente di mantenere quanto accantonato nel tempo, senza però procedere ad ulteriori stanziamenti;
- fondi trasferiti alla Capogruppo a seguito della scissione totale doppia della società Ferrovie Real Estate SpA (30.504mila euro), da porre in relazione essenzialmente ai rischi connessi al recupero di oneri condominiali (3.452mila euro) e agli oneri contrattualmente previsti relativi a particolari vendite (27.052mila euro);
- fondi appostati da Ferservizi SpA per oneri derivanti da possibili contenziosi con l'INPDAP, in relazione alla controllata Metroscai Scarl, posta in liquidazione nel 2007 (6.030mila euro), e verso clienti morosi (3.641mila euro).

L'incremento dell'esercizio è da attribuire principalmente a:

- accantonamenti effettuati da RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA a copertura degli oneri relativi alla prosecuzione e/o abbandono di investimenti non adeguatamente coperti dai fondi già presenti in bilancio (82.998mila euro);
- incremento del fondo "Cassa Conguaglio Settore Elettrico (CCSE)" istituito in sede di bilancio 2005 da RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA a copertura di eventuali oneri derivanti dal mancato riconoscimento da parte della CCSE di parte dei contributi inerenti il regime tariffario speciale che regolamenta il costo dell'energia elettrica, con contestuale iscrizione di un corrispondente credito, di pari importo, verso la CCSE (9.600mila euro);
- accantonamenti per 38.000mila euro operati dalla Capogruppo a copertura della stima degli oneri di bonifica di alcuni siti e, per una parte minore, a fronte di oneri capitalizzati nelle immobilizzazioni immateriali oggetto di approfondimenti riguardo alla loro relativa utilità futura;
- accantonamenti effettuati da Trenitalia SpA per i premi Cartaviaggio non ancora erogati (5.789mila euro), nonché per partite in contestazione con fornitori terzi (4.655mila euro).

L'utilizzo del fondo è imputabile principalmente a:

- decremento del fondo per valorizzazioni delle opere da dismettere da parte di RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA, a copertura degli oneri di ripristino delle aree interessate sostenuti nell'esercizio (8.262mila euro);
- all'annullamento del fondo "Crediti immobilizzati – Riliquidazione indennità di buonuscita", a seguito della cancellazione del credito stesso per inesistenza di rimborsi ancora da effettuare, come commentato nella voce "Immobilizzazioni finanziarie - Crediti verso Altri" (2.127mila euro);
- erogazione nel corso del 2007 dei premi Cartaviaggio da parte di Trenitalia (4.708mila euro).

Si segnala, inoltre, che il fondo costituito da RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA in sede di chiusura del bilancio 2006 per far fronte agli oneri da sostenere per le operazioni di frazionamento e riclassificazione delle stazioni ferroviarie necessarie ai fini dell'accatastamento per il calcolo dell'Ici sui relativi complessi immobiliari, è stato rilasciato per l'intero importo (50.000mila euro) a seguito dell'attività intrapresa nell'esercizio ed agli approfondimenti e contatti intercorsi con l'Agenzia delle Entrate che hanno condotto ad un sostanziale ridimensionamento e riconsiderazione dei costi connessi a tale fattispecie.

Infine, la Capogruppo ha provveduto a cancellare dei fondi eccedenti per 4.771mila euro in relazione al venir meno di alcuni rischi di natura fiscale iscritti nei precedenti esercizi.

Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato

La posta ammonta a 3.080.087mila euro, con un decremento netto di 237.055mila euro rispetto al 31 dicembre 2006.

Si riporta di seguito la movimentazione della voce avvenuta nell'esercizio:

Trattamento di fine rapporto lavoro subordinato	
Consistenza del fondo al 31.12.2006	**3.317.142**
Incrementi Accantonamenti e Rivalutazioni	196.239
Decrementi	(433.101)
Altre variazioni	(193)
CONSISTENZA DEL FONDO AL 31.12.2007	**3.080.087**

Valori in migliaia di euro

La voce accoglie sia il trattamento di fine rapporto riguardante il personale delle società consolidate e della Capogruppo, sia l'indennità di buonuscita, istituto assimilabile al trattamento di fine rapporto, riferito al solo personale con Contratto collettivo nazionale di lavoro delle Attività Ferroviarie (Capogruppo, RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA, Trenitalia SpA, Ferservizi SpA e Italferr SpA), che rappresenta il debito nei confronti dei dipendenti delle succitate società maturato per il periodo di lavoro prestato a tutto il 31 dicembre 1995, anno di passaggio al regime Tfr, rivalutato in analogia a quanto previsto per tale istituto.

Come noto, a partire dal 1 gennaio 2007, l'istituto del Tfr è stato oggetto di rilevanti riforme, sia con riferimento alla sua destinazione a forme pensionistiche complementari sia all'istituzione di apposito Fondo Tesoreria presso l'Inps effettuata con la Legge n. 296/2006 (Finanziaria 2007).
In particolare, il Decreto del Ministero del Lavoro e della Previdenza Sociale di concerto con il Ministero dell'Economia e delle Finanze del 30 gennaio 2007, ha dato attuazione alle norme fissando al 30 giugno 2007 la scadenza del termine previsto per la scelta, da parte del personale dipendente, della destinazione del Tfr maturando a favore di fondi pensione integrativi, e stabilendo le regole per il versamento sia ai fondi pensione integrativi sia al Fondo Tesoreria Inps, nel caso di mantenimento del fondo in azienda, qualora il numero dei dipendenti non sia inferiore alle cinquanta unità.
Il valore del fondo al 31 dicembre 2007 rappresenta pertanto l'importo del debito maturato nei confronti del personale dipendente al netto di quanto liquidato per le uscite (cessazioni, anticipazioni ecc.) e per quote trasferite al Fondo di Tesoreria Inps e ad altri fondi integrativi.

Debiti

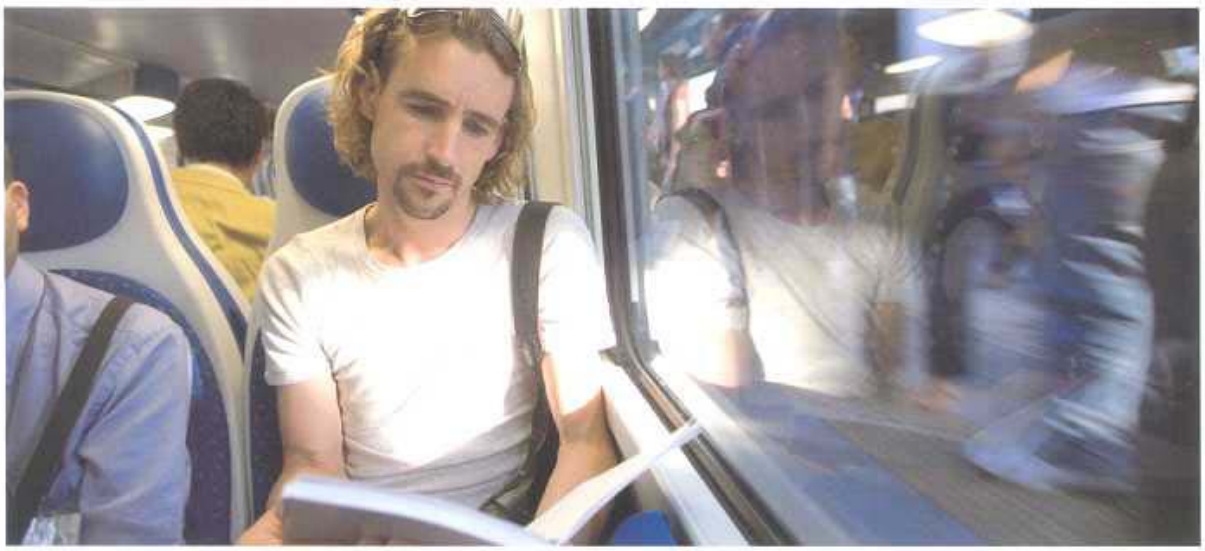
La posta ammonta a 21.536.694mila euro con una variazione in aumento di 3.123.184mila euro rispetto al 31 dicembre 2006.

Obbligazioni

La voce ammonta complessivamente a 2.692.400mila euro ed è così dettagliata:

Descrizione	31.12.2007	31.12.2006	Variazioni
Obbligazioni	2.692.400	2.092.400	600.000
TOTALE	**2.692.400**	**2.092.400**	**600.000**

Valori in migliaia di euro



L'importo della voce è interamente esigibile oltre i cinque anni ed è riferito a venti prestiti obbligazionari, emessi dalla Capogruppo e sottoscritti interamente dalla società Eurofima, il cui dettaglio è indicato nella tabella seguente.

Emissioni	Importo	Data di emissione	Data di scadenza
Serie 1	200.000	30/12/03	28/12/2018
Serie 2	200.000	30/12/03	28/12/2018
Serie 3	149.400	13/12/04	28/12/2018
Serie 4	160.000	13/12/04	13/12/2019
Serie 5	183.000	16/12/04	16/12/2019
Serie 6	194.000	15/12/05	15/06/2016
Serie 7	32.300	15/12/05	15/06/2016
Serie 8	83.000	28/10/05	08/06/2015
Serie 9	62.700	28/10/05	28/12/2018
Serie 10	62.700	31/10/05	30/06/2020
Serie 11	165.300	31/10/05	06/03/2015
Serie 12	310.000	08/05/06	07/04/2016
Serie 13	190.000	15/05/06	15/05/2026
Serie 14	100.000	15/05/06	15/05/2026
Serie 15	128.700	23/04/07	30/03/2027
Serie 16	116.000	19/04/07	15/05/2026
Serie 17	120.000	19/04/07	30/03/2022
Serie 18	122.200	22/05/07	22/05/2024
Serie 19	65.700	22/05/07	30/03/2027
Serie 20	47.400	22/05/07	30/06/2020

La variazione rispetto all'esercizio precedente, pari a 600.000mila euro, è relativa a sei nuovi prestiti obbligazioni emessi nel corso del 2007 dalla Capogruppo e finalizzati, così come i precedenti, al finanziamento di investimenti della società Trenitalia SpA per il programma di rinnovo ed ammodernamento del materiale rotabile.

Il rimborso dei prestiti è previsto in unica soluzione alla scadenza ed il godimento delle cedole è semestrale a tasso d'interesse variabile. I titoli non prevedono quotazioni su "mercati ufficiali", Borse nazionali od estere, non potranno essere oggetto di negoziazione e rimarranno nel bilancio di Eurofima in qualità di unico proprietario.

Per corrispondere ai requisiti di garanzia statutariamente richiesti da Eurofima a supporto di tutti i finanziamenti concessi fino ad oggi ai propri clienti/azionisti e per mantenere la proprietà del materiale rotabile in capo a Trenitalia SpA l'operazione prevede la costituzione di pegno sui beni oggetto di finanziamento.

Alla Capogruppo è affidato il ruolo di "custode" dei beni medesimi, soddisfacendo in tal modo i requisiti di "spossessamento" richiesti dall'articolo 2786 del Codice Civile per la validità e l'efficacia del pegno.

Debiti verso banche

La voce ammonta a 7.780.220mila euro ed è così dettagliata:

Descrizione	31.12.2007	31.12.2006	Variazioni
Conti correnti ordinari	144.375	145.459	(1.084)
Finanziamenti bancari	7.635.845	7.100.761	535.084
TOTALE	**7.780.220**	**7.246.220**	**534.000**

Valori in migliaia di euro

L'importo della voce "Debiti verso banche" esigibile oltre i cinque anni ammonta a 5.926.597mila euro ed è riconducibile essenzialmente a Trenitalia SpA (2.158.333mila euro), TAV SpA (1.341.014mila euro), alla Capogruppo (1.273.928mila euro), a RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA (1.013.557mila euro) e Grandi Stazioni SpA (132.701mila euro).

La variazione in aumento della voce "Finanziamenti bancari" è dovuta principalmente a:

- l'accensione del finanziamento a medio-lungo termine da parte della Banca Europea per gli Investimenti (BEI) alla Capogruppo per 1.000.000mila euro;
- l'ulteriore erogazione del finanziamento stipulato il 3 agosto 2006 tra RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA e Banca di Roma SpA, ricevuto a marzo 2007, per un importo pari a 200.000mila euro;
- l'erogazione da parte della Banca Popolare del Lavoro di un finanziamento a breve termine a Trenitalia SpA per 78.000mila euro;
- il rimborso dei prestiti da parte di Trenitalia SpA nei confronti di Intesa Sanpaolo (300.000mila euro) e Monte dei Paschi di Siena (200.000mila euro);
- la minore esposizione debitoria verso enti creditizi da parte di Fercredit SpA relativa ad operazioni finanziarie per 157.596mila euro;
- il rimborso parziale da parte di RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA e da TAV SpA del prestito contratto con la Banca Europea degli Investimenti (BEI) (rispettivamente 47.396mila euro e 30.655mila euro);
- il rimborso da parte di TAV SpA del finanziamento concesso dal San Paolo-IMI per complessivi 250.000mila euro; tale prestito è stato rinnovato per altri 250.000mila euro fino al 30 aprile 2008.

Si precisa inoltre che, come illustrato nella Relazione sulla Gestione, il 18 maggio 2007, a seguito della scissione totale della società Ferrovie Reale Estate SpA in favore di Trenitalia SpA e della Capogruppo, sono stati trasferiti a quest'ultima il debito verso la Banca di Roma SpA (475.000mila euro) e il debito verso la Banca OPI SpA (163.505mila euro). Quest'ultimo è stato parzialmente rimborsato nel corso dell'anno per 25.000mila euro.

Nel corso dei precedenti esercizi, la società TAV SpA ha stipulato con primari Istituti Finanziari dei contratti di *Interest Rate Swap*, al fine di coprirsi dai rischi connessi alla fluttuazione dei tassi di interesse. In particolare si è trasformato l'indebitamento da tasso variabile a tasso fisso relativamente ai finanziamenti a lungo termine. La sottoscrizione di tali contratti è avvenuta, di concerto con il Ministero dell'Economia e delle Finanze, al fine di predefinire e stabilizzare, in un'ottica di lungo periodo, l'onere complessivo dell'indebitamento legato al progetto Alta Velocità/Alta Capacità in misura fissa e con l'obiettivo anche di facilitare la determinazione prospettica degli andamenti economici delle iniziative. A tale proposito si precisa inoltre, che un contratto relativo al prestito stipulato con BEI è stato trasferito nel 2006 ad RFI - Rete Ferroviaria Italiana con la scissione della tratta Roma-Gricignano.

Inoltre, la controllata Trenitalia SpA ha stipulato nel corso dell'esercizio ed in quello precedente dei contratti di *Interest Rate Swap* e di *Interest Rate Collar*, costruiti in modo da replicare perfettamente le caratteristiche del debito coperto in termini di tasso, durata e piano di ammortamento. Tali derivati sono da intendersi di copertura e sono stati posti in essere sui finanziamenti ricevuti da Eurofima, Banca OPI e da BEI.

La situazione attuale dei contratti di *Interest Rate Swap* risulta meglio illustrata nella sezione "Altre Informazioni".

L'andamento dei tassi di interesse ha determinato nell'esercizio differenziali negativi contabilizzati da parte di TAV SpA nella voce "oneri finanziari" di ammontare pari a 5.446mila euro. Il differenziale negativo registrato da RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA, per 6.894mila euro, è stato interamente capitalizzato sulle opere senza alcun impatto nel conto economico.

I contratti stipulati da Trenitalia SpA hanno invece fatto registrare complessivamente dei differenziali positivi per un ammontare pari a 1.169mila euro iscritto nei proventi finanziari.

Debiti verso altri finanziatori

La voce ammonta a 2.518.743mila euro ed è così dettagliata:

Descrizione	31.12.2007	31.12.2006	Variazioni
Cassa Depositi e Prestiti:			
- Finanziamento infrastruttura ferroviaria	2.066.739	2.179.858	(113.119)
- Altri	439.440	491.232	(51.792)
Altri finanziatori	12.564	17.607	(5.043)
TOTALE	**2.518.743**	**2.688.697**	**(169.954)**

Valori in migliaia di euro

L'importo della voce "Debiti verso altri finanziatori" esigibile oltre i cinque anni ammonta a 1.709.533mila euro ed è riconducibile principalmente alla Capogruppo (1.426.932mila euro) e a TAV SpA (273.101mila euro).
Il decremento della voce "Cassa Depositi e Prestiti" è da imputarsi essenzialmente al:

- rimborso da parte della Capogruppo (113.119mila euro) del prestito contratto lo scorso esercizio, destinato al finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria (Rete tradizionale e Alta Velocità); il rimborso dei prestiti è assicurato dai contributi da ricevere dallo Stato dal 2007 al 2021;
- rimborso da parte di TAV SpA (31.585mila euro) e di RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA (16.643mila euro) di quote di prestiti ed anticipazioni concessi dalla Cassa Depositi e Prestiti;
- rimborso di prestiti contratti da Cemat SpA (2.098mila euro), da Italcontainer SpA (640mila euro) e da FS Logistica SpA (146mila euro), il cui rimborso è garantito dai contributi *ex lege* n. 166/2002.

Nel corso dei precedenti esercizi la società TAV SpA aveva stipulato dei contratti di *Interest Rate Swap* al fine di coprirsi dai rischi di fluttuazione dei tassi di interesse. L'andamento dei tassi di interesse ha determinato nell'esercizio differenziali negativi contabilizzati nella voce "oneri finanziari" di ammontare pari a 2.273mila euro.

Acconti

La voce ammonta a 2.936.822mila euro, con un incremento di 1.773.603mila euro rispetto al 31 dicembre 2006.

Descrizione	31.12.2007	31.12.2006	Variazioni
Acconti per contributi	2.871.261	1.084.533	1.786.728
Acconti verso clienti	65.561	78.686	(13.125)
TOTALE	**2.936.822**	**1.163.219**	**1.773.603**

Valori in migliaia di euro

Nel tabella seguente vengono esposti i movimenti relativi agli acconti iscritti da RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA a fronte dello stanziamento dei contributi in conto impianti da parte dello Stato, dell'Unione Europea e di altre amministrazioni. Gli incrementi si riferiscono alle somme stanziate nel 2007 a fronte degli investimenti effettuati o da effettuare sulla rete tradizionale e sull'Alta Velocità, mentre i decrementi sono relativi all'attribuzione delle somme alla voce contributi in conto impianti delle Immobilizzazioni, effettuata sulla base dello stato avanzamento lavori.

Descrizione	31.12.2006	Incrementi	Decrementi a contributi	31.12.2007
Acconti per contributi:				
- Ministero dell'Economia e delle Finanze	570.054	5.995.716	(4.274.496)	2.291.274
- FESR	369.784	38.459	(4.716)	403.527
- TEN	6.280	20.338	(25.716)	902
- Altri	138.415	46.602	(9.459)	175.558
TOTALE	**1.084.533**	**6.101.115**	**(4.314.387)**	**2.871.261**

Valori in migliaia di euro

In particolare, nel corso dell'esercizio 2007 i contributi sono stati portati a riduzione del valore delle Immobilizzazioni materiali ed immateriali per 4.266.476mila euro e delle partecipazioni per 47.911mila euro (di cui 43.550mila euro per LTF - Lyon-Turin Ferroviarie Sas e 4.361mila euro per Tunnel Ferroviario del Brennero).
Per quanto riguarda gli acconti da clienti gli importi più significativi riguardano Italferr SpA (31.865mila euro), Trenitalia SpA (17.223mila euro) e TAV SpA (12.498mila euro) e sono relativi ad anticipi ricevuti da clienti per lavori da eseguire e per vendite di materiali e di beni patrimoniali ancora da effettuare.
Non vi sono debiti esigibili oltre i cinque anni.

Debiti verso fornitori

La voce ammonta a 3.566.357mila euro e registra un incremento di 131.112mila euro rispetto al 31 dicembre 2006. Essa è così dettagliata:

Descrizione	31.12.2007	31.12.2006	Variazioni
Fornitori ordinari	3.476.593	3.326.742	149.851
Amministrazioni dello Stato e altre amm.ni pubbliche	26.855	18.834	8.021
Ferrovie Estere	21.947	58.199	(36.252)
Ferrovie in concessione	38.078	30.266	7.812
Agenzie ed altre Aziende di trasporto	1.097	1.204	(107)
Altri	1.787	0	1.787
TOTALE	**3.566.357**	**3.435.245**	**131.112**

Valori in migliaia di euro

La variazione in aumento della voce "Fornitori ordinari" è dovuta essenzialmente all'effetto differenziale tra i maggiori debiti verso fornitori ed appaltatori fatti registrare da RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA (135.740mila euro), TAV SpA (44.862mila euro), Tevere TPL Scarl (15.468mila euro), Grandi Stazioni SpA (8.326mila euro), e i minori debiti di Trenitalia SpA (33.723mila euro), Ferservizi SpA (7.357mila euro) e Italferr SpA (5.763mila euro).
La diminuzione dei debiti verso "Ferrovie Estere" è attribuibile essenzialmente a Trenitalia SpA ed è ascrivibile ad una contrazione del traffico internazionale.
Non vi sono debiti esigibili oltre i cinque anni.

Debiti verso imprese controllate

La voce ammonta a 181mila euro e la variazione, rispetto al 31 dicembre 2006, è relativa ai debiti commerciali verso la società Metroscai Scarl in liquidazione (178mila euro).

Debiti verso imprese collegate

La voce ammonta a 122.848mila euro, con una variazione in diminuzione di 26.353mila euro rispetto al 31 dicembre 2006. Essa è così dettagliata per natura:

Descrizione	31.12.2007	31.12.2006	Variazioni
Commerciali	122.179	148.156	(25.977)
Finanziari			
- conto corrente intersocietario	514	753	(239)
Altri:	155	292	(137)
TOTALE	**122.848**	**149.201**	**(26.353)**

Valori in migliaia di euro

I debiti verso imprese collegate sono relativi essenzialmente a rapporti di natura commerciale; quelli di importo più significativo riguardano le società T.S.F. SpA (108.852mila euro), Wisco SpA (3.307mila euro), T.R.W. SA (2.715mila euro), Pol Rail SpA (2.237mila euro) e Eurogateway Srl (1.141mila euro).
I debiti verso la collegata T.S.F. SpA sono dovuti principalmente al contratto di *outsourcing* per il servizio di assistenza tecnica, manutenzione e sviluppo di *software* nei confronti della Capogruppo, RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA, Trenitalia SpA e Ferservizi SpA.
I debiti di natura finanziaria (514mila euro) si riferiscono esclusivamente al rapporto di conto corrente intersocietario di T.S.F. SpA con la Capogruppo.
Non vi sono debiti esigibili oltre i cinque anni.

Debiti tributari

La voce ammonta a 215.368mila euro con un incremento di 56.230mila euro rispetto al 31 dicembre 2006. Essa è così dettagliata:

Descrizione	31.12.2007	31.12.2006	Variazioni
Ires	1.114	863	251
Iva	45.012	32.986	12.026
Irap	43.737	9.405	34.332
Ritenute alla fonte	120.511	111.071	9.440
Altri	4.994	4.813	181
TOTALE	**215.368**	**159.138**	**56.230**

Valori in migliaia di euro

I debiti di natura tributaria riguardano essenzialmente le imposte per Irap ed Iva, nonché le ritenute operate nei confronti dei lavoratori dipendenti ed autonomi in qualità di sostituto d'imposta da versare all'Erario. Non vi sono debiti esigibili oltre i cinque anni.

Debiti verso Istituti di previdenza e di sicurezza sociale

La voce ammonta a 459.972mila euro con un incremento di 51.686mila euro rispetto al 31 dicembre 2006.
Essa è così dettagliata:

Descrizione	31.12.2007	31.12.2006	Variazioni
Inps	172.175	170.064	2.111
Previndai	3.860	2.977	883
Inail	108.704	114.838	(6.134)
Debiti per contributi su competenze da liquidare e fondo ferie non godute	141.867	109.473	32.394
Inps - Fondo Tesoreria	18.900	0	18.900
Altri fondi complementari	10.087	5.658	4.429
Altri	4.379	5.276	(897)
TOTALE	**459.972**	**408.286**	**51.686**

Valori in migliaia di euro

La voce accoglie, oltre alle ritenute a carico del personale ed ai contributi a carico del datore di lavoro rimasti da versare al 31 dicembre 2007, anche l'ammontare dei contributi calcolati sulle competenze al personale accertate, ma non ancora liquidate, e sul fondo ferie maturate e non godute.
In tale voce è ricompreso, inoltre, il debito relativo al mese di dicembre 2007, che verrà versato entro il mese di gennaio 2008, verso il Fondo di tesoreria presso l'Inps istituito dalla Finanziaria 2007 in relazione al contributo dei lavoratori e della società del Tfr maturato dal 1° gennaio 2007 per i dipendenti che hanno scelto di mantenere il Tfr presso il proprio datore di lavoro, e il debito verso altri istituti previdenziali nel caso in cui i dipendenti abbiano optato di conferire il Tfr a forme pensionistiche complementari.
I debiti nei confronti dell'Inail rappresentano il residuo della riserva matematica relativa alle prestazioni antecedenti il trasferimento delle competenze assicurative (1° gennaio 1996); il decremento è dovuto al versamento delle rate di ammortamento rimborsate nell'esercizio.
Non vi sono debiti esigibili oltre i cinque anni.

Altri debiti

La voce ammonta a 1.243.782mila euro con un incremento di 172.680mila rispetto al 31 dicembre 2006.
Essa è così dettagliata:

Descrizione	31.12.2007	31.12.2006	Variazioni
Personale	584.272	419.783	164.489
Personale per ferie non godute	123.248	124.588	(1.340)
Ministero Economia e Finanze	13.706	2.422	11.284
Compensi organi sociali	629	816	(187)
Fondo a gestione bilaterale	122.386	117.605	4.781
Depositi cauzionali	29.430	29.128	302
Altre imprese partecipate	157.280	161.980	(4.700)
Creditori diversi	212.831	214.780	(1.949)
TOTALE	**1.243.782**	**1.071.102**	**172.680**

Valori in migliaia di euro

I debiti verso il personale sono relativi all'accertamento dei costi per competenze maturate, non ancora liquidate e alle ferie maturate e non godute alla fine dell'esercizio.
L'incremento dei debiti verso il personale è dovuto essenzialmente a Trenitalia SpA (110.068mila euro) e a RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA (42.924mila euro) a causa del maggior numero di cessazioni dal servizio di dipendenti in prossimità della fine dell'esercizio.
L'importo della voce esigibile oltre i cinque anni ammonta a 56.763mila euro.

Ratei e risconti passivi

I ratei e risconti ammontano a 232.046mila euro (506.264mila euro al 31 dicembre 2006) e sono dettagliati come segue:

Descrizione	31.12.2007	31.12.2006	Variazioni
Ratei passivi			
Interessi passivi	68.177	341.776	(273.599)
Altri ratei passivi	6.549	3.308	3.241
	74.726	345.084	(270.358)
Risconti passivi			
Fitti attivi	11.975	11.235	740
Interessi attivi	173	692	(519)
Canoni e concessioni attivi	105.342	110.118	(4.776)
Altri risconti passivi	39.830	39.135	695
	157.320	161.180	(3.860)
TOTALE	**232.046**	**506.264**	**(274.218)**

Valori in migliaia di euro

La diminuzione significativa riguardante i ratei per "Interessi passivi" è attribuibile essenzialmente all'effetto combinato dei minori ratei di TAV SpA (193.923mila euro) e di RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA (104.046mila euro), a seguito dell'accollo da parte dello Stato del debito verso la Cassa Depositi e Prestiti – già ISPA – per il pagamento degli oneri dovuti da parte del Ministero dell'Economia e delle Finanze avvenuto a Luglio 2007, e i maggiori ratei rilevati dalla Capogruppo (19.915mila euro) e da Trenitalia SpA (9.820mila euro) a fronte dei nuovi finanziamenti ottenuti da Eurofima.

La composizione dei risconti relativi ai "Canoni e concessioni attivi" è data principalmente da:

- quota di ricavi rilevati da RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA, di competenza di esercizi futuri derivanti dalla cessione a Basictel SpA dei diritti di utilizzazione degli elettrodotti per il passaggio di cavi in fibre ottiche, aventi durata trentennale (96.053mila euro);
- cessione da parte di RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA alla società Infostrada SpA del diritto d'uso delle fibre inerti, compresa l'installazione e sostituzione di separatori di fibre e di altre attrezzature necessarie per collegare le fibre inerti con le altri parti delle reti IS - Impianti di Segnalamento e Sicurezza della Circolazione Treni (8.780mila euro).



Conti d'ordine

I Conti d'ordine comprendono principalmente:

- l'ammontare dei rischi per garanzie prestate per 4.371.005mila euro (3.969.860mila euro al 31 dicembre 2006) e degli altri rischi per 586mila euro (437mila euro al 31 dicembre 2006). La voce comprende il valore dei pegni sul materiale rotabile rilasciati dalla società Trenitalia SpA a favore di Eurofima, pari ad 2.692.400mila euro, a garanzia dei finanziamenti a medio-lungo termine, di pari importo, da questa concessi alla Capogruppo. La voce si incrementa, rispetto all'esercizio precedente, di 600.000mila euro;
- gli impegni per 3.254.909mila euro (4.978.385mila euro al 31 dicembre 2006), riconducibili principalmente alla società TAV SpA (1.632.907mila euro) per i residui impegni verso i General Contractor per la realizzazione delle tratte ad Alta Velocità/Alta Capacità e alla società Trenitalia SpA (1.492.576mila euro) per gli investimenti da realizzare sul materiale rotabile, in termini di nuove acquisizioni e di migliorie sull'esistente;
- le fonti di finanziamento, previste dal Contratto di Programma con lo Stato e da altre leggi, per la realizzazione degli investimenti da parte delle società RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA e Trenitalia SpA per 33.326.283mila euro. La copertura finanziaria dei suddetti investimenti si realizza per 5.015.021mila euro con fondi già provveduti e per 28.311.262mila euro con fondi da provvedere. Si segnala che l'ammontare dei fondi da provvedere include le "Altre fonti di finanziamento da provvedere non ricomprese nel Contratto di Programma";
- il valore del fondo di solidarietà, per 22.764mila euro (22.310mila euro al 31 dicembre 2006), e le somme da erogare ad RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA e TAV SpA per il finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria per 572.619mila euro (2.179.858mila euro a fine 2006), iscritti nel bilancio della Capogruppo;
- gli altri conti d'ordine per 829mila euro (9.599mila euro al 31 dicembre 2006). Il decremento della voce è dovuto principalmente all'uscita dall'area di consolidamento della società Metroscai Scarl - in liquidazione - (8.083mila euro) e dall'azzeramento delle quote *Emission trading* relative al protocollo di Kyoto, che sono state restituite dalla società Trenitalia SpA (624mila euro).

Si fa presente, infine, che il valore del materiale rotabile di proprietà di Eurofima, che indicava il valore residuo dei mutui a suo tempo contratti dall'allora Capogruppo con Eurofima e successivamente imputati al Ministero dell'Economia e delle Finanze (ai sensi della legge n. 662/1996) con garanzia sul materiale rotabile, e iscritto in seguito nei conti d'ordine della società Trenitalia SpA, si è azzerato a seguito dell'estinzione dei relativi mutui.



Conto economico

Di seguito vengono analizzati i ricavi e i costi dell'esercizio 2007 raffrontati con l'esercizio precedente.

Valore della produzione

Il valore della produzione ammonta a 9.619.393mila euro, con una variazione in aumento di 982.575mila euro rispetto all'esercizio 2006.

Esso risulta così composto:

Descrizione	2007	2006	Variazioni
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	6.179.551	5.453.328	726.223
Variazioni delle rimanenze di prodotti in corso di lavorazione, semilavorati e finiti	(33.393)	(58.299)	24.906
Variazione dei lavori in corso su ordinazione	(2.128)	(3.395)	1.267
Incrementi di immobilizzazioni per lavori interni	961.381	932.388	28.993
Altri ricavi e proventi	2.513.982	2.312.796	201.186
TOTALE	**9.619.393**	**8.636.818**	**982.575**

Valori in migliaia di euro

Il dettaglio delle voci che costituiscono il valore della produzione è illustrato nelle tabelle e nei commenti di seguito esposti.

Ricavi delle vendite e delle prestazioni

La voce ammonta a 6.179.551mila euro ed è così dettagliata:

Descrizione	2007	2006	Variazioni
Prodotti del traffico viaggiatori			
Clientela ordinaria:			
- Traffico interno	2.383.035	2.259.490	123.545
- Traffico internazionale	228.115	163.369	64.746
	2.611.150	2.422.859	188.291
Contratti di servizio pubblico con Enti pubblici territoriali	1.636.426	1.347.652	288.774
Totale ricavi viaggiatori	4.247.576	3.770.511	477.065
Prodotti del traffico merci			
Clientela ordinaria:			
- Traffico interno	617.025	579.990	37.035
- Traffico internazionale	462.173	444.814	17.359
Totale ricavi merci	1.079.198	1.024.804	54.394
Contratto di servizio pubblico con lo Stato	567.721	366.933	200.788
Totale prodotti del traffico	5.894.495	5.162.248	732.247
Altri ricavi delle vendite e delle prestazioni	285.056	291.080	(6.024)
TOTALE	**6.179.551**	**5.453.328**	**726.223**

Valori in migliaia di euro

Come evidenziato dal confronto con l'esercizio precedente, i ricavi da traffico interno viaggiatori, imputabili principalmente a Trenitalia SpA, registrano un incremento di 123.545mila euro, conseguenza degli incrementi di fatturato riscontrati sia nel settore della media e lunga percorrenza che in quello regionale e metropolitano. Più dettagliatamente:

- sulla crescita di fatturato nel segmento della media-lunga percorrenza hanno inciso soprattutto le nuove politiche tariffarie ed una diversa modulazione dell'offerta;
- sull'incremento dei ricavi da traffico regionale e metropolitano hanno invece agito le revisioni tariffarie definite con le Regioni a decorrere dalla fine del 2006, la razionalizzazione dei prezzi di alcuni servizi avvenuta con l'introduzione della tariffa "sovraregionale" e la crescita dei volumi di traffico (+2,5%) rilevata principalmente nelle grandi aree metropolitane.

I ricavi del traffico internazionale viaggiatori registrano anch'essi un incremento pari a 64.746mila euro imputabile alla società Cisalpino AG (75.185mila euro), consolidata quest'anno per la prima volta con metodo proporzionale, compensato da un decremento riconducibile alle società Trenitalia SpA (10.167mila euro) e Sita SpA (272mila euro).

La variazione positiva intervenuta rispetto al periodo precedente nella voce "Contratti di Servizio Pubblico con Enti Pubblici Territoriali" (288.774mila euro) è imputabile principalmente alla società Trenitalia SpA ed è dovuta all'adeguamento dei corrispettivi per gli oneri di servizio pubblico relativi ai contratti sottoscritti con le Regioni, disposto dall'art. 1, comma 973 della Legge Finanziaria 2007.

Tale voce comprende:

- i corrispettivi dalle Regioni a statuto ordinario per i servizi di trasporto resi da Trenitalia SpA, in relazione ai contratti di servizio sottoscritti con le singole Regioni, secondo quanto previsto dalla Legge n. 422/1997, dal DPCM del 16 novembre del 2000 e dall'art. 1 comma 973 della Legge Finanziaria 2007 (1.500.911mila euro), e i corrispettivi derivanti dai contratti per servizi aggiuntivi sottoscritti con gli enti locali (59.587mila euro);
- i corrispettivi dalle Regioni per i servizi di trasporto effettuati da Sita SpA (75.928mila euro).

Il settore del trasporto merci ha registrato, rispetto al 2006, un incremento di 54.394mila euro generato da un aumento del traffico interno per 37.035mila euro e del traffico internazionale per 17.359mila euro. Più analiticamente, i maggiori ricavi registrati nel traffico interno sono essenzialmente riconducibili alle società FS Logistica SpA (37.403mila euro), per l'attività svolta nei settori della logistica integrata, del trasporto prodotti chimici e del trasporto e smaltimento rifiuti, TX Logistik AG (16.140mila euro) ed Italcontainer SpA (3.933mila euro), da contrapporre ai minori ricavi rilevati soprattutto dalla Divisione Cargo di Trenitalia SpA (19.936mila euro). Per quest'ultima è da ricordare, tuttavia, che i ricavi 2006 includevano l'effetto positivo, pari a 31.000mila euro circa, derivante da fatturazioni alle imprese di trasporto del settore del traffico combinato che usufruivano dei benefici delle agevolazioni previste dall'art. 38, comma 5, della Legge n. 166/2002. Per quanto riguarda i ricavi relativi al traffico internazionale l'incremento è imputabile essenzialmente a Cemat SpA (13.124mila euro) e a Trenitalia SpA (11.440mila euro), per la quale si registra un sensibile aumento del traffico in esportazione (+12,6% in termini di tonnellate km rispetto al 2006), compensato in parte dai minori ricavi rilevati principalmente da FS Logistica SpA (9.198mila euro).

Si precisa infine che, per una migliore esposizione delle poste di bilancio, nell'esercizio corrente è stata effettuata una diversa allocazione dei ricavi dalla voce "Prodotti del traffico internazionale merci" della società Cemat SpA alle voci "Servizi di manovra e traghettamento" e "Canoni e noli di materiale rotabile ed altro" degli "Altri ricavi delle vendite e prestazioni". Analoga riclassifica ha interessato l'esercizio 2006 per complessivi 30.149mila euro.

Al generale aumento del fatturato del traffico viaggiatori e merci si accompagna un incremento dei corrispettivi per Contratto di servizio pubblico con lo Stato, grazie ai maggiori stanziamenti previsti dalla Legge Finanziaria 2007, che ha ripristinato i tagli di risorse operati nel 2006 e destinato, attraverso Decreti Legge collegati in corso d'anno, ulteriori risorse.

Tali ricavi, imputabili interamente a Trenitalia SpA, si articolano come evidenziato nella seguente tabella:

Contratto di Servizio Pubblico con lo Stato	2007	2006	Variazioni
Obblighi tariffari e di servizio:			
- per il trasporto viaggiatori	428.576	269.232	159.344
- per il trasporto merci	139.145	97.701	41.444
TOTALE	**567.721**	**366.933**	**200.788**

Valori in migliaia di euro

I corrispettivi per il trasporto viaggiatori includono 239.944mila euro relativi al Contratto di servizio pubblico con le Regioni a statuto speciale, che rimangono fuori dal disposto del DPCM del 16 novembre 2000 e 188.632mila euro per servizio viaggiatori notturno e per agevolazioni e gratuità tariffarie per determinate categorie di viaggiatori.

Si fa presente che i corrispettivi risultano iscritti in base agli stanziamenti previsti dalla Legge Finanziaria 2007 per i trasferimenti correnti alle imprese, tenuto conto delle quote rese disponibili dai Decreti Legge n. 81/2007 e n. 159/2007.

La voce "Altri ricavi delle vendite e prestazioni" registra un decremento di 6.024mila euro ed è così costituita:

Descrizione	2007	2006	Variazioni
Vendite di materiali	5.298	9.251	(3.953)
Pedaggio	22.503	17.181	5.322
Manutenzione materiale rotabile	14.592	16.160	(1.568)
Servizi di manovra e traghettamento	40.835	43.022	(2.187)
Canoni e noli di materiale rotabile e altro	39.086	37.278	1.808
Corrispettivi binari di raccordo stazioni e tronchi di confine	25.796	21.869	3.927
Lavori per conto di terzi	34.307	34.445	(138)
Servizi di ingegneria	7.272	7.107	165
Altre prestazioni a terzi	67.536	80.864	(13.328)
Altri ricavi	27.831	23.903	3.928
TOTALE	**285.056**	**291.080**	**(6.024)**

Valori in migliaia di euro

Come già menzionato, ai fini di una migliore esposizione delle poste di bilancio, nell'esercizio corrente è stata effettuata una diversa allocazione dei "Prodotti del traffico internazionale merci" della società Cemat SpA alle voci "Servizi di manovra e traghettamento" (19.178mila euro) e "Canoni e noli di materiale rotabile e altro" (15.789mila euro) degli "Altri ricavi delle vendite e prestazioni", che ha interessato per omogeneità anche i saldi del 2006; in particolare, le voci al 31 dicembre 2006 sono state aumentate rispettivamente per 17.169mila euro e 12.980mila euro.

Per quanto riguarda i ricavi per "Lavori per conto di terzi" si segnala che, per una più corretta allocazione, sono stati riclassificati alla voce "Servizi di ingegneria" i ricavi per progettazione e direzione lavori conseguiti dalle società Italferr SpA (7.022mila euro), Serfer Srl (180mila euro) e Grandi Stazioni SpA (70mila euro). Analoga riclassifica ha interessato il saldo al 31 dicembre 2006 della voce "Lavori per conto di terzi", per 6.632mila euro, e della voce "Altri ricavi", per 475mila euro.

Il decremento dei ricavi per "Vendite di materiali" è imputabile alle società Trenitalia SpA (1.662mila euro), RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA (1.618mila euro) e FS Logistica SpA (673mila euro).

L'aumento dei ricavi per "Pedaggio" è da iscrivere totalmente alla società RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA

L'incremento dei "Corrispettivi binari di raccordo stazioni e tronchi di confine" è riconducibile essenzialmente alla società Serfer Srl (3.550mila euro) per effetto dell'attività svolta nell'esercizio per la costruzione e la ristrutturazione dei raccordi e degli scali ferroviari.

Nell'ambito delle "Altre prestazioni a terzi" si segnalano le minori prestazioni effettuate da Trenitalia SpA (24.179mila euro), in parte compensate dalle maggiori prestazioni di Tevere TPL Scarl (2.501mila euro), Italcertifer ScpA (2.037mila euro), RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA (1.237mila euro), Metropark SpA (1.077mila euro) e TX Logistik AG che, con le proprie controllate, determina un aumento di 4.380mila euro.
Infine l'aumento della voce "Altri ricavi" è relativo per la maggior parte all'incremento delle commissioni e recuperi diversi registrato dalla società Cemat SpA per riaddebito alla propria collegata TRW SA dei costi di trazione per l'attraversamento del territorio svizzero (6.107mila euro), compensato dal decremento subito dalla società Fercredit SpA (2.007mila euro).

Variazione delle rimanenze di prodotti in corso di lavorazione, semilavorati e finiti

La voce presenta un saldo negativo di 33.393mila euro, imputabile interamente alla Capogruppo a seguito della già citata scissione totale doppia della società Ferrovie Real Estate SpA, per effetto delle vendite conseguite nel periodo di alcuni immobili e terreni iscritti nel portafoglio di *trading* della società (28.565mila euro e 6.931mila euro), compensato dalla variazione in aumento dovuta agli interventi di manutenzione (825mila euro) ed agli altri lavori eseguiti nell'anno (1.278mila euro).

Variazione dei lavori in corso su ordinazione

La voce presenta un saldo negativo di 2.128mila euro attribuibile essenzialmente alla società Trenitalia SpA (1.679mila euro) la quale ha concluso ed integralmente fatturato nell'anno una serie di commesse di manutenzione rotabili aperte nel 2006, a Grandi Stazioni SpA (968mila euro) per l'attuazione degli interventi di riqualificazione dei complessi di stazioni, compensato dalla variazione positiva di Italferr SpA (550mila euro) per lavori svolti verso il mercato.

Incrementi di immobilizzazioni per lavori interni

La voce ammonta a 961.381mila euro ed è attribuibile principalmente alle società RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA (457.000mila euro), TAV SpA (222.688mila euro), Italferr SpA (136.274mila euro), Trenitalia SpA (114.835mila euro) e Grandi Stazioni SpA (11.816mila euro).
La variazione in aumento, pari a 28.993mila euro, è imputabile essenzialmente:

- all'incremento registrato dalla società TAV SpA (78.917mila euro), derivante dalla maggiore attività svolta relativamente alle opere in corso di esecuzione per la realizzazione del sistema Alta Velocità/Alta Capacità;
- all'incremento registrato dalla società Trenitalia SpA (9.569mila euro), per i costi relativi ai materiali, al personale, generali e di trasporto sostenuti a fronte di manutenzioni incrementative dei rotabili ed attività di *revamping* sugli stessi;
- all'incremento registrato dalla società Grandi Stazioni SpA (7.177mila euro), per i maggiori impegni assunti per la riqualificazione dei complessi di stazione;
- al decremento rilevato dalla società RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA (54.115mila euro), imputabile ad una minore incidenza percentuale dei materiali utilizzati, a fronte di un volume di investimenti sostanzialmente stabile rispetto all'esercizio precedente, e ad un calo dei costi interni derivante da minori capitalizzazioni del costo del lavoro in conseguenza del minor numero di ore attribuito agli interventi di investimento;
- al decremento delle commesse di investimento realizzate dalla società Italferr SpA (14.976mila euro).

Altri ricavi e proventi

La voce ammonta a 2.513.982mila euro ed è così dettagliata:

Descrizione	2007	2006	Variazioni
Contratto di Programma	1.154.093	901.766	252.327
Contributi da Unione Europea	300	237	63
Contributi da Stato, Enti Pubblici Territoriali e altri	43.807	70.396	(26.589)
Utilizzo fondo ristrutturazione *ex lege* 448/98 e relativo fondo integrativo	464.202	464.103	99
Altri			
Utilizzo fondo oneri e perdite patrimoniali	7.139	18.930	(11.791)
Contributi sostitutivi regimi tariffari speciali	377.637	354.539	23.098
Sopravvenienze attive da normale aggiornamento stime	33.410	25.504	7.906
Plusvalenze gestione caratteristica	46.779	50.873	(4.094)
Proventi immobiliari	125.856	123.538	2.318
Vendita immobili e terreni *trading*	79.773	120.214	(40.441)
Proventi diversi	180.986	182.696	(1.710)
Totale Altri	851.580	876.294	(24.714)
TOTALE	**2.513.982**	**2.312.796**	**201.186**

Valori in migliaia di euro

I contributi da Contratto di Programma, disposti in Legge Finanziaria 2007 (e Decreti Legge collegati) e interamente riconducibili alla società RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA, sono legati ai volumi di produzione che condizionano direttamente i programmi di manutenzione sia della rete infrastrutturale che degli impianti industriali.

Si riferiscono all'attività di manutenzione ordinaria dell'infrastruttura, sia della rete convenzionale sia della rete Alta Velocità/Alta Capacità, alle attività di presidio sanitario, di sperimentazione, ricerca e rilascio del certificato di sicurezza alle Imprese Ferroviarie (*business safety*), alle attività di protezione e sicurezza fisica aziendale (*business security*) e al servizio di traghettamento ferroviario con la Sardegna e la Sicilia.

I contributi in conto esercizio per l'anno 2007, pari a 1.154.093mila euro, sono stati iscritti in misura pari a quanto stabilito nel Bilancio dello Stato al capitolo 2197 – Fondo per i trasferimenti correnti alle imprese, e resi disponibili per 784.300mila euro con Decreto del Ministero dell'Economia e delle Finanze n. 046554, per 112.800mila euro dall'art. 7 e per 54.000mila euro dall'art. 8 del Decreto Legge 2 luglio 2007, convertito con modificazioni con la Legge n. 127 del 3 agosto 2007, e per 202.993mila euro con la Legge n. 222 del 22 novembre 2007.

Secondo quanto previsto dall'art. 17 del Contratto di Programma, RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA deve presentare entro il 30 giugno 2008 al Ministero delle Infrastrutture, al Ministero dei Trasporti ed al Ministero dell'Economia e delle Finanze, apposita rendicontazione per l'esercizio 2007, al fine di determinare le eventuali differenze annuali rispetto ai contributi riconosciuti in via preventiva. Su tali basi saranno definiti gli eventuali conguagli. I contributi suddetti sono stati quindi contabilizzati nel rispetto di tale disposto normativo.

Nella voce "Contributi da Stato, Enti Pubblici Territoriali ed altri" sono principalmente compresi:

- i contributi della società Sita SpA (24.389mila euro) riconducibili alle linee in concessione della Regione Basilicata e all'intervento governativo a copertura dei maggiori oneri derivanti dal rinnovo del Contratto collettivo nazionale di lavoro Autoferrotranvieri siglato a novembre 2006;
- i contributi ricevuti dalla società Cemat SpA (9.926mila euro) da parte dell'Ufficio Federale svizzero a supporto del traffico intermodale;
- i contributi ricevuti dalla società Trenitalia SpA (6.018mila euro) che riguardano il finanziamento dell'esercizio sperimentale dell'"autostrada viaggiante", per la parte condotta in territorio italiano, effettuato per il tramite della partecipata AFA, ai sensi del Decreto del Ministero dell'Ambiente n. 131/2007.

La variazione negativa della voce è da ricondurre essenzialmente al blocco, intervenuto nell'esercizio, del riconoscimento dei contributi previsti come incentivo a favore delle società di trasporto combinato *ex lege* n. 166/2000.

L'utilizzo del fondo ristrutturazione *ex lege* n. 448/98 e relativo fondo integrativo, effettuato dalla società RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA, è relativo alla totale copertura degli oneri di ammortamento (462.517mila euro) e delle minusvalenze ordinarie da dismissione cespiti (1.685mila euro).

L'utilizzo del fondo oneri e perdite patrimoniali è riconducibile a Ferrovie dello Stato SpA, anch'esso a seguito della già citata scissione della società Ferrovie Real Estate SpA, ed è relativo alla parziale copertura del costo degli ammortamenti dei cespiti dell'esercizio (1.910mila euro) e degli oneri finanziari generati dal contratto di finanziamento con la Banca OPI SpA (5.229mila euro).

La voce "Contributi sostitutivi regimi tariffari speciali", relativa ad RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA, accoglie gli effetti del cambiamento delle modalità di gestione dei regimi tariffari speciali del settore elettrico.

Come noto infatti, dal 1° gennaio 2005, a seguito della delibera AEEG n° 148/2004, è in vigore la nuova procedura che prevede che ai regimi tariffari speciali (tra cui RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA) venga applicata per le proprie utenze la tariffa di mercato (vincolato o libero). Successivamente la Cassa Conguaglio Settore Elettrico (CCSE) rimborsa ai titolari di regimi tariffari speciali la differenza tra la tariffa pagata e la tariffa speciale. Pertanto l'incremento della posta "Altri ricavi e proventi" va correlato con il corrispondente aumento della voce di costo relativa all'energia elettrica.

Nella voce "Proventi immobiliari" sono da menzionare i ricavi per trasmissione di energia elettrica per 4.902mila euro conseguiti dalla società S.EL.F. Srl che, fino allo scorso esercizio, erano iscritti dalla società RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA Infatti, nel corso del 2007, è stata stipulata una convenzione tra la società S.EL.F. Srl e la società TERNA Rete Elettrica Nazionale SpA, per la trasmissione di energia elettrica relativa ad una porzione della Rete di Trasmissione Nazionale di proprietà di RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA Il resto dell'incremento della voce è riconducibile essenzialmente alla società Centostazioni SpA per 2.400mila euro, compensato dal decremento rilevato dalla società Ferrovie dello Stato SpA per 2.239mila euro.

Le vendite di immobili e terreni *trading*, riconducibili a Ferrovie dello Stato SpA in conseguenza della scissione di Ferrovie Real Estate SpA, derivano per 76.817mila euro dalla cessione di immobili e per 2.956mila euro dalla cessione di terreni.

Costi della produzione

I costi della produzione ammontano a 10.034.406mila euro, con una variazione in aumento di 159.004mila euro rispetto all'esercizio 2006.

Essi risultano così composti:

Descrizione	2007	2006	Variazioni
Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	1.249.132	1.350.568	(101.436)
Servizi	2.208.504	2.244.525	(36.021)
Godimento beni di terzi	156.217	152.897	3.320
Personale	4.717.151	4.708.294	8.857
Ammortamenti e svalutazioni	1.174.106	1.075.752	98.354
Variazione delle rimanenze di materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	3.400	6.144	(2.744)
Accantonamenti per rischi	334.657	110.199	224.458
Altri accantonamenti	63.130	51.695	11.435
Oneri diversi di gestione	128.109	175.328	(47.219)
TOTALE	**10.034.406**	**9.875.402**	**159.004**

Valori in migliaia di euro

Il dettaglio delle voci che costituiscono i costi della produzione è illustrato nelle tabelle e nei commenti di seguito esposti.

Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci

La voce ammonta a 1.249.132mila euro ed è così dettagliata:

Descrizione	2007	2006	Variazioni
Acquisto di materiali	733.025	863.409	(130.384)
Energia elettrica per la trazione dei treni	464.491	434.808	29.683
Illuminazione e forza motrice	51.616	52.351	(735)
TOTALE	**1.249.132**	**1.350.568**	**(101.436)**

Valori in migliaia di euro

La variazione in diminuzione della voce "Acquisto di materiali" rispetto all'esercizio precedente (130.384mila euro), è attribuibile principalmente a RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA (75.736mila euro) e a Trenitalia SpA (52.365mila euro). Per RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA la riduzione registrata nei minori acquisti per magazzino (62.526mila euro), per vestiario e uniformi (5.891mila euro), per combustibili e lubrificanti per trazione (1.234mila euro) e per altri acquisti su piazza (6.085mila euro) è dovuta principalmente alla politica di contenimento dei costi, che ha condizionato in modo consistente anche l'impiego dei materiali; per Trenitalia SpA la diminuzione dei costi è dovuta alla riduzione degli acquisti di materiali impiegati per la manutenzione incrementativa e corrente dei rotabili.
I minori costi per acquisto di materiali sono parzialmente compensati dal maggior onere per l'approvvigionamento dell'energia elettrica per la trazione dei treni da parte dei soggetti titolari di regimi tariffari speciali istituiti dalla delibera dell'AEEG n. 148 del 9 agosto 2004, interamente riconducibile a RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA. L'aumento di tale voce (29.683mila euro) è direttamente correlato all'incremento della voce "Contributo sostegno regime tariffario speciale" tra gli "Altri ricavi e proventi".

Servizi

La voce ammonta a 2.208.504mila euro ed è così dettagliata:

Descrizione	2007	2006	Variazioni
Servizi e lavori appaltati			
- pulizia	222.222	226.746	(4.524)
- servizi sostitutivi	15.044	18.315	(3.271)
- altri	325.316	341.398	(16.082)
Manutenzioni e riparazioni:			
- beni immobili	231.787	220.533	11.254
- beni mobili	255.669	289.713	(34.044)
Concorsi e compensi ad altre ferrovie	23.461	20.310	3.151
Consulenze	3.897	18.960	(15.063)
Prestazioni professionali	56.124	71.322	(15.198)
Prestazioni personale in prestito	9.960	13.281	(3.321)
Utenze	70.923	79.413	(8.490)
Premi assicurativi	79.418	80.748	(1.330)
Spese postali e postelegrafoniche	2.867	3.363	(496)
Software	129.899	123.069	6.830
Carrozze letto e ristorazione	87.143	92.094	(4.951)
Provvigioni	80.618	73.323	7.295
Pubblicità e marketing	12.548	36.160	(23.612)
Compensi organi sociali	4.432	4.597	(165)
Istruzione professionale	6.192	11.163	(4.971)
Buoni pasto e mense	63.007	64.145	(1.138)
Viaggi e soggiorno	48.899	52.818	(3.919)
Trasporti e spedizioni	299.176	255.624	43.552
Altre prestazioni di terzi	179.902	147.430	32.472
TOTALE	**2.208.504**	**2.244.525**	**(36.021)**

Valori in migliaia di euro

Le variazioni in aumento più significative riguardano:

- "Manutenzioni e riparazioni su beni immobili", che subiscono un incremento di 11.254mila euro, imputabile principalmente ad RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA a seguito dell'aumento dei costi di manutenzione della linea infrastrutturale;
- "Trasporti e spedizioni", che presentano un incremento di 43.552mila euro dovuto in prevalenza a Cemat SpA (21.189mila euro), a seguito dell'incremento dell'attività e dell'aumento delle tariffe nazionali, ed all'ingresso nell'area di consolidamento della società Cisalpino AG (8.889mila euro);
- "Altre prestazioni di terzi", il cui incremento è dovuto sostanzialmente a TAV SpA, per l'aumento dei costi per lavori a seguito della maggiore attività effettuata nell'esercizio.

Le variazioni in diminuzione più significative riguardano:

- "Servizi e lavori appaltati-Altri" diminuiti di 16.082mila euro per l'effetto dei decrementi registrati in prevalenza da Trenitalia SpA (12.782mila euro), a seguito della riduzione dei costi per i servizi accessori non legati alla pulizia dei rotabili che sono stati internalizzati, e da RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA (13.648mila euro), per la riduzione dei lavori per conto di terzi a seguito della diminuzione delle attività svolte sui progetti di investimento Alta Velocità/Alta Capacità in fase di affidamento e realizzazione, compensati in parte dall'incremento registrato a seguito dell'ingresso nell'area di consolidamento di Cisalpino AG (13.580mila euro);
- "Manutenzione beni mobili", la cui diminuzione (34.044mila euro) è riconducibile all'effetto compensativo tra il decremento registrato in prevalenza da Trenitalia SpA (42.869mila euro), a seguito della razionalizzazione degli interventi manutentivi che sono stati internalizzati, e l'incremento dovuto prevalentemente all'ingresso di Cisalpino AG nell'area di consolidamento (5.798mila euro);
- "Consulenze" e "Prestazioni Professionali", i cui decrementi, rispettivamente di 15.063mila euro e 15.198mila euro, sono imputabili all'azione effettuata a livello di Gruppo riferita al progetto di ottimizzazione e contenimento dei costi, concentrata in particolare sui costi *no core*; si segnalano in particolare i minori oneri sostenuti per compensi ad avvocati nonché a consulenti peritali;
- "Pubblicità e marketing", che presenta un decremento di 23.612mila euro riconducibile principalmente a Trenitalia SpA (13.882mila euro), a seguito della razionalizzazione dei servizi, e alla Capogruppo (7.382mila euro).

Ai fini di una migliore e più dettagliata rappresentazione sono state effettuate alcune riclassifiche sui valori del 2006 dalla voce "Altre prestazioni di terzi" dei "Costi per Servizi", alla voce "Oneri Finanziari" dei "Proventi ed Oneri Finanziari" per 414mila euro.

Godimento di beni di terzi

La voce ammonta a 156.217mila euro ed è così dettagliata:

Descrizione	2007	2006	Variazioni
Locazioni immobili	31.320	35.897	(4.577)
Canoni d'uso *hardware* e *software*	29.198	27.302	1.896
Noli materiale ferroviario e bus	71.918	67.666	4.252
Altri costi	23.781	22.032	1.749
TOTALE	**156.217**	**152.897**	**3.320**

Valori in migliaia di euro

Il decremento della voce "Locazioni immobili" è attribuibile essenzialmente a Ferservizi SpA (1.788mila euro), alla Capogruppo (738mila euro), a Trenitalia SpA (715mila euro) ed a Italferr SpA (662mila euro), in prevalenza a seguito degli effetti della politica di razionalizzazione degli spazi uffici di terzi a favore dell'utilizzo di spazi di proprietà.

La voce "Noli materiale ferroviario e bus" subisce un aumento attribuibile prevalentemente a Trenitalia SpA (2.059mila euro), a seguito di un maggiore utilizzo dei carri/carrozze di proprietà di altri vettori, connesso all'incremento dei volumi di traffico merci in importazione.

Personale

La voce ammonta a 4.717.151mila euro ed è così dettagliata:

Descrizione	2007	2006	Variazioni
Salari e stipendi	3.496.541	3.496.312	229
Oneri sociali	831.800	838.321	(6.521)
Trattamento di fine rapporto	335.007	314.814	20.193
Altri costi	53.803	58.847	(5.044)
TOTALE	**4.717.151**	**4.708.294**	**8.857**

Valori in migliaia di euro

La voce "Salari e stipendi" registra un saldo pressoché invariato rispetto al 2006 poiché l'incremento dovuto ai maggiori oneri, a seguito degli effetti del rinnovo contrattuale (60.900mila euro), è stato compensato dal decremento della voce, a seguito della rilevante riduzione della consistenza media del personale. L'andamento degli oneri contributivi segna invece un consistente decremento a seguito degli effetti del "*turnover*" di personale che determina una maggiore incidenza dei nuovi assunti, che godono di una contribuzione agevolata. Nel complesso comunque la voce "Personale" subisce un incremento dovuto all'aumento dell'accantonamento Tfr e dell'indennità di buonuscita che, nonostante la diminuzione della consistenza media di personale, aumentano a seguito dell'incremento dei coefficienti di rivalutazione.

Ammortamenti e svalutazioni

La voce ammonta a 1.174.106mila euro ed è così dettagliata:

Descrizione	2007	2006	Variazioni
Ammortamento delle immobilizzazioni immateriali	84.332	67.414	16.918
Ammortamento delle immobilizzazioni materiali	1.031.307	975.485	55.822
Altre svalutazioni delle immobilizzazioni	23.784	45	23.739
Svalutazione dei crediti compresi nell'attivo circolante e delle disponibilità liquide	34.683	32.808	1.875
TOTALE	**1.174.106**	**1.075.752**	**98.354**

Valori in migliaia di euro

La voce "Ammortamento delle immobilizzazioni immateriali" è pari a 84.332mila euro e registra, rispetto all'esercizio 2006, un incremento di 16.918mila euro dovuto prevalentemente a Trenitalia SpA (17.439mila euro), a seguito degli importanti volumi di investimenti in materia di *software* entrati in esercizio nell'anno.
La voce "Ammortamento delle immobilizzazioni materiali" ammonta a 1.031.307mila euro registrando un incremento di 55.822mila euro da attribuire essenzialmente a RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA (34.033mila euro), dovuto per 23.761mila euro alla contabilizzazione, a partire dall'anno 2007, degli ammortamenti della rete AV/AC, che nel 2006 era ancora in fase di pre-esercizio, e a Trenitalia SpA (24.905mila euro). Si precisa che la variazione relativa a RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA ha impatto sul risultato d'esercizio in quanto il valore degli ammortamenti dell'Alta Velocità non viene neutralizzato con l'utilizzo dell'integrazione fondo di ristrutturazione.
La voce "Altre svalutazioni delle immobilizzazioni" è riconducibile per 7.018mila euro alla Capogruppo e per 16.679mila euro a Trenitalia SpA, a seguito, in particolare, della svalutazione del progetto "*Vector*" (13.820mila euro), che riguardava servizi altamente innovativi fruibili dalla clientela a bordo treno quali i servizi *Wi-Fi, internet* e posta elettronica utilizzando una tecnologia mai impiegata prima sui rotabili ferroviari. Le sperimentazioni condotte hanno suggerito di non proseguire, al momento, nell'investimento, con conseguente svalutazione di quanto già realizzato per la parte non diversamente utilizzabile.

Variazione delle rimanenze di materie prime, sussidiarie, di consumo e merci

La voce evidenzia una variazione delle scorte in diminuzione di 3.400mila euro essenzialmente a seguito dell'incremento delle stesse, registrato da RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA, pari a 2.271mila euro e imputabile principalmente all'aggiornamento dei prezzi *standard* che ha aumentato il valore delle scorte rispetto al 2006, e della variazione negativa registrata da Trenitalia SpA (6.578mila euro), derivante prevalentemente dall'effetto combinato dell'aumento delle giacenze di magazzino (20.222mila euro), riconducibile sostanzialmente al materiale di prima dotazione fornito con il nuovo materiale rotabile acquistato ed il cui utilizzo è legato ad esigenze manutentive pluriennali, interamente compensato dalla svalutazione integrale dei ricambi con rotazione superiore ai dieci anni (26.800mila euro).

Accantonamenti per rischi e altri accantonamenti

La voce ammonta a 397.787mila euro ed è così dettagliata:

Descrizione	2007	2006	Variazioni
Accantonamenti per rischi			
- Contenzioso nei confronti del personale e dei terzi	216.183	94.027	122.156
- Altri rischi	118.474	16.172	102.302
	334.657	**110.199**	**224.458**
Altri accantonamenti			
- Altri	63.130	51.695	11.435
	63.130	**51.695**	**11.435**
TOTALE	**397.787**	**161.894**	**235.893**

Valori in migliaia di euro

Gli accantonamenti per "Contenzioso nei confronti del personale e dei terzi" sono riconducibili principalmente a RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA (192.537mila euro), per contenzioso civile a seguito della revisione delle possibili soccombenze in contestazione con i terzi, e per contenzioso del lavoro, conseguente principalmente ad una più puntuale riquantificazione delle singole cause di lavoro, e a Trenitalia SpA (18.561mila euro).

La voce "Altri rischi", pari a 118.474mila euro, è composta prevalentemente dagli accantonamenti effettuati da RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA – per rischi connessi alla prosecuzione degli investimenti per 82.998mila euro, per maggiori accantonamenti al "Fondo Cassa Conguaglio Settore Elettrico" per 9.600mila euro – dagli stanziamenti effettuati dalla Capogruppo, per probabili minusvalenze collegate al patrimonio alloggiativo in portafoglio, per 18.000mila euro, e dagli accantonamenti di Trenitalia SpA (4.656mila euro).

La voce "Altri accantonamenti" è imputabile alla Capogruppo, per accantonamenti effettuati per far fronte al rischio potenziale di emersione di oneri per bonifiche sia su immobili di *trading* e sia su altri siti, nonché a fronte di oneri capitalizzati oggetto di analisi riguardo la loro utilità futura (46.000mila euro), e a RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA (16.358mila euro), prevalentemente per il fondo adeguamento valore scorte (15.886mila euro), a seguito della stima delle scorte da radiare e da svalutare nel corso del prossimo triennio.

Per una più approfondita trattazione si rimanda al commento delle corrispondenti poste del passivo.

Oneri diversi di gestione

La voce ammonta a 128.109mila euro, accoglie costi di natura residuale, ed è così dettagliata:

Descrizione	2007	2006	Variazioni
Costi diversi			
- Minusvalenze da alienazione beni del ciclo produttivo	5.334	15.851	(10.517)
- Spese di rappresentanza	1.035	2.065	(1.030)
- Quote associative e contributi ad Enti vari	14.039	15.514	(1.475)
- Sopravvenienze passive da normale aggiornamento stime	24.958	51.892	(26.934)
- Altri	21.712	39.887	(18.175)
	67.078	125.209	(58.131)
Oneri tributari			
- Iva non detraibile	10.780	17.823	(7.043)
- Ici	28.385	10.024	18.361
- Altre imposte	21.866	22.272	(406)
	61.031	50.119	10.912
TOTALE	**128.109**	**175.328**	**(47.219)**

Valori in migliaia di euro

La voce "minusvalenze da alienazione beni del ciclo produttivo" è imputabile essenzialmente ad RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA (1.685mila euro), a seguito di dismissione di cespiti, e a Trenitalia SpA (3.554mila euro), per l'accantonamento al fondo svalutazione materiale rotabile da radiare per adeguare il valore dei rotabili destinati alla vendita.

Si segnala che gli oneri derivanti dalle "minusvalenze da alienazione beni del ciclo produttivo", riconducibili a RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA, trovano copertura nell'utilizzo del fondo integrazione *ex lege* n. 448/98, come meglio commentato nella voce dei "Fondi Rischi ed Oneri" dello Stato Patrimoniale Passivo della presente Nota Integrativa.

Le sopravvenienze passive sono attribuibili prevalentemente a Trenitalia SpA (18.401mila euro) e si riferiscono in larga misura alla differenza riscontrata tra i maggiori costi consuntivati rispetto alle stime effettuate in chiusura dell'esercizio precedente per noli RIV e KEV (702mila euro), per servizi di pulizia (1.068mila euro), per i ricavi da traffico merci, dove la quota stimata si è rivelata maggiore di quella effettivamente fatturata (pari a 6.560mila euro), e per servizi integrati (2.621mila euro)

La voce "Ici" è da riferire essenzialmente a RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA (21.615mila euro). L'incremento è relativo agli oneri per Ici a seguito dell'attività di rivisitazione della natura catastale nei complessi di stazione al fine di ottemperare all'applicazione degli obblighi di legge secondo cui tutti gli immobili di stazione, o porzioni di essi, destinati ad uso terziario/commerciale, non possono essere più ricompresi nel gruppo catastale "E", notoriamente esente da Ici, con conseguente attribuzione agli stessi della rendita catastale.

Proventi ed oneri finanziari

La gestione finanziaria presenta un saldo negativo di 382.229mila euro con una variazione in diminuzione di 182.283mila euro rispetto all'esercizio 2006. Essa risulta così composta:

Descrizione	2007	2006	Variazioni
Proventi finanziari			
Proventi da partecipazioni			
- in imprese controllate e collegate	0	0	0
- in altre imprese	1.741	1.815	(74)
	1.741	**1.815**	**(74)**
Altri proventi finanziari			
Da crediti iscritti nelle immobilizzazioni			
- da imprese controllate e collegate	0	0	0
- altri	390	4.218	(3.828)
	390	**4.218**	**(3.828)**
Da titoli iscritti nell'attivo circolante che non costituiscono partecipazioni	**233**	**352**	**(119)**
Proventi diversi dai precedenti			
- da imprese controllate e collegate	709	773	(64)
- da altri			
- interessi attivi su conti correnti bancari e postali	4.727	6.540	(1.813)
- proventi finanziari su altre operazioni di compravendita con obbligo di retrocessione: interessi attivi su pronti c/termine	5.907	6.662	(755)
- diversi	98.262	110.740	(12.478)
	109.605	**124.715**	**(15.110)**
Totale proventi finanziari	**111.969**	**131.100**	**(19.131)**
Oneri finanziari			
Interessi ed altri oneri			
- verso imprese controllate e collegate	697	521	176
- verso altri			
- su debiti obbligazionari	104.018	56.594	47.424
- su debiti verso istituti finanziari	337.103	224.875	112.228
- diversi	56.137	53.536	2.601
Totale oneri finanziari	**497.955**	**335.526**	**162.429**
Utili e perdite su cambi			
Utili su cambi			
- realizzati	293	(234)	527
- da realizzare	4.389	4.714	(325)
Perdite su cambi			
- realizzate	422	0	422
- da realizzare	503	0	503
	3.757	**4.480**	**(723)**
TOTALE PROVENTI E (ONERI) FINANZIARI	**(382.229)**	**(199.946)**	**(182.283)**

Valori in migliaia di euro

Il saldo della gestione finanziaria è composto principalmente da:

- interessi attivi su conti correnti bancari e postali realizzati principalmente dalla Capogruppo (1.750mila euro), da Cemat SpA (511mila euro), da TAV SpA (443mila euro), da Grandi Stazioni SpA (407mila euro) e da Sita SpA (358mila euro);
- interessi attivi su operazioni pronti contro termine realizzati essenzialmente dalla Capogruppo (5.802mila euro);
- proventi diversi riferibili alla Capogruppo (53.235mila euro), prevalentemente per interessi attivi sui crediti Iva chiesti a rimborso (32.013mila euro), a interessi su crediti verso clienti realizzati principalmente da Fercredit SpA (18.717mila euro), a proventi derivanti da interessi di mora su crediti per RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA (7.387mila euro) e sui crediti verso altri per Trenitalia SpA (7.007mila euro), tra i quali interessi attivi maturati su operazioni *collar* e *swap* per 1.169mila euro legati ad operazioni di copertura del rischio di tasso di interesse sulle operazioni di finanziamento a tasso variabile;
- interessi passivi su debiti obbligazionari, relativi ai prestiti sottoscritti dalla Capogruppo con la società Eurofima (104.018mila euro);
- interessi passivi su debiti verso banche ed altri finanziatori sostenuti prevalentemente da TAV SpA (119.668mila euro) per oneri per *Interest rate swap* e per i finanziamenti ricevuti da istituti di credito, da Trenitalia SpA (101.456mila euro), dalla Capogruppo (74.212mila euro), per gli interessi sul prestito contratto con la Cassa Depositi e Prestiti, con BEI e per interessi passivi sui mutui contratti con la scissione di Ferrovie Real Estate SpA, e da Fercredit SpA (17.707mila euro);
- oneri finanziari diversi tra i quali figurano le risultanze delle operazioni di *Interest rate swap* collegate alle operazioni di cartolarizzazione/cessione dei crediti Iva della Capogruppo con Euterpe Finance e Société Générale (7.763mila euro) e di TAV SpA con Société Générale (1.866mila euro), come spiegato più approfonditamente nella sezione "Immobilizzazioni Finanziarie: Crediti verso altri".

Ai fini di una migliore e più dettagliata rappresentazione sono state effettuate alcune riclassifiche sui valori del 2006 dalla voce "Altre prestazioni di terzi" dei "Costi per Servizi", alla voce "Oneri Finanziari" dei "Proventi ed Oneri Finanziari" per 414mila euro.



Rettifiche di valore di attività finanziarie

Le rivalutazioni e le svalutazioni riferite alle partecipazioni derivano dall'adeguamento delle stesse ai valori dei patrimoni netti al 31 dicembre 2007 e sono così dettagliate:

Rivalutazioni	2007	2006	Variazioni
Società Alpe Adria SpA	4	0	4
Artesia Sas	9	16	(7)
BBT SE Srl	0	11.094	(11.094)
Cisalpino AG	0	4.685	(4.685)
East Rail Srl	4	14	(10)
Eurogateway Srl	26	0	26
Ferrovie Nord Milano SpA	362	1.367	(1.005)
Lyon-Turin Ferroviarie Sas	0	0	0
Ferport Srl	0	78	(78)
Logistica SA	172	1.173	(1.001)
Nova Trans Srl	0	0	0
Padova Container Service Srl	9	0	9
Pol Rail Srl	483	402	81
Sideuropa Srl	194	164	30
Sodai SpA	0	104	(104)
Terminal Tremestieri Srl	13	0	13
Tilo SA	90	55	35
TSF SpA	0	3.292	(3.292)
Wisco SpA	161	0	161
TOTALE	**1.523**	**22.444**	**(20.921)**

Valori in migliaia di euro

Svalutazioni	2007	2006	Variazioni
Cemat Est SA	0	3	(3)
Centro Merci Orte SpA	17	0	17
Consorzio Trasporti Integrati	2	0	2
Ferrovie Nord Milano Autoservizi SpA	374	431	(57)
Friuli Terminal Gate SpA	19	0	19
Grandi Stazioni Edicole Srl	10	0	10
Grandi Stazioni Ingegneria Srl	0	8	(8)
Grandi Stazioni Pubblicità Srl	9	0	9
Hannibal SpA	397	160	237
ICF Intercontainer Interfrigo SA	0	1.822	(1.822)
Interporto Bergamo Montello SIBEM SpA	47	0	47
Isfort SpA	110	117	(7)
Network Terminali Siciliani SpA	81	0	81
Porta Sud SpA	137	0	137
Quadrante Europa Terminal Gate SpA	101	93	8
Sinter Intermodal Services SpA	120	0	120
Sodai SpA	437	0	437
Sve Rail Italia Srl	0	76	(76)
Terminal Tremestieri Srl	0	17	(17)
Viaggi e Turismo Marozzi Srl	98	142	(44)
Wisco SpA	0	633	(633)
TOTALE	**1.959**	**3.502**	**(1.543)**

Valori in migliaia di euro

Per una più approfondita trattazione di rimanda alla sezione "Immobilizzazioni finanziarie: partecipazioni in imprese collegate".

Proventi ed oneri straordinari

La gestione straordinaria presenta un saldo positivo di 548.810mila euro, con una variazione in aumento di 1.129.142mila euro rispetto all'esercizio 2006. Essi risultano così composti:

Descrizione	2007	2006	Variazioni
Proventi straordinari			
- Plusvalenze da alienazioni	1.743	1.007	736
- Utilizzo fondo per ristrutturazione industriale e fondo oneri per esodi incentivati	56.982	66.369	(9.387)
- Utilizzo fondo ristrutturazione *ex lege* 448/98 e relativo fondo integrativo	3.497	3.430	67
- Sopravvenienze attive	317.340	157.042	160.298
- Altri	354.204	40.177	314.027
	733.765	268.025	465.741
Oneri straordinari			
- Minusvalenze da alienazioni	3.541	3.462	79
- Oneri per esodi	56.982	442.570	(385.588)
- Imposte esercizi precedenti	8.421	7.000	1.421
- Sopravvenienze passive	89.312	69.706	19.606
- Altri	26.700	325.619	(298.919)
	184.956	848.357	(663.401)
TOTALE PROVENTI ED (ONERI) STRAORDINARI	**548.810**	**(580.332)**	**1.129.142**

Valori in migliaia di euro

Nell'ambito della gestione straordinaria sono da segnalare:

- l'utilizzo del "Fondo Ristrutturazione Industriale" per 53.804mila euro da parte di Trenitalia SpA e l'utilizzo del "Fondo oneri per esodi incentivati" per 3.177mila euro da parte di Ferservizi SpA; tali proventi si contrappongono agli oneri per esodi incentivati del personale in esubero, iscritti tra i costi straordinari;
- l'utilizzo da parte di RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA del Fondo "Integrazione Fondo ristrutturazione 448/98" (3.497mila euro) che neutralizza le minusvalenze derivanti dalla vendita e dalla radiazione dei cespiti;
- le sopravvenienze attive, attribuibili principalmente a RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA a seguito del rilascio parziale dell'accantonamento del contenzioso verso il Gruppo Cosiac (134.544mila euro), del rilascio del fondo istituito in sede di Bilancio 2006 a copertura dei costi di accatastamento dei complessi immobiliari di stazione in quanto, a seguito di approfondimenti e contatti intercorsi con l'Agenzia delle Entrate, è emerso un ridimensionamento di tali costi come commentato alla posta relativa ai fondi del Passivo della Nota Integrativa, del ristoro da parte della Cassa Conguaglio Settore Elettrico sul conguaglio Enel pervenuto nell'aprile 2007 dei costi di energia elettrica per trazione dell'anno 2005 (12.071mila euro), di rettifiche di costi di energia elettrica per trazione e medio-bassa tensione relativamente agli anni dal 1998 al 2004 (12.362mila euro); a Trenitalia SpA (39.119mila euro) e alla Capogruppo (8.816mila euro);
- la voce "Altri proventi straordinari", che comprende 320.000mila euro rilevati da Trenitalia SpA che rappresentano la quota resa disponibile dal Decreto Legge n. 81/2007 e dal Decreto Legge n. 159/2007 del contributo di complessivi 400 milioni di euro riconosciuto dallo Stato per la remunerazione degli obblighi di servizio pubblico fino al 2003 (art. 1 comma 971 della Legge Finanziaria 2007); sono incluse inoltre multe e penalità applicate da Trenitalia SpA (6.401mila euro) per ritardi o irregolarità nelle forniture e da RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA (10.698mila euro) prevalentemente per l'escussione di polizze fidejussorie prestate a garanzia degli appalti per inadempienze;
- la notevole riduzione della voce "Oneri per esodi", dovuta al fatto che il 2006 accoglieva un accantonamento di 376.000mila euro per adeguare il valore del fondo al costo degli oneri stimati nel piano industriale 2007-2011 a fronte del riassetto organizzativo in esso previsto;
- le sopravvenienze passive, riconducibili principalmente a RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA (55.333mila euro) a seguito del conguaglio effettuato dall'Enel per i consumi di energia elettrica di trazione dell'anno

2005 (23.114mila euro), della restituzione al Ministero dell'Economia e delle Finanze degli interessi maturati sulla somma mutuata per consentire il ripristino delle strutture danneggiate dall'alluvione del 1994 (11.287mila euro) e a Trenitalia SpA (26.948mila euro).

Imposte sul reddito dell'esercizio correnti, differite e anticipate

Le imposte sul reddito ammontano a 160.250mila euro con una variazione in aumento di 44.691mila euro rispetto all'esercizio 2006. Esse risultano così composte:

Descrizione	2007	2006	Variazioni
Imposte correnti			
- Ires	1.564	2.967	(1.403)
- Irap	158.819	125.329	33.490
- Proventi da adesione al consolidato fiscale	0	0	0
	160.383	**128.296**	**32.087**
Imposte differite e anticipate			
- Anticipate	(19.408)	(1.878)	(17.530)
- Differite	19.275	(10.859)	30.134
	(133)	**(12.737)**	**12.604**
TOTALE	**160.250**	**115.559**	**44.691**

Valori in migliaia di euro

A decorrere dall'esercizio 2004, la Capogruppo e le società controllate hanno aderito al consolidato fiscale. Con il consolidato nazionale la consolidante effettua, in sede di dichiarazione dei redditi del Gruppo, la determinazione di un'unica base imponibile mediante una compensazione integrale di tutti gli imponibili positivi e negativi. Per effetto delle perdite fiscali conferite nel 2007 da alcune società consolidate, il reddito imponibile del Gruppo è risultato negativo.
Pertanto, le imposte relative all'Ires e, conseguentemente, le imposte anticipate e differite iscritte nell'esercizio dalle società, sono state, ai fini del consolidato, stornate dal conto economico con un impatto positivo pari a 71.735mila euro.



Sezione 4
Altre informazioni

Numero medio dei dipendenti

Il numero medio dei dipendenti del Gruppo Ferrovie dello Stato ammonta a 96.187 unità (98.447 unità nell'esercizio 2006). Per una migliore comparazione con i dati dell'esercizio precedente, nella tabella a) viene esposta la consistenza media sia del personale della Capogruppo che di quello delle controllate Trenitalia SpA, RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA, Ferservizi SpA e Italferr SpA, secondo la classificazione prevista dal nuovo Contratto collettivo nazionale di lavoro delle Attività Ferroviarie, in vigore dal 2003.

a. Capogruppo e controllate Trenitalia SpA, RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA, Ferservizi SpA e Italferr SpA

Personale	2007	2006	Variazioni
Dirigenti	1.039	1.098	(59)
Quadri	15.165	15.222	(57)
Altro personale	75.321	77.495	(2.174)
TOTALE	**91.525**	**93.815**	**(2.290)**

b. Altre società del Gruppo

Personale	2007	2006	Variazioni
Dirigenti	81	87	(6)
Quadri	246	259	(13)
Impiegati	1.065	1.109	(44)
Operai	3.270	3.177	93
TOTALE	**4.662**	**4.632**	**30**
Consistenza media totale	**96.187**	**98.447**	**(2.260)**

Compensi ad Amministratori e Sindaci

Si evidenziano i compensi complessivi spettanti agli Amministratori e ai membri del Collegio Sindacale della Capogruppo per lo svolgimento di tali funzioni anche in altre imprese consolidate.

Percipienti	2007	2006	Variazioni
Amministratori	2.262 [1]	10.085 [1-2]	(7.823)
Sindaci	145	141	4
TOTALE	**2.407**	**10.226**	**(7.819)**

Valori in migliaia di euro

[1] *Comprende tutti i compensi spettanti per le cariche di Presidente e Amministratore Delegato, compresi gli importi relativi agli elementi variabili, in coerenza con quanto previsto dal rapporto di amministrazione. L'importo comprende, altresì, gli emolumenti previsti per i rimanenti Consiglieri di Amministrazione.*

[2] *Comprende le somme erogate a titolo di compensi per cessazione incarico del precedente Amministratore Delegato.*

I compensi dei rappresentanti del Ministero dell'Economia e delle Finanze (Consiglieri e Sindaci) vengono riversati al citato Dicastero.

Cambi utilizzati al 31 dicembre 2007 a raffronto con l'esercizio precedente

Valute estere	Cambio al 31.12.2006	Cambio medio 2006	Cambio al 31.12.2007	Cambio medio 2007
Franco Svizzero	0,6223	0,6357	0,6043	0,6088
Corona Svedese	0,1106	0,1081	0,1059	0,1081
Corona ceca	0,0364	0,0353	0,0376	0,0360



Strumenti finanziari derivati

Nel corso dei precedenti esercizi, come già riportato nel commento alla posta "Debiti", la società TAV SpA ha stipulato alcuni contratti di *Interest rate swap* al fine di trasformare l'indebitamento verso il sistema bancario e finanziario da tasso variabile a tasso fisso. A seguito della scissione del ramo d'azienda costituito dalla tratta Roma-Gricignano da parte di TAV SpA a favore di RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA, già illustrata nel bilancio consolidato 2006, quest'ultima società ha acquisito un contratto di *Interest rate swap* per un valore di 574.747mila euro come capitale originario di riferimento.
Il valore di mercato al 31 dicembre 2007 delle operazioni in tali derivati risulta negativo per 55.526mila euro.

La situazione dei contratti risulta essere la seguente:

TAV SpA

Istituto Finanziatore	Capitale originario di riferimento	Valore nozionale	*Fair value*	Intermediario *swap*	Data di stipulazione	Data di inizio
Interest rate swap						
BEI	425.253	389.815	(20.604)	UBS Warburg	08/04/2002	15/06/2002
Cassa Dep. e Prest.	250.000	200.000	(5.726)	Credit Suisse First Boston	22/07/2002	31/12/2002
BEI	32.000	32.000	(1.350)	UBS Warburg	23/07/2002	15/12/2002
TOTALE *INTEREST RATE SWAP*	**707.253**	**621.815**	**(27.680)**			

Valori in migliaia di euro

RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA

Istituto Finanziatore	Capitale originario di riferimento	Valore nozionale	*Fair value*	Intermediario *swap*	Data di stipulazione	Data di inizio
Interest rate swap						
BEI	574.747	574.747	(27.846)	UBS Warburg	08/07/2002	15/06/2002
TOTALE *INTEREST RATE SWAP*	**574.747**	**574.747**	**(27.846)**			

Valori in migliaia di euro

Inoltre, come già illustrato nel commento alla posta "Crediti delle Immobilizzazioni finanziarie verso altri", nell'ambito delle operazioni di cartolarizzazione dei Crediti Iva del 2003 e di cessione dei Crediti Iva conclusa lo scorso marzo, sono stati stipulati due *Interest rate swap*: il primo tra la Capogruppo ed Euterpe Finance, il secondo tra la Capogruppo e Société Générale. Un terzo *swap* acceso tra TAV e Société Générale è stato anticipatamente chiuso in occasione della *reset date* del 15 marzo 2007, a seguito del totale rimborso dei crediti fiscali avvenuto il 7 marzo 2007.
Nel primo *swap* la Capogruppo si é impegnata a pagare ad Euterpe Finance i flussi di cassa contrattualmente basati sull'Euribor a sei mesi più *spread*, maturati sulla provvista accesa per il pagamento dell'*Initial purchase price*, ed a ricevere gli interessi attivi che l'Agenzia delle Entrate riconoscerà sul capitale oggetto di cessione.
Il criterio di valutazione è la risultante della valutazione di un IRS avente durata residua pari ad 1 anno. In base all'applicazione di tale criterio – ed eliminando dal computo dei *cash flows* il nuovo semestre dal 20/12/07 al 20/06/08, per il quale la fissazione dei tassi è già avvenuta – il valore prudenziale di stima risulterebbe negativo e pari a 5.840mila euro.
Ugualmente nel secondo *swap*, (in contropartita di Société Générale) la Capogruppo si è impegnata a pagare alla controparte i flussi di cassa contrattualmente basati sull'Euribor a sei mesi più *spread*, maturati sul

Data di scadenza	Parametro di indicizzazione	Tasso fisso
15/03/2024	EURIBOR	5,4830%
31/12/2023	EURIBOR	5,0450%
15/12/2025	EURIBOR	5,3060%

Data di scadenza	Parametro di indicizzazione	Tasso fisso
15/03/2024	EURIBOR	5,4830%



valore di cessione, ricevendo gli interessi attivi che l'Agenzia delle Entrate riconosce sul capitale oggetto di cessione. A seguito del totale rimborso dei crediti fiscali avvenuto il 17 aprile, ed al pressoché completo pagamento degli interessi originariamente ceduti, la Capogruppo e Société Générale hanno provveduto alla chiusura dello *swap* in data 12 febbraio 2008. In tal senso, il *mark to market* della posizione al 31 dicembre 2007 è pari a 0.

Al 31 dicembre 2007, infine, Trenitalia SpA ha stipulato, tramite la Capogruppo, quattordici contratti di *Interest rate swap* e undici contratti di *Interest rate collar*. Tutti i contratti di *Interest rate collar* conclusi prevedono il pagamento di un premio semestrale pari allo 0,25% (*base act*/360) del valore nominale in essere. Tutti i derivati conclusi da Trenitalia SpA sono da intendersi di copertura in quanto costruiti in modo da replicare perfettamente le caratteristiche del debito coperto in termini di tasso (Euribor 6 mesi), durata e piano di ammortamento. Le operazioni di copertura sul debito sono state poste in essere senza considerare lo *spread* associato al debito sottostante. Il Valore al Mercato del complessivo portafoglio derivati su tasso di interesse, calcolato con le formule di valutazione *standard* di mercato, è positivo per Trenitalia SpA e pari a 26.469mila euro.

Il dettaglio di tali contratti è riportato nelle seguenti tabelle.

Capogruppo

Operazione Sottostante	Capitale originario di riferimento	Valore nozionale	*Fair value*	Intermediario *swap*	Data di stipulazione	Data di inizio
Interest rate swap						
Cartolarizzazione Crediti Iva 2004	Gamba Attiva 700.459 Gamba Passiva 830.500	Gamba Attiva 282.213 Gamba Passiva 299.000	(5.840)	Euterpe Finance	31/12/2003	27/05/2004
Cessione Crediti Iva 2006	Gamba Attiva 335.191 Gamba Passiva 411.541	Gamba Attiva 0 Gamba Passiva 7.930	0	Société Générale	07/03/2006	16/03/2006

Valori in migliaia di euro

Trenitalia SpA

Debito coperto	Capitale originario di riferimento	Valore nozionale	*Fair value*	Intermediario *swap*	Data di stipulazione	Data di inizio
Interest rate swap						
Eurofima8	83.000	83.000	1.135	SO GEN	30/05/2005	08/06/2006
Eurofima7	32.300	32.300	499	UBM	09/06/2006	15/06/2006
Eurofima6	44.000	44.000	680	UBM	09/06/2006	15/06/2006
Eurofima6	50.000	50.000	1.088	SO GEN	31/08/2006	15/06/2006
Eurofima6	50.000	50.000	1.069	SO GEN	31/08/2006	15/06/2006
Eurofima6	50.000	50.000	1.477	RBS	10/11/2006	15/06/2006
Eurofima11	50.000	50.000	213	RBS	17/01/2007	06/03/2007
Eurofima11	65.300	65.300	300	RBS	22/01/2007	06/03/2007
Eurofima11	50.000	50.000	230	MORSTAN	22/01/2007	06/03/2007
BEI 2005	120.000	120.000	3.800	MORSTAN	28/02/2007	27/06/2007
BEI 2005	120.000	120.000	3.800	CR SUISSE	28/02/2007	27/06/2007
BEI 2005	120.000	120.000	3.800	BARCLAYS	28/02/2007	27/06/2007
BEI 2005	80.000	80.000	308	CALYON	06/09/2007	21/12/2007
BEI 2005	80.000	80.000	308	BNP	06/09/2007	21/12/2007
TOTALE *INTEREST RATE SWAP*	**994.600**	**994.600**	**18.707**			

Valori in migliaia di euro

Data di scadenza	Parametro di indicizzazione	Tasso fisso (amministrato)
Max 10 anni	EURIBOR	2,75%
15/02/2008	EURIBOR	2,75%

Data di scadenza	Parametro di indicizzazione	Tasso fisso
08/06/2015	EURIBOR	4,085%
15/06/2016	EURIBOR	4,150%
15/06/2016	EURIBOR	4,150%
15/06/2016	EURIBOR	4,065%
15/06/2016	EURIBOR	4,070%
15/06/2016	EURIBOR	3,960%
06/03/2015	EURIBOR	3,960%
06/03/2015	EURIBOR	4,225%
06/03/2015	EURIBOR	4,225%
27/12/2017	EURIBOR	4,145%
27/12/2017	EURIBOR	4,145%
27/12/2017	EURIBOR	4,145%
27/12/2017	EURIBOR	4,554%
27/12/2017	EURIBOR	4,554%

Debito coperto	Capitale originario di riferimento	Valore nozionale	*Fair value*	Intermediario *swap*	Data di stipulazione	Data di inizio
Interest rate collar						
BANCA OPI 2002	60.000	60.000	514	UBM	16/06/2006	15/12/2006
BANCA OPI 2002	60.000	60.000	514	MPS	16/06/2006	15/12/2006
BANCA OPI 2002	120.000	120.000	212	IMI	11/07/2006	15/12/2006
BANCA OPI 2002	72.000	72.000	158	IMI	13/07/2006	15/12/2006
BANCA OPI 2002	48.000	48.000	203	MPS	14/07/2006	15/12/2006
Eurofima 12	100.000	100.000	416	SO GEN	17/07/2006	09/10/2006
Eurofima 12	27.000	27.000	644	SO GEN	19/09/2006	09/10/2006
Eurofima 12	83.000	83.000	2.211	ABN AMRO	19/09/2006	09/10/2006
Eurofima 12	100.000	100.000	2.118	ABN AMRO	25/10/2006	10/04/2007
BEI 2006	80.000	80.000	398	CALYON	23/10/2007	28/04/2008
BEI 2006	80.000	80.000	374	CR SUISSE	23/10/2007	28/04/2008
TOTALE *INTEREST RATE COLLAR*	**830.000**	**830.000**	**7.762**			

Valori in migliaia di euro

Data di scadenza	Parametro di indicizzazione	Tasso CAP	Tasso FLOOR	Premio annuo
15/12/2022	EURIBOR	4,700%	3,16%	0,25%
15/12/2022	EURIBOR	4,700%	3,16%	0,25%
15/12/2022	EURIBOR	4,900%	3,18%	0,25%
15/12/2022	EURIBOR	4,900%	3,13%	0,25%
15/12/2022	EURIBOR	4,850%	3,07%	0,25%
07/04/2016	EURIBOR	4,700%	2,97%	0,25%
07/04/2016	EURIBOR	4,180%	3,10%	0,25%
07/04/2016	EURIBOR	4,120%	3,10%	0,25%
07/04/2016	EURIBOR	4,220%	3,20%	0,25%
30/04/2018	EURIBOR	4,665%	3,30%	0,25%
30/04/2018	EURIBOR	4,675%	3,30%	0,25%

Roma, 23 aprile 2008

Il Consiglio di Amministrazione

Il Presidente

Allegati

Allegato 1
Elenco delle imprese incluse nel consolidamento con metodo integrale

DENOMINAZIONE	SEDE	CAPITALE SOCIALE	SOCIETA' PARTECIPANTE	% DI PARTECIPAZIONE
a. **Impresa controllante**				
Ferrovie dello Stato SpA	Roma	38.790.425		
b. **Imprese controllate direttamente**				
Trenitalia SpA	Roma	2.569.941	Ferrovie dello Stato SpA	100
Rete Ferroviaria Italiana - RFI SpA	Roma	32.853.697	Ferrovie dello Stato SpA	100
Ferservizi SpA	Roma	43.043	Ferrovie dello Stato SpA	100
Fercredit - Servizi Finanziari SpA	Roma	32.500	Ferrovie dello Stato SpA	100
FS Logistica SpA	Roma	49.721	Ferrovie dello Stato SpA	100
Italferr SpA	Roma	14.186	Ferrovie dello Stato SpA	100
FS Lab Srl	Roma	100	Ferrovie dello Stato SpA	100
Immobiliare Ferrovie Srl	Roma	50	Ferrovie dello Stato SpA	100
Grandi Stazioni SpA	Roma	4.304	Ferrovie dello Stato SpA	59,99
Centostazioni SpA	Roma	8.333	Ferrovie dello Stato SpA	59,99
Sogin Srl	Firenze	15.600	Ferrovie dello Stato SpA	55
c. **Imprese controllate indirettamente**				
Servizi ferroviari - Serfer Srl	Genova	5.000	Trenitalia SpA	100
Treno Alta Velocità – T.A.V. SpA	Roma	3.125.921	RFI SpA	100
Società Elettrica Ferroviaria – S.EL.F. Srl	Roma	50	RFI SpA	100
Metropark SpA	Roma	3.016	RFI SpA	100
Sita SpA	Firenze	3.605	Sogin Srl	100
Grandi Stazioni Immobiliare Srl (già Grandi Stazioni Retail Srl)	Roma	90	Grandi Stazioni SpA	100
Grandi Stazioni Servizi Srl	Roma	10	Grandi Stazioni SpA	100
Tiburtina Sviluppo Immobiliare SpA (già Medie Stazioni Due Srl)	Roma	120	RFI SpA	100
Italcontainer SpA	Milano	5.681	Trenitalia SpA	100
TX Service Management	Bad Honnef	50	TX Logistik AG	100
TX Consulting	Bad Honnef	25	TX Logistik AG	100
TX Logistik Austria	Wels	35	TX Logistik AG	100
TX Logistik Svizzera	Basel	50 *	TX Logistik AG	100
TX Logistik Svezia	Malmo	400 *	TX Logistik AG	100
Trenitalia Logistic France Sas	Parigi	1200	Trenitalia SpA	100
Società Gestione Terminali Ferro Stradali - SGT SpA	Pomezia-RM	200	RFI SpA Cemat SpA	43,75 43,75
Tunnel Ferroviario del Brennero SpA	Roma	63.791	RFI SpA	82,79
Italcertifer ScpA	Firenze	480	RFI SpA Ferrovie dello Stato SpA	33,33 33,33
Cemat SpA	Milano	7.000	Trenitalia SpA	53,28
Servizi Ferroviari Portuali - Ferport Srl	Genova	712	Serfer Srl	51
Servizi Ferroviari Portuali – Ferport Napoli Srl	Napoli	480	Serfer Srl	51
TX Logistik AG	Bad Honnef	286	Trenitalia SpA	51
Nord Est Terminal - NET SpA	Padova	1.560	RFI SpA	51
Grandi Stazioni Ceska Republika	Praga	240.000 *	Grandi Stazioni SpA	51
Società Logistica Ferroviaria Srl	Latina	36	Cemat SpA	51
Tevere TPL Scarl	Roma	10	Sita SpA	51

Valori in migliaia di euro

* *Dati espressi in valuta locale*

Allegato 2
Elenco delle imprese incluse nel consolidamento con metodo proporzionale

DENOMINAZIONE	SEDE	CAPITALE SOCIALE	SOCIETA' PARTECIPANTE	% DI PARTECIPAZIONE
Cisalpino AG	Berna	162.500 *	Trenitalia SpA	50

Valori in migliaia di euro

* *Dati espressi in valuta locale*

Allegato 3
Elenco delle partecipazioni valutate con il metodo del patrimonio netto

DENOMINAZIONE	SEDE	CAPITALE SOCIALE	SOCIETA' PARTECIPANTE	% DI PARTECIPAZIONE
Lyon-Turin Ferroviarie - LTF Sas	Chambery	1.000	RFI SpA	50
Artesia Sas	Parigi	220	Trenitalia SpA	50
Logistica SA	Levallois	3.637	Trenitalia SpA	50
Tilo SA	Chiasso	2.000 *	Trenitalia SpA	50
Pol Rail Srl	Roma	2.000	Trenitalia SpA	50
Sideuropa Srl	Milano	450	FS Logistica SpA	50
Galleria di base del Brennero - Brenner Basistunnel BBT SE	Innsbruck	10.240	Tunnel Ferroviario del Brennero	50
Istituto Superiore di Formazione e Ricerca - Isfort SpA	Roma	1.300	Ferrovie dello Stato SpA Trenitalia SpA RFI SpA	19 15 15
Viaggi e Turismo Marozzi Srl	Bari	1.040	Sita SpA	49
SODAI SpA	Milano	15.615	Trenitalia SpA	49
WISCO SpA	Monza	15.615	Trenitalia SpA	49
Porta Sud SpA	Bergamo	810	RFI SpA	35
Sinter Intermodal Services SpA (già Sinter Inland Terminal SpA)	Milano	1.550	Italcontainer SpA	35
Società Alpe Adria SpA	Trieste	777	Trenitalia SpA	33,33
East Rail Srl	Trieste	130	Trenitalia SpA	32
Ferrovie Nord Milano SpA	Milano	107.690	Ferrovie dello Stato SpA	14,74
Quadrante Europa Terminal Gate SpA	Verona	1.500	RFI SpA	50
Terminal Tremestieri Srl	Messina	900	RFI SpA	33,33
Network Terminali Siciliani SpA	Catania	300	RFI SpA	50
Eurogateway Srl	Novara	99	Cemat SpA Trenitalia SpA	37 11
Novatrans Italia Srl	Milano	100	Cemat SpA	30
Padova Container Service Srl	Padova	516	Cemat SpA	34,50
TRW SA	Bruxelles	6.000	Cemat SpA	21
Cesar Information Services - CIS Scrl	Bruxelles	100	Cemat SpA	25,10
COMBIMED SA	Bruxelles	62	Cemat SpA	20
Friuli Terminal Gate SpA	Trieste	350	Cemat SpA	25

Valori in migliaia di euro

*** Dati espressi in valuta locale*

Allegato 4
Elenco delle altre partecipazioni non consolidate

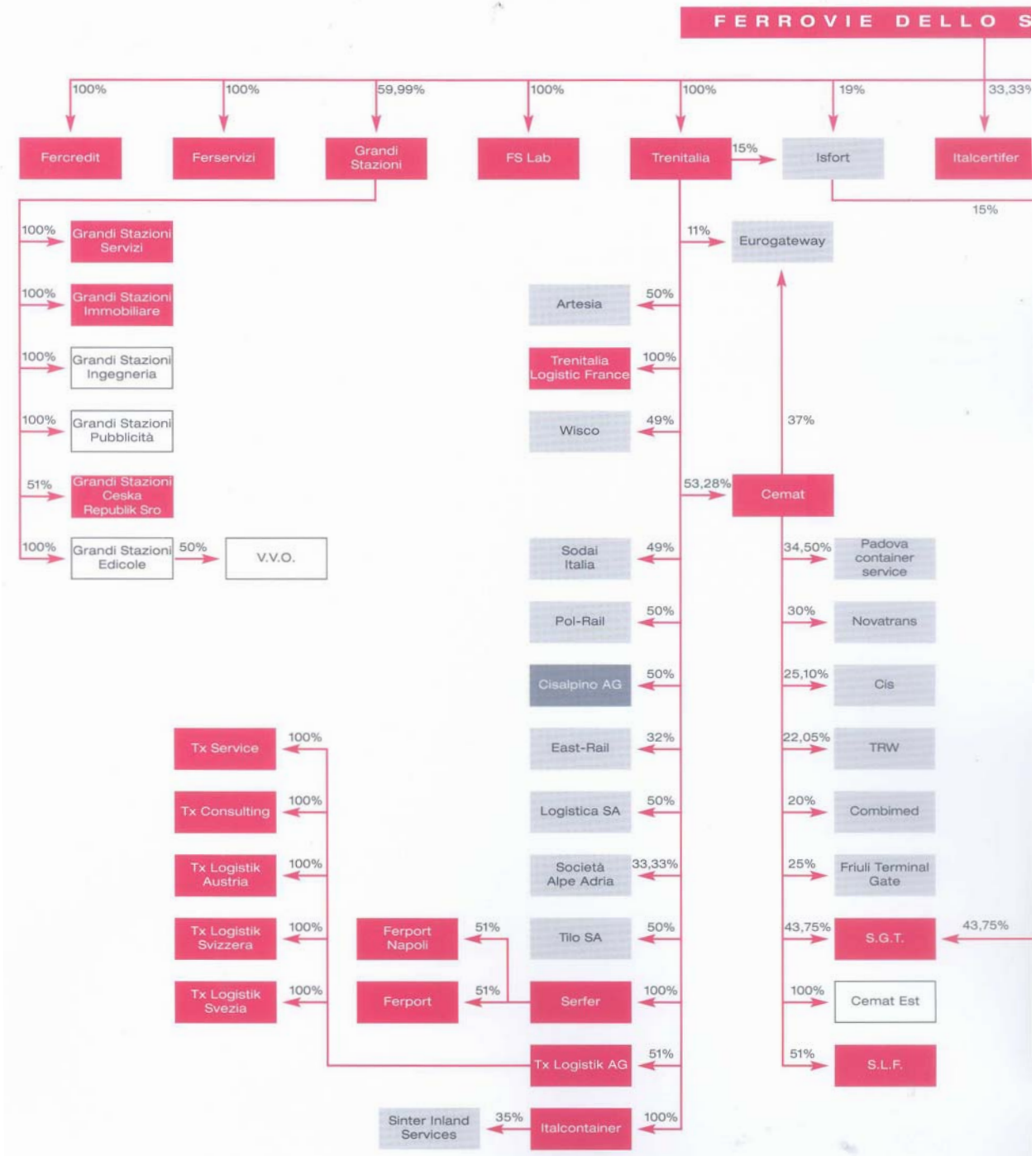
DENOMINAZIONE	SEDE	CAPITALE SOCIALE	SOCIETA' PARTECIPANTE	% DI PARTECIPAZIONE	NOTE
a. Imprese controllate					
Sap Srl in liquidazione	Roma	997	Ferrovie dello Stato SpA	100	*
Grandi Stazioni Ingegneria Srl	Roma	20	Grandi Stazioni SpA	100	**
Grandi Stazioni Pubblicità Srl	Roma	20	Grandi Stazioni SpA	100	**
Grandi Stazioni Edicole Srl	Roma	20	Grandi Stazioni SpA	100	**
Metroscai Scarl in liquidazione	Roma	10	Ferservizi SpA	75	**
Cemat est SA	Brest	2	Cemat SpA	100	**
b Imprese collegate					
VVO Srl	Genova	10	Grandi Stazioni Edicole Srl	50	**
ATI Rom Srl	Bucarest	258	Sita SpA	30	**

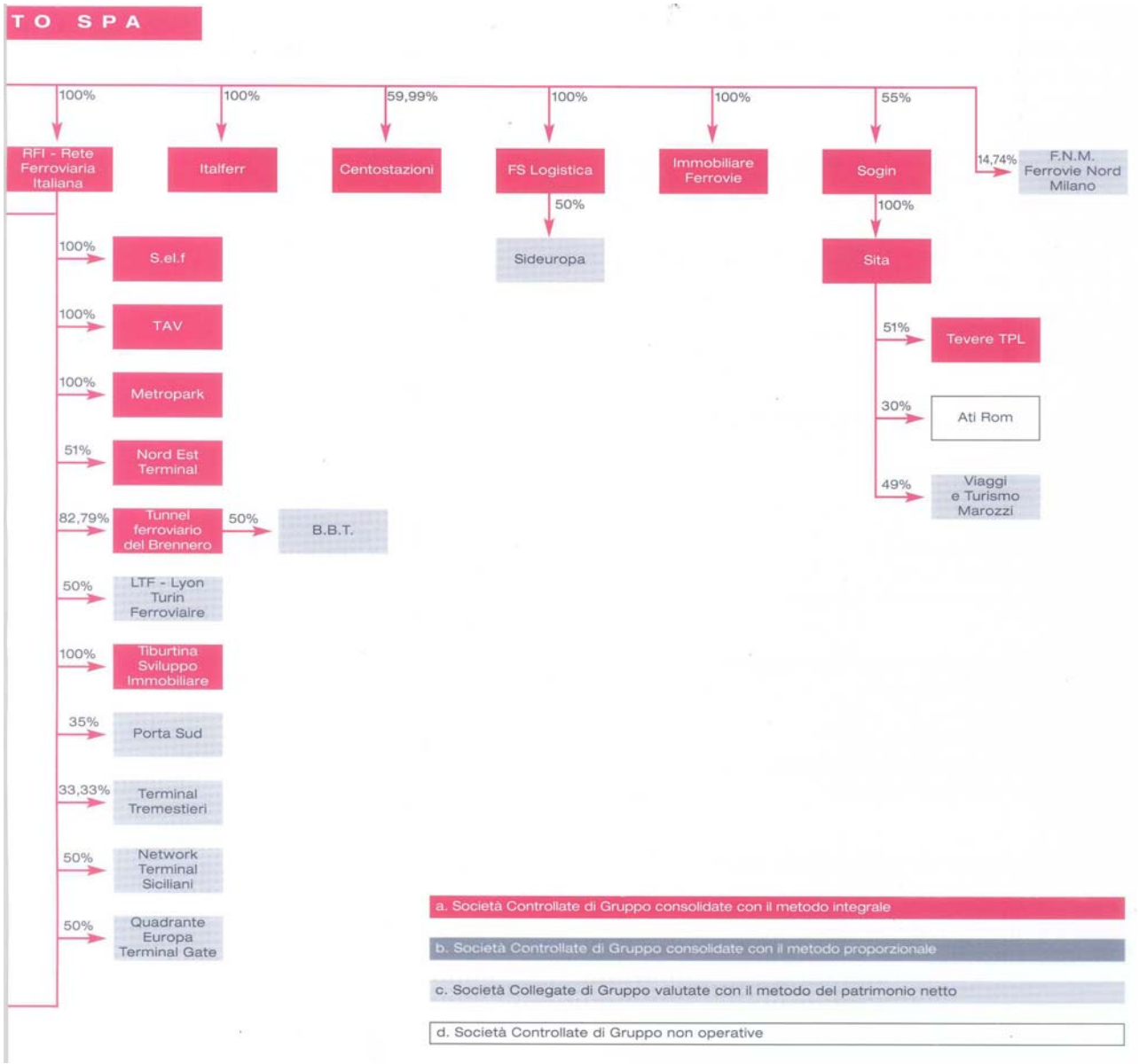
Valori in migliaia di euro

** ex art. 28 comma 1, D.Lgs. 127/91*

*** ex art. 28 comma 2a), D.Lgs. 127/91*

Allegato 5
Mappa di consolidamento del Gruppo Ferrovie dello Stato al 31 dicembre 2007




T O S P A
100%
RFI - Rete Ferroviaria Italiana
100%
Italferr
59,99%
Centostazioni
100%
FS Logistica
100%
Immobiliare Ferrovie
55%
Sogin
14,74%
F.N.M. Ferrovie Nord Milano
50%
Sideuropa
100%
Sita
100%
S.el.f
100%
TAV
100%
Metropark
51%
Nord Est Terminal
82,79%
Tunnel ferroviario del Brennero
50%
B.B.T.
50%
LTF - Lyon Turin Ferroviaire
100%
Tiburtina Sviluppo Immobiliare
35%
Porta Sud
33,33%
Terminal Tremestieri
50%
Network Terminal Siciliani
50%
Quadrante Europa Terminal Gate
51%
Tevere TPL
30%
Ati Rom
49%
Viaggi e Turismo Marozzi
a. Società Controllate di Gruppo consolidate con il metodo integrale
b. Società Controllate di Gruppo consolidate con il metodo proporzionale
c. Società Collegate di Gruppo valutate con il metodo del patrimonio netto
d. Società Controllate di Gruppo non operative

Allegato 6
Rendiconto finanziario

		2007	2006
DISPONIBILITA' MONETARIE NETTE INIZIALI*		**2.786.802**	**2.311.625**
Flusso monetario generato da attività di esercizio			
Utile (perdita) del periodo**		(409.117)	(2.115.481)
Ammortamenti		1.113.257	1.042.899
Svalutazione di immobilizzazioni		23.784	45
Variazione netta fondo Tfr		(236.885)	58.967
Plus/Minusvalenze da realizzo di immobilizzazioni		(18.803)	(32.567)
Ricavi non monetari***		(531.496)	(552.834)
Variazione rimanenze		37.439	88.202
Variazione crediti commerciali e diversi		1.197.863	(753.273)
Variazione ratei e risconti attivi		(3.438)	(7.311)
Variazione Fondi Rischi ed oneri		104.452	699.300
Variazione debiti commerciali e diversi		412.009	65.354
Variazione ratei e risconti passivi		(274.218)	(139.447)
	Totale	**1.414.847**	**(1.646.146)**
Flusso monetario generato da attività di investimento			
Investimenti in:			
- immobilizzazioni immateriali		(148.212)	(101.324)
- immobilizzazioni materiali		(6.703.705)	(7.138.365)
- partecipazioni		34.590	(49.640)
Prezzo di realizzo da alienazioni		228.302	354.449
Variazione Crediti Finanziari		25.208	109.770
Variazione delle altre attività immobilizzate		(8.385)	(3.688)
	Totale	**(6.572.202)**	**(6.828.798)**
Flusso monetario generato da attività di finanziamento			
Finanziamenti ricevuti/rimborsati		1.303.954	(8.284.924)
Conferimenti dei soci		0	0
Contributi in conto capitale		4.983.028	17.215.465
Altre variazioni di patrimonio netto di Gruppo		(8.806)	(1.200)
Variazione capitale e riserva dei terzi		(9.306)	20.780
	Totale	**6.268.870**	**8.950.121**
FLUSSO MONETARIO COMPLESSIVO DEL PERIODO		**1.111.515**	**475.177**
DISPONIBILITA' MONETARIE NETTE FINALI*		**3.898.317**	**2.786.802**

Valori in migliaia di euro

* *Il dato include le operazioni di impiego fonti a breve termine: 84.333mila euro nel 2006 e 388.269mila euro nel 2007.*

** *Il dato considera l'intero risultato consolidato, ivi incluso quello di competenza dei terzi.*

*** *Rappresentati da utilizzi di fondi rischi ed oneri iscritti alla voce A) 5 - "Altri ricavi e proventi" e alla voce E) 20 - "Proventi straordinari".*

ATTESTAZIONE DELL'AMMINISTRATORE DELEGATO E DEL DIRIGENTE PREPOSTO ALLA REDAZIONE DEI DOCUMENTI CONTABILI DI FERROVIE DELLO STATO S.p.A. SUL BILANCIO D'ESERCIZIO E SUL BILANCIO CONSOLIDATO AL 31 DICEMBRE 2007

1. I sottoscritti Mauro Moretti e Vittorio De Silvio, rispettivamente Amministratore Delegato e Dirigente Preposto alla redazione dei documenti contabili societari di Ferrovie dello Stato SpA, tenuto conto:

   - di quanto previsto dall'art. 16 dello Statuto sociale di Ferrovie dello Stato S.p.A.;
   - di quanto precisato nel successivo punto 2;

   attestano:

   - l'adeguatezza in relazione alle caratteristiche dell'impresa e
   - l'effettiva applicazione

   delle procedure amministrative e contabili per la formazione del bilancio di esercizio e del bilancio consolidato nel corso dell'esercizio 2007.

2. Al riguardo si rappresenta che il Dirigente Preposto alla redazione dei documenti contabili societari di Ferrovie dello Stato S.p.A., nominato in data 26 ottobre 2007, ha svolto, su alcuni processi di Ferrovie dello Stato SpA e delle altre società del Gruppo, ritenuti maggiormente significativi, attività volte alla rilevazione dell'esistenza dei controlli sulle relative procedure amministrativo-contabili ed attività volte alla verifica dell'adeguatezza e dell'effettiva applicazione delle stesse. Tale attività è stata effettuata sulla base delle norme e metodologie definite da Ferrovie dello Stato S.p.A. in coerenza con il modello Internal Control – Integrated Framework emesso dal Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission che rappresenta un framework di riferimento per il sistema di controllo interno generalmente accettato a livello internazionale.
   Il completamento di tale attività di rilevazione e verifica di adeguatezza ed effettiva applicazione delle procedure amministrativo-contabili è previsto per l'esercizio 2008.

Piazza della Croce Rossa, 1 - 00161 Roma

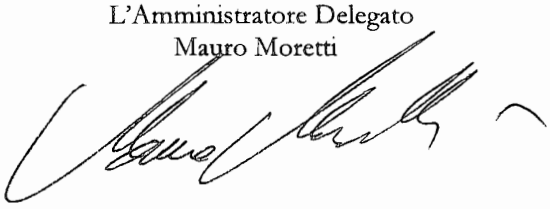
Ferrovie dello Stato S.p.A. – Società con socio unico
Sede legale: Piazza della Croce Rossa, 1 - 00161 Roma
Cap. Soc. Euro 38.790.425.485,00
Iscritta al Registro delle Imprese di Roma
Cod. Fisc. e P. Iva 06359501001 – R.E.A. 962805

3. Si attesta, inoltre, che il bilancio d'esercizio e il bilancio consolidato:

a. corrispondono alle risultanze dei libri e delle scritture contabili;
b. sono redatti in conformità alle norme di legge interpretate ed integrate dai principi contabili emessi dall'Organismo Italiano di Contabilità e, a quanto consta, sono idonei a fornire una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale, economica e finanziaria di Ferrovie dello Stato S.p.A. e dell'insieme delle imprese incluse nel consolidamento.

Roma, 23 aprile 2008

L'Amministratore Delegato
Mauro Moretti



Il Dirigente Preposto
Vittorio de Silvio



Collegio Sindacale

RELAZIONE DEL COLLEGIO SINDACALE DI FERROVIE DELLO STATO S.p.A. SUL BILANCIO CONSOLIDATO 2007

Signori Azionisti,

il Consiglio di Amministrazione ha rimesso al Collegio Sindacale, unitamente al progetto di bilancio della Società capogruppo, il bilancio consolidato al 31.12.2007 redatto in conformità delle disposizioni contenute nel D.Lgs. 9 aprile 1991, n.127, nonché la relazione sulla gestione.

Tale bilancio espone una perdita di € 409.117.460 (€ 417.967.701 a livello di pertinenza del Gruppo), che trova riscontro nello stato patrimoniale del Gruppo, il cui patrimonio netto ammonta a € 36.016.150.864.

Nella relazione, con la quale hanno riferito diffusamente sulla gestione del Gruppo e sulla sua prevedibile evoluzione, gli Amministratori hanno sottolineato che nell'esercizio 2007 i principali indicatori sui quali era basato il primo anno del Piano d'Impresa 2007/2011, approvato dal Consiglio di Amministrazione nella seduta del 17 maggio 2007, sono stati sostanzialmente raggiunti e che i risultati conseguiti hanno superato anche le previsioni di budget sia a livello di margine operativo lordo che di risultato netto.

Il consistente miglioramento rispetto all'esercizio precedente, che si era chiuso con una perdita di 2.115 milioni di euro, è stato determinato essenzialmente dalle maggiori risorse pubbliche stanziate per i contratti di servizio e per i servizi di infrastruttura (+ 754 milioni), nonché dall'incremento dei ricavi da mercato (+ 243 milioni) - anche per

Ferrovie dello Stato SpA
Sede legale: Piazza della Croce Rossa, 1 - 00161 Roma
Cap. Soc. Euro [illegible] 35.190.415.435,00
Iscritta al Registro delle Imprese di Roma - Tribunale di Roma
Cod. Fisc. e P. Iva 05559501001 - REA n. 908805

- Società con socio unico

effetto dell'adeguamento tariffario sulla media e lunga percorrenza - che, in uno con la riduzione dei costi operativi, hanno permesso al margine operativo lordo di attestarsi ad un valore positivo di 463 milioni di euro, laddove nell'esercizio precedente l'analogo differenziale si era attestato ad un importo di segno negativo pari a 650 milioni di euro.

La gestione 2007 ha peraltro beneficiato di componenti straordinarie per 551 milioni di euro (che comprendono 185 milioni di euro relativi al rilascio di fondi e 320 milioni di euro di contributo statale per gli obblighi di servizio pubblico fino al 2003).

Hanno inciso negativamente sul risultato gli aumenti registrati dagli ammortamenti e dagli accantonamenti, cui si aggiunge il sensibile peggioramento del saldo della gestione finanziaria dovuto ai maggiori oneri per i finanziamenti accesi per sostenere gli investimenti.

In un quadro di complessivo miglioramento emerge tuttavia la criticità della situazione economico-finanziaria di Trenitalia che, versando già nel 2006 nelle condizioni previste dall'art. 2446 del codice civile, al 31.12.2007 aveva accumulato perdite non ripianate per complessivi € 2.047,3 milioni, a fronte di un capitale sociale di € 2.570 milioni e di riserve per € 510,8 milioni, per cui l'assemblea dell'8 aprile 2008 ha deliberato la riduzione del capitale sociale a copertura delle perdite pregresse, dopo l'utilizzo delle riserve disponibili.

Il Collegio, preso atto delle preoccupazioni manifestate dal Consiglio di Amministrazione, segnala la necessità della integrale copertura degli oneri connessi all'esercizio del servizio universale e l'esigenza di una urgente ricapitalizzazione di Trenitalia, società che dovrà fronteggiare la concorrenza, tenuto conto che nei prossimi anni anche il mercato del trasporto passeggeri sarà liberalizzato.

Nell'anno 2008 sarà necessario proseguire l'azione di rigido controllo dei costi ai fini del loro ulteriore contenimento e proseguire la realizzazione degli investimenti programmati secondo le priorità individuate, sia sul versante infrastrutturale sia riguardo al rinnovo del materiale rotabile, in funzione delle effettive risorse disponibili; e questo per non appesantire ancora di più l'esposizione complessiva del Gruppo, i cui debiti hanno raggiunto 21,5 miliardi di euro.

Si fa presente, a tal proposito, che il Piano d'Impresa 2007/2011 prevede una ricapitalizzazione di Trenitalia per 1.000 milioni di euro nel 2008 e per 1.000 milioni di euro nel 2009, il cui processo al momento non risulta avviato.

Si evidenzia, peraltro, che la posizione finanziaria netta è passata da 9.017 a 6.741 milioni di euro, mentre i mezzi propri sono diminuiti da 36.444 a 36.016 milioni di euro, ciò che ha consentito un miglioramento del rapporto debt/equity da 0,25 a 0,19.

Il Gruppo ha fatto ricorso a contratti derivati di copertura per un capitale originario di 3.106,6 milioni di euro e tali operazioni hanno determinato complessivamente nell'esercizio 2007 oneri finanziari aggiuntivi netti per 13,5 milioni di euro, di cui una quota pari a 6,9 milioni di pertinenza di RFI è stata capitalizzata.

Ai sensi dell'art. 2409 bis e seguenti del codice civile il controllo contabile sul Gruppo è stato svolto dalla società di revisione PricewaterhouseCoopers S.p.A.. In proposito il Collegio Sindacale fa presente che - in base alle disposizioni contenute nell'art. 41 del D.Lgs. n.127/91 e nell'art. 2409 ter cod.civ. - il controllo e l'accertamento della regolarità del bilancio consolidato, in uno con il riscontro della corrispondenza del bilancio alle scritture contabili dell'impresa controllante ed alle informazioni trasmesse dalle imprese incluse nel consolidamento, sono attribuiti alla predetta società di revisione, che ha rilasciato apposita relazione di conformità, con richiamo

d'informativa.

Nella nota integrativa è illustrata l'area di consolidamento (che rispetto al precedente esercizio è variata con l'ingresso della società Cisalpino AG, riclassificata da collegata a controllata per i motivi esposti nella nota integrativa) e sono indicati i criteri adottati nel processo di consolidamento nonché i criteri di valutazione.

Il Collegio Sindacale ha constatato quanto segue:

- l'area di consolidamento è stata determinata in conformità della normativa contenuta nel D.lgs. n. 127/1991;
- le partecipazioni di controllo diretto ed indiretto sono valutate con il metodo dell'integrazione globale, con l'applicazione dei criteri enunciati nella nota integrativa;
- le partecipazioni nelle società collegate di cui Ferrovie dello Stato S.p.A. detiene, direttamente o indirettamente, una quota di capitale compresa tra il 20% (10% se quotate in borsa) ed il 50%, sono valutate con il metodo del patrimonio netto (tranne la Cisalpino AG, consolidata con il metodo proporzionale);
- le partecipazioni nelle società in liquidazione, escluse dall'area di consolidamento, sono iscritte al valore di carico riveniente dall'ultimo consolidamento, rettificato con le modalità indicate nella nota integrativa.

Il Collegio, inoltre, prende atto che:

- le risultanze di bilancio riferite al 2007 sono messe a raffronto con quelle del precedente esercizio;
- i criteri utilizzati per la valutazione delle varie poste del bilancio consolidato, indicati nella nota integrativa, sono determinati, senza alcuna deroga, secondo

le disposizioni del Codice Civile e del D.Lgs.127/91; essi sono conformi a quelli applicati per la redazione del bilancio consolidato del precedente esercizio e di quello d'esercizio della Capogruppo, salvo quanto precisato nella nota integrativa;

- per la redazione del bilancio consolidato sono stati utilizzati i dati del bilancio della capogruppo al 31.12.2007 e di quelli delle imprese rientranti nell'area di consolidamento già approvati dalle rispettive Assemblee.

Roma, 7 maggio 2008

IL COLLEGIO SINDACALE

Dott. Pompeo Cosimo PEPE - (Presidente)

Dott. Vittorio NOLA - (Sindaco effettivo)

Prof. Alessandro ZAVAGLIA - (Sindaco effettivo)

PRICEWATERHOUSECOOPERS

PricewaterhouseCoopers SpA

RELAZIONE DELLA SOCIETA' DI REVISIONE AI SENSI DELL'ARTICOLO 2409 - TER DEL CODICE CIVILE

All'Azionista delle
Ferrovie dello Stato SpA

1 Abbiamo svolto la revisione contabile del bilancio consolidato delle Ferrovie dello Stato SpA chiuso al 31 dicembre 2007. La responsabilità della redazione del bilancio compete agli amministratori delle Ferrovie dello Stato SpA. E' nostra la responsabilità del giudizio professionale espresso sul bilancio e basato sulla revisione contabile.

2 Il nostro esame è stato condotto secondo gli statuiti principi di revisione. In conformità ai predetti principi la revisione è stata pianificata e svolta al fine di acquisire ogni elemento necessario per accertare se il bilancio consolidato sia viziato da errori significativi e se risulti, nel suo complesso, attendibile. Il procedimento di revisione comprende l'esame, sulla base di verifiche a campione, degli elementi probativi a supporto dei saldi e delle informazioni contenuti nel bilancio, nonché la valutazione dell'adeguatezza e della correttezza dei criteri contabili utilizzati e della ragionevolezza delle stime effettuate dagli amministratori. Riteniamo che il lavoro svolto fornisca una ragionevole base per l'espressione del nostro giudizio professionale.

Per il giudizio relativo al bilancio dell'esercizio precedente, i cui dati sono presentati ai fini comparativi secondo quanto richiesto dalla legge, si fa riferimento alla relazione da noi emessa in data 5 aprile 2007.

3 A nostro giudizio, il bilancio consolidato delle Ferrovie dello Stato SpA al 31 dicembre 2007 è conforme alle norme che ne disciplinano i criteri di redazione; esso pertanto è redatto con chiarezza e rappresenta in modo veritiero e corretto la situazione patrimoniale e finanziaria e il risultato economico consolidati delle Ferrovie dello Stato SpA.

4 Portiamo alla Vostra attenzione i seguenti aspetti:

4.1 Come descritto dagli amministratori nella loro relazione, l'andamento economico-patrimoniale e finanziario nell'esercizio 2007, pur evidenziando il raggiungimento dei principali indicatori definiti nel Piano d'Impresa 2007 - 2011, ha confermato la necessità di

continuare ad affrontare le criticità già evidenziate in sede di chiusura di bilancio 2006 con particolare riferimento alla partecipata Trenitalia SpA per la quale è stato recentemente ridotto il capitale sociale per ripianare le perdite cumulate. Nel rilevare come lo Stato, nell'esercizio 2007, abbia mantenuto l'impegno a sostenere il processo di riequilibrio dei conti del Gruppo, gli amministratori hanno, tuttavia, evidenziato:

- per Trenitalia SpA, che l'ultima Legge Finanziaria non ha previsto per il 2008 trasferimenti a titolo di corrispettivi per il Contratto di Servizio per il trasporto regionale per circa 300 milioni di euro. Il Piano d'Impresa 2007 - 2011 della partecipata prevedeva inoltre interventi dell'azionista ultimo come contributi in conto aumento di capitale (1.000 milioni di Euro nel 2008 e 1.000 milioni di Euro nel 2009) che al momento non hanno trovato provvedimenti di attuazione. Su questi ultimi aspetti gli amministratori hanno però evidenziato che nel marzo 2008 il Parlamento ha votato un ordine del giorno affinché il Governo reperisca le risorse per il trasporto regionale, e che nella successiva Relazione Unificata sull'Economia e la Finanza Pubblica per il 2008, il Ministro dell'Economia e delle Finanze ha preso atto che le risorse stanziate dallo Stato nella Legge Finanziaria 2008, non risultano ancora sufficienti a coprire i fabbisogni previsti dall'azienda nell'anno 2008, quantificati in circa 1.100 milioni di Euro, per l'adeguamento dei corrispettivi del Contratto di Servizio per il trasporto con le Regioni a Statuto ordinario, l'acquisto di treni destinati al trasporto locale e quale prima tranche per la ristrutturazione del business trasporto merci. Gli amministratori, che stanno provvedendo ad un aggiornamento del Piano d'Impresa per il periodo 2008 - 2011, hanno dunque confermato come sia fondamentale ottenere la corretta remunerazione dei servizi richiesti dal cliente Stato nonché l'adeguata ricapitalizzazione per meglio proporzionare i mezzi propri ai mezzi di terzi e finanziare i nuovi investimenti con l'obiettivo di migliorare il livello dell'offerta e raggiungere un risultato operativo positivo entro il 2009;

- per Rete Ferroviaria Italiana, la necessità di una costante attenzione da parte delle autorità competenti in merito ai temi del trasporto ferroviario con particolare riguardo i) alla sottoscrizione del nuovo Contratto di Programma 2007 - 2011 parte Servizi ii) alla ricezione dal parte dello Stato delle

tempestive erogazioni finanziarie indispensabili per la realizzazione degli investimenti impegnati e da impegnare. Gli amministratori hanno anche fornito gli aggiornamenti riguardanti i) le interlocuzioni in corso sulle suddette tematiche con i Ministeri competenti ii) le modalità di ottenimento delle risorse finanziarie per il completamento del progetto Alta Velocità / Alta Capacità.

4.2 Come indicato dagli Amministratori nella nota integrativa nell'ambito del paragrafo "Criteri di valutazione di Gruppo", il bilancio consolidato al 31 dicembre 2007 riflette gli effetti discendenti dalla perizia di valutazione ex articolo 2343 del Codice Civile effettuata nel 2002 nell'ambito del conferimento della controllata Rete Ferroviaria Italiana SpA dal Ministero dell'Economia e delle Finanze a Ferrovie dello Stato SpA; in particolare, tra l'altro, nel passivo al 31 dicembre 2007 sono iscritti: i) il Fondo di ristrutturazione ex lege 448/98 (comprensivo della relativa integrazione effettuata in sede peritale) per 23,5 miliardi di Euro (24 miliardi di Euro al 31 dicembre 2006), il cui utilizzo a fronte degli ammortamenti e delle minusvalenze della rete Convenzionale è destinato a consentire, nell'ottica di quanto previsto dal DLgs 188 dell'8 luglio 2003, che i conti del gestore dell'infrastruttura ferroviaria presentino un tendenziale equilibrio tra i ricavi tipici ed i costi relativi alla gestione dell'infrastruttura, al netto appunto degli ammortamenti e ii) il Fondo oneri manutenzione ordinaria per 2,3 miliardi di Euro (2,3 miliardi di Euro al 31 dicembre 2006) destinato, nell'attuale contesto regolamentare di riferimento, a fronteggiare sia oneri manutentivi che connessi all'avvio del Sistema dell'Alta Velocità / Alta Capacità non altrimenti ristorati da contributi in conto esercizio.

Gli amministratori hanno indicato i) di avere utilizzato complessivamente il Fondo di ristrutturazione, come consentito dal DLgs 188/2003, per ammortamenti e minusvalenze per circa 0,5 miliardi di Euro (0,5 miliardi di Euro al 31 dicembre 2006), e ii) che la consistenza di questo Fondo al 31 dicembre 2007 (23,5 miliardi di Euro) è sufficiente a neutralizzare il costo prospettico degli ammortamenti anche in un'ottica di lungo periodo.

4.3 Come indicato nella relazione sulla gestione al paragrafo "Indagini e procedimenti giudiziari", sono in corso alcune indagini e procedimenti giudiziari.

Nella relazione stessa si evidenzia che, con riferimento a tali procedimenti, allo stato non si prospettano oneri a carico del Gruppo.

Roma, 7 maggio 2008

PricewaterhouseCoopers SpA

Luciano Festa
(Revisore contabile)

PAGINA BIANCA



Bilancio di esercizio di Ferrovie dello Stato SpA al 31 dicembre 2007

Prospetti contabili

Stato patrimoniale attivo

	31.12.2007	31.12.2006	VARIAZIONI
A. CREDITI VERSO SOCI PER VERSAMENTI ANCORA DOVUTI (di cui già richiamati)	**0**	**0**	**0**
B. IMMOBILIZZAZIONI			
I. Immobilizzazioni immateriali			
1. Costi di impianto e di ampliamento	0	0	0
4. Concessioni, licenze, marchi e diritti simili	21.626.435	28.501.267	(6.874.832)
6. Immobilizzazioni in corso e acconti	344.392	540.797	(196.405)
7. Altre	0	0	0
Totale I.	**21.970.827**	**29.042.064**	**(7.071.237)**
II. Immobilizzazioni materiali			
1. Terreni e fabbricati	814.621.528	0	814.621.528
3. Attrezzature industriali e commerciali	19.230	51.910	(32.680)
4. Altri beni	3.879.958	5.754.518	(1.874.560)
5. Immobilizzazioni in corso e acconti	291.916	845	291.071
Totale II.	**818.812.632**	**5.807.273**	**813.005.359**
III. Immobilizzazioni finanziarie			
1. Partecipazioni in:			
a. Imprese controllate	34.489.727.347	35.355.015.720	(865.288.373)
b. Imprese collegate	23.414.584	53.446.037	(30.031.453)
d. Altre imprese	133.668.129	133.648.129	20.000
Totale 1.	34.646.810.060	35.542.109.886	(895.299.826)
2. Crediti:			
a. verso imprese controllate			
- *esigibili entro l'esercizio successivo*	*632.808.268*	*4.050.258*	*628.758.010*
- *esigibili oltre l'esercizio successivo*	*5.074.800.691*	*2.102.700.000*	*2.972.100.691*
Totale a.	5.707.608.959	2.106.750.258	3.600.858.701
d. verso altri			
- *esigibili entro l'esercizio successivo*	*0*	*0*	*0*
- *esigibili oltre l'esercizio successivo*	*71.868.361*	*68.845.376*	*3.022.985*
Totale d.	71.868.361	68.845.376	3.022.985
Totale 2.	5.779.477.320	2.175.595.634	3.603.881.686
Totale III.	**40.426.287.380**	**37.717.705.520**	**2.708.581.860**
TOTALE B. IMMOBILIZZAZIONI	**41.267.070.839**	**37.752.554.857**	**3.514.515.982**

	31.12.2007	31.12.2006	VARIAZIONI
C. ATTIVO CIRCOLANTE			
I. Rimanenze			
1. Immobili e terreni *trading*	524.236.156	0	524.236.156
2. Lavori in corso su immobili in ristrutturazione	4.679.781	0	4.679.781
Totale I.	**528.915.937**	**0**	**528.915.937**
II. Crediti			
1. Verso clienti			
- *esigibili entro l'esercizio successivo*	*18.625.227*	*289.237*	*18.335.990*
- *esigibili oltre l'esercizio successivo*	*15.728.686*	*0*	*15.728.686*
	34.353.913	289.237	34.064.676
2. Verso imprese controllate			
- *esigibili entro l'esercizio successivo*	*1.111.493.464*	*1.606.420.176*	*(494.926.712)*
- *esigibili oltre l'esercizio successivo*	*0*	*0*	*0*
	1.111.493.464	1.606.420.176	(494.926.712)
3. Verso imprese collegate			
- *esigibili entro l'esercizio successivo*	*222.330*	*126.018*	*96.312*
- *esigibili oltre l'esercizio successivo*	*0*	*0*	*0*
	222.330	126.018	96.312
4 bis. Crediti tributari			
- *esigibili entro l'esercizio successivo*	*1.676.954.086*	*2.219.051.190*	*(542.097.104)*
- *esigibili oltre l'esercizio successivo*	*1.005.463.746*	*855.149.996*	*150.313.750*
	2.682.417.832	3.074.201.186	(391.783.354)
4 ter. Imposte anticipate			
- *esigibili oltre l'esercizio successivo*	*137.197.883*	*0*	*137.197.883*
	137.197.883	0	137.197.883
5. Verso altri			
b. altri			
- *esigibili entro l'esercizio successivo*	*381.933.015*	*70.409.610*	*311.523.405*
- *esigibili oltre l'esercizio successivo*	*0*	*0*	*0*
	381.933.015	70.409.610	311.523.405
Totale II.	**4.347.618.437**	**4.751.446.227**	**(403.827.790)**
III. Attività finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni			
2. Partecipazioni in imprese collegate	30.031.452	0	30.031.452
Totale III.	**30.031.452**	**0**	**30.031.452**
IV. Disponibilità liquide			
1. Depositi bancari e postali	1.158.090.590	2.420.189.451	(1.262.098.861)
2. Assegni	155.805	0	155.805
3. Denaro e valori in cassa	28.247	31.798	(3.551)
4. Conti correnti di Tesoreria	48.212.250	52.686.362	(4.474.112)
Totale IV.	**1.206.486.892**	**2.472.907.611**	**(1.266.420.719)**
TOTALE C. ATTIVO CIRCOLANTE	**6.113.052.718**	**7.224.353.838**	**(1.111.301.120)**
D. RATEI E RISCONTI			
II. Altri ratei e risconti	30.334.934	9.365.609	20.969.325
TOTALE D. RATEI E RISCONTI	**30.334.934**	**9.365.609**	**20.969.325**
TOTALE ATTIVO (A+B+C+D)	**47.410.458.491**	**44.986.274.304**	**2.424.184.187**

Importi in euro

Stato patrimoniale passivo

	31.12.2007	31.12.2006	VARIAZIONI
A. PATRIMONIO NETTO			
I. Capitale sociale	38.790.425.485	38.790.425.485	0
IV. Riserva legale	10.423.539	10.423.539	0
VII. Altre riserve			
1. Riserva straordinaria	27.896.982	27.896.982	0
2. Riserva da scissione	254.599.169	0	254.599.169
VIII. Utili (perdite) portati a nuovo	(2.656.455.894)	(718.974.390)	(1.937.481.504)
IX. Utile (perdita) dell'esercizio	(457.893.018)	(1.937.481.505)	1.479.588.487
TOTALE A. PATRIMONIO NETTO	**35.968.996.263**	**36.172.290.111**	**(203.293.848)**
B. FONDI PER RISCHI E ONERI			
2. Per imposte, anche differite	425.123.027	208.748.002	216.375.025
3. Altri	421.469.521	69.540.379	351.929.142
TOTALE B. FONDI PER RISCHI E ONERI	**846.592.548**	**278.288.381**	**568.304.167**
C. TRATTAMENTO DI FINE RAPPORTO DI LAVORO SUBORDINATO	**23.796.192**	**24.721.063**	**(924.871)**

	31.12.2007	31.12.2006	VARIAZIONI
D. DEBITI			
1. Obbligazionari			
- *esigibili entro l'esercizio successivo*	*0*	*0*	*0*
- *esigibili oltre l'esercizio successivo*	*2.692.400.000*	*2.092.400.000*	*600.000.000*
	2.692.400.000	2.092.400.000	600.000.000
4. Debiti verso banche			
- *esigibili entro l'esercizio successivo*	*138.505.248*	*0*	*138.505.248*
- *esigibili oltre l'esercizio successivo*	*1.475.000.000*	*0*	*1.475.000.000*
	1.613.505.248	0	1.613.505.248
5. Debiti verso altri finanziatori			
- *esigibili entro l'esercizio successivo*	*117.968.631*	*113.119.898*	*4.848.733*
- *esigibili oltre l'esercizio successivo*	*1.948.769.865*	*2.066.738.496*	*(117.968.631)*
	2.066.738.496	2.179.858.394	(113.119.898)
6. Acconti			
- *esigibili entro l'esercizio successivo*	*976.463*	*70.234*	*906.229*
- *esigibili oltre l'esercizio successivo*	*172.100*	*0*	*172.100*
	1.148.563	70.234	1.078.329
7. Debiti verso fornitori			
- *esigibili entro l'esercizio successivo*	*21.577.240*	*21.731.647*	*(154.407)*
- *esigibili oltre l'esercizio successivo*	*0*	*0*	*0*
	21.577.240	21.731.647	(154.407)
9. Debiti verso imprese controllate			
- *esigibili entro l'esercizio successivo*	*2.799.984.928*	*2.920.313.344*	*(120.328.416)*
- *esigibili oltre l'esercizio successivo*	*1.017.645.018*	*958.797.836*	*58.847.182*
	3.817.629.946	3.879.111.180	(61.481.234)
10. Debiti verso imprese collegate			
- *esigibili entro l'esercizio successivo*	*7.560.115*	*6.534.175*	*1.025.940*
- *esigibili oltre l'esercizio successivo*	*0*	*0*	*0*
	7.560.115	6.534.175	1.025.940
12. Debiti tributari			
- *esigibili entro l'esercizio successivo*	*2.644.901*	*2.866.010*	*(221.109)*
- *esigibili oltre l'esercizio successivo*	*0*	*0*	*0*
	2.644.901	2.866.010	(221.109)
13. Debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale			
- *esigibili entro l'esercizio successivo*	*4.486.817*	*3.275.459*	*1.211.358*
- *esigibili oltre l'esercizio successivo*	*0*	*0*	*0*
	4.486.817	3.275.459	1.211.358
14. Altri debiti			
b. verso altri			
- *esigibili entro l'esercizio successivo*	*309.598.268*	*312.239.367*	*(2.641.099)*
- *esigibili oltre l'esercizio successivo*	*1.031.216*	*0*	*1.031.216*
	310.629.484	312.239.367	(1.609.883)
TOTALE D. DEBITI	**10.538.320.810**	**8.498.086.466**	**2.040.234.344**
E. RATEI E RISCONTI			
II. Altri ratei e risconti	32.752.678	12.888.283	19.864.395
TOTALE E. RATEI E RISCONTI	**32.752.678**	**12.888.283**	**19.864.395**
TOTALE PASSIVO (A+B+C+D+E)	**47.410.458.491**	**44.986.274.304**	**2.424.184.187**

Importi in euro

Conti d'ordine

	31.12.2007	31.12.2006	VARIAZIONI
1. Rischi			
1.1. Fidejussioni			
- *a favore di imprese controllate*	*10.325.198*	*17.549.782*	*(7.224.584)*
- *a favore di altri*	*2.915.913.138*	*3.513.990.182*	*(598.077.044)*
	2.926.238.336	3.531.539.964	(605.301.628)
4. Altri conti d'ordine			
4.1. Fondo di solidarietà	22.764.100	22.309.844	454.256
4.2. Somme da erogare a controllate per il finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria	572.619.174	2.179.858.394	(1.607.239.220)
4.3. Contributi da ricevere dal Ministero dell'Economia e delle Finanze per il finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria	0	2.900.000.000	(2.900.000.000)

Conto economico

	2007	2006	VARIAZIONI
A. VALORE DELLA PRODUZIONE			
1. Ricavi delle vendite e delle prestazioni	139.149.635	56.574.401	82.575.234
2. Variazioni immobili di *trading*	(34.218.135)	0	(34.218.135)
3. Variazione dei lavori in corso su immobili in ristrutturazione	825.316	0	825.316
4. Incrementi di immobilizzazioni per lavori interni	243.749	0	243.749
5. Altri ricavi e proventi			
a. contributi in conto esercizio	72.680	83.788	(11.108)
b. altri ricavi e proventi	118.339.723	114.534.092	3.805.631
Totale 5.	118.412.403	114.617.880	3.794.523
TOTALE A. VALORE DELLA PRODUZIONE	**224.412.968**	**171.192.281**	**53.220.687**
B. COSTI DELLA PRODUZIONE			
6. Per materie prime, sussidiarie, di consumo e di merci	861.752	163.997	697.755
7. Per servizi	103.283.150	132.771.113	(29.487.963)
8. Per godimento beni di terzi	14.261.417	9.614.634	4.646.783
9. Per il personale			
a. salari e stipendi	41.446.887	42.353.176	(906.289)
b. oneri sociali	10.320.892	9.460.553	860.339
c. trattamento di fine rapporto	3.545.520	3.515.623	29.897
e. altri costi	5.730.122	11.438.967	(5.708.845)
Totale 9.	61.043.421	66.768.319	(5.724.898)
10. Ammortamenti e svalutazioni			
a. ammortamento delle immobilizzazioni immateriali	13.993.466	14.454.289	(460.823)
b. ammortamento delle immobilizzazioni materiali	12.045.839	2.040.905	10.004.934
c. svalutazioni delle immobilizzazioni materiali	7.018.269	0	7.018.269
d. svalutazione dei crediti compresi nell'attivo circolante e delle disponibilità liquide	2.820.427	1.346	2.819.081
Totale 10.	35.878.001	16.496.540	19.381.461
12. Accantonamenti per rischi	18.141.144	12.511.757	5.629.387
13. Altri accantonamenti	46.000.000	0	46.000.000
14. Oneri diversi di gestione	17.073.870	16.111.755	962.115
TOTALE B. COSTI DELLA PRODUZIONE	**296.542.755**	**254.438.115**	**42.104.640**
DIFFERENZA TRA VALORE E COSTI DELLA PRODUZIONE (A-B)	**(72.129.787)**	**(83.245.834)**	**11.116.047**

Importi in euro

segue Conto economico

	2007	2006	VARIAZIONI
C. PROVENTI E ONERI FINANZIARI			
15. Proventi da partecipazioni			
- in imprese controllate e collegate	36.037.987	88.286.055	(52.248.068)
- in altre imprese	1.712.517	1.781.387	(68.870)
Totale 15.	**37.750.504**	**90.067.442**	**(52.316.938)**
16. Altri proventi finanziari			
a. da crediti iscritti nelle immobilizzazioni:			
- *da imprese controllate e collegate*	*204.522.367*	*71.190.652*	*133.331.715*
- *da altri*	*824*	*0*	*824*
Totale a.	204.523.191	71.190.652	133.332.539
d. proventi diversi dai precedenti:			
- *da imprese controllate e collegate*	*46.695.214*	*36.098.404*	*10.596.810*
- *da altri*	*60.787.026*	*57.262.085*	*3.524.941*
Totale d.	107.482.240	93.360.489	14.121.751
Totale 16.	**312.005.431**	**164.551.141**	**147.454.290**
17. Interessi ed altri oneri finanziari			
- verso imprese controllate e collegate	69.085.799	59.384.145	9.701.654
- verso altri			
- su debiti obbligazionari	104.018.007	56.594.287	47.423.720
- su Istituti bancari e altri finanziatori	125.845.128	0	125.845.128
- oneri finanziari diversi	13.273.315	10.679.526	2.593.789
Totale 17.	**312.222.249**	**126.657.958**	**185.564.291**
17 bis. Utili e (perdite) su cambi	**4.197.295**	**4.839.591**	**(642.296)**
TOTALE C. PROVENTI E ONERI FINANZIARI	**41.730.981**	**132.800.216**	**(91.069.235)**
D. RETTIFICHE DI VALORE DI ATTIVITA' FINANZIARIE			
19. Svalutazioni			
a. di partecipazioni	402.658.824	1.989.616.195	(1.586.957.371)
TOTALE D. RETTIFICHE DI VALORE DI ATTIVITA' FINANZIARIE	**(402.658.824)**	**(1.989.616.195)**	**1.586.957.371**

	2007	2006	VARIAZIONI
E. PROVENTI E ONERI STRAORDINARI			
20. Proventi straordinari			
- altri proventi	8.925.847	7.738.087	1.187.760
Totale 20.	8.925.847	7.738.087	1.187.760
21. Oneri straordinari			
- imposte relative ad esercizi precedenti	50.724	2.828.550	(2.777.826)
- altri oneri	1.124.020	429.229	694.791
Totale 21.	1.174.744	3.257.779	(2.083.035)
TOTALE E. PROVENTI E ONERI STRAORDINARI	**7.751.103**	**4.480.308**	**3.270.795**
RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE (A-B+/-C+/-D+/-E)	**(425.306.527)**	**(1.935.581.505)**	**1.510.274.978**
22. Imposte sul reddito del periodo correnti, differite e anticipate			
a. imposte correnti	(8.700.000)	(1.900.000)	(6.800.000)
b. imposte differite e anticipate	(23.886.491)	0	(23.886.491)
UTILE (PERDITA) DELL'ESERCIZIO	**(457.893.018)**	**(1.937.481.505)**	**1.479.588.487**

Importi in euro

PAGINA BIANCA



Nota integrativa al bilancio di esercizio al 31 dicembre 2007

Eventi straordinari avvenuti nell'anno 2007

Scissione totale di Ferrovie Real Estate SpA in favore di Ferrovie dello Stato SpA e Trenitalia SpA

In data 18 maggio 2007 è stato sottoscritto l'atto di scissione totale doppia della società Ferrovie Real Estate SpA in favore di Ferrovie dello Stato SpA e di Trenitalia SpA. La data di produzione degli effetti giuridici è stata fissata con decorrenza 1° giugno 2007.

La scissione ha comportato l'assegnazione dell'intero Patrimonio a Ferrovie dello Stato SpA, ad eccezione di una parte delle officine, e della relativa quota del fondo per rischi ed oneri, assegnate a Trenitalia SpA, l'estinzione della società Ferrovie Real Estate SpA ed il passaggio dei rapporti contrattuali a Ferrovie dello Stato SpA e a Trenitalia SpA.

Gli effetti contabili e fiscali della scissione suddetta sono retrodatati e decorrono dal 1° gennaio 2007; nelle tabelle riportate nelle pagine successive sono evidenziati i nuovi valori patrimoniali della Ferrovie dello Stato SpA al 1° gennaio 2007.



Sezione 1
Contenuto e forma del bilancio

Il bilancio di esercizio chiuso al 31 dicembre 2007 è costituito da: Stato patrimoniale, Conto economico e Nota integrativa; in allegato a quest'ultima è riportato il Rendiconto Finanziario.

Per quanto riguarda l'attività della società ed i fatti di rilievo intervenuti dopo la chiusura dell'esercizio si rinvia alla Relazione sulla Gestione. Ad essa si rinvia anche per le informazioni di dettaglio sui rapporti con imprese controllate, collegate, altre parti correlate e collegate di controllate.

Si segnala che, in presenza di significative partecipazioni di controllo ed in ottemperanza alla vigente normativa, la Società redige il bilancio consolidato che presenta un patrimonio netto consolidato di Gruppo di 35.895.398mila euro e una perdita d'esercizio di pertinenza del gruppo di 417.968mila euro.

I prospetti contabili sono espressi in unità di euro, mentre gli importi inclusi nella nota integrativa sono espressi in migliaia di euro, ove non altrimenti indicato.

Si informa che la società PricewaterhouseCoopers SpA esercita il controllo contabile ai sensi dell'art. 2409 bis del Codice Civile.



Sezione 2
Criteri di redazione del bilancio e criteri di valutazione

Il bilancio di esercizio è stato redatto in ottemperanza alle disposizioni di legge, integrate dai principi contabili nazionali ed, in mancanza, dai principi contabili internazionali (IAS/IFRS), senza adottare alcuna deroga.
Le diverse classificazioni operate al 31 dicembre 2007 in alcune voci, volte a meglio rappresentare la situazione patrimoniale, finanziaria ed economica della società, sono state effettuate anche sui corrispondenti valori dei periodi di raffronto ai sensi dell'art. 2423 ter, comma 5, Codice Civile. Nei commenti alle singole voci di bilancio è puntualmente indicato il valore delle singole riclassifiche effettuate sui saldi dei periodi di confronto.
Nel corso del 2007 non si sono verificati casi eccezionali che abbiano reso necessario il ricorso alle deroghe di cui all'art. 2423, comma 4, Codice Civile.
I criteri di valutazione sono conformi a quelli applicati per la redazione del bilancio dell'esercizio precedente ad eccezione di quelli relativi a nuove tipologie di beni rivenienti dalla suddetta scissione, classificati in parte nelle immobilizzazioni materiali e in parte nelle rimanenze, in ragione della loro diversa destinazione. Nelle immobilizzazioni materiali sono comprese le aree destinate a valorizzazione, le linee dismesse, alcune officine, in quanto al momento non destinate alla vendita. I restanti beni costituiscono il patrimonio immobiliare di *trading*. Quest'ultimo, riguardo all'uso, si distingue in: residenziale (alloggi), direzionale (uffici), ricettivo (ferrotel, centri di formazione, colonie). Sono, inoltre, compresi negli immobili *trading* i magazzini, gli immobili di servizio e i terreni non più strumentali all'attività ferroviaria.

Immobilizzazioni immateriali

Sono iscritte al costo di acquisto o produzione interna comprensivo degli oneri accessori imputabili e sono esposte al netto delle quote di ammortamento, calcolate in misura costante in funzione della residua possibilità di utilizzazione del bene.
Le immobilizzazioni immateriali che, alla data di chiusura dell'esercizio, risultino durevolmente di valore inferiore a quello di iscrizione in bilancio sono iscritte a tale minor valore.
Qualora vengano meno le cause che hanno generato le svalutazioni sono ripristinati i valori delle immobilizzazioni nei limiti delle svalutazioni effettuate e tenendo conto degli ammortamenti maturati. Il ripristino di valore non è effettuato per l'avviamento e i costi pluriennali.
Le rivalutazioni sono effettuate in ottemperanza alle leggi speciali, generali, o di settore.
I costi di impianto e di ampliamento, di ricerca, sviluppo e pubblicità, se di accertata utilità pluriennale, sono capitalizzati previo consenso del Collegio Sindacale.
L'avviamento, se acquisito a titolo oneroso, è iscritto, se si prevede la possibilità di recupero attraverso redditi futuri generati dalla stessa azienda (o ramo d'azienda), con il consenso del Collegio Sindacale e nei limiti del solo costo sostenuto.
I costi e le spese pluriennali vengono ammortizzate in cinque anni.

Immobilizzazioni materiali

Sono iscritte al costo di acquisto o di costruzione interna comprensivo degli oneri accessori imputabili, al netto degli ammortamenti.
Le immobilizzazioni materiali che, alla data di chiusura dell'esercizio, risultino durevolmente di valore inferiore a quello di iscrizione in bilancio sono iscritte a tale minor valore. Qualora vengano meno le cause che hanno generato le svalutazioni sono ripristinati i valori delle immobilizzazioni nei limiti delle svalutazioni effettuate e tenendo conto degli ammortamenti maturati.
Le rivalutazioni sono effettuate in ottemperanza alle leggi speciali, generali, o di settore.

Le spese di manutenzione vengono imputate al conto economico quando sostenute, salvo quelle aventi natura incrementativa dei beni, che vengono capitalizzate.
Gli ammortamenti sono calcolati in modo sistematico e costante sulla base delle aliquote ritenute rappresentative della vita utile economico-tecnica stimata dei cespiti. Nell'anno di acquisizione o di costruzione è applicata una aliquota ridotta rispetto all'aliquota ordinaria in funzione dell'effettivo utilizzo.
Le aliquote di ammortamento utilizzate sono le seguenti:

Classe cespite	Aliquota
Terreni patrimoniali	0%
Terreni strumentali	0,50%
Fabbricati Industriali	2%
Fabbricati civili strumentali	2%
Fabbricati civili non strumentali	1,50%
Attrezzature industriali:	
- Macchinari e attrezzature	10%
- Impianti interni di comunicazione	25%
Altri beni:	
- Mobili e arredi	12%
- Macchine d'ufficio ordinarie	12%
- Macchine d'ufficio elettroniche	20%
- Telefoni cellulari	20%
- Attrezzature varie	12% e 25%

Le immobilizzazioni materiali non più utilizzate, destinate all'alienazione, cessione o distruzione, sono riclassificate all'attivo circolante alla voce rimanenze, ed iscritte al minore tra il valore netto contabile e il presumibile valore netto di realizzo.

Immobilizzazioni finanziarie

Partecipazioni

Sono valutate al costo di acquisizione o sottoscrizione comprensivo degli oneri accessori imputabili e rettificato ove necessario per perdite durevoli di valore. Le perdite di valore eccedenti i corrispondenti valori di carico sono iscritte tra i fondi per rischi ed oneri.
Qualora vengano meno i presupposti delle svalutazioni viene ripristinato il valore della partecipazione fino a concorrenza, al massimo, del costo originario.
Le partecipazioni per le quali siano in atto scelte strategiche di cessione, sono trasferite all'attivo circolante al minore tra il valore iscritto in bilancio ed il presunto valore di realizzo.

Rimanenze

Sono costituite dagli immobili di *trading*, iscritte al valore di scissione che rappresentava già nella società ex Ferrovie Real Estate SpA il minore fra il costo di acquisizione ed il valore di mercato determinato con perizia di soggetto terzo. Esse sono iscritte al netto del Fondo svalutazione, i costi incrementativi sono capitalizzati.

Crediti e debiti

I crediti di qualsiasi natura sono iscritti al valore nominale, ricondotto al presumibile valore di realizzo attraverso apposito fondo di svalutazione portato a diretta diminuzione degli stessi.
I debiti sono esposti al loro valore nominale. I debiti per ferie maturate e non godute dal personale alla chiusura dell'esercizio riflettono una stima di quanto da erogarsi a titolo di emolumenti ed oneri riflessi nel periodo di godimento delle ferie.

Disponibilità liquide

Sono iscritte al valore nominale.

Ratei e risconti attivi e passivi

Sono iscritte in tali voci quote di costi e proventi, comuni a due o più esercizi, per realizzare il principio della competenza temporale.

Fondi per rischi e oneri

I fondi per rischi e oneri sono costituiti a fronte di oneri e perdite realisticamente prevedibili dei quali, alla fine dell'esercizio, sono indeterminati l'ammontare o la data di sopravvenienza.
Il fondo per imposte, anche differite accoglie gli stanziamenti appostati a fronte di oneri fiscali di prevedibile sostenimento futuro, nonché i saldi delle imposte per Ires trasferite dalle società controllate che hanno aderito al consolidato fiscale; il Fondo imposte differite accoglie le imposte che si sosterranno in esercizi futuri in base alle differenze temporanee tra i risultati imponibili civilistici e fiscali.

Trattamento di fine rapporto e Fondo indennità di buonuscita

Il fondo trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato esprime il debito maturato, a tale titolo, nei confronti del personale, calcolato in conformità alle disposizioni di legge ed ai vigenti contratti di lavoro.
Il fondo indennità di buonuscita, riflette il debito maturato nei confronti del personale per l'indennità di buonuscita dovuta per il periodo di servizio prestato a tutto il 31 dicembre 1995; è calcolato secondo le disposizioni all'epoca vigenti ed è rivalutato ogni anno conformemente all'art. 2120, commi 4 e 5, Codice Civile.

Conti d'ordine

Le garanzie prestate sono iscritte per un importo corrispondente all'ammontare del debito garantito.
Gli impegni assunti sono iscritti in base ai contratti in essere alla fine dell'esercizio, non rientranti nel normale ciclo operativo e per la parte non ancora eseguita.

Partite in moneta estera

Immobilizzazioni immateriali e materiali, partecipazioni e titoli dell'attivo immobilizzato e del circolante

Sono iscritte al tasso di cambio al momento del loro acquisto, o a quello inferiore alla data di chiusura dell'esercizio se la riduzione è ritenuta durevole. Quando la riduzione conseguente alla svalutazione effettuata a seguito della diminuzione del tasso di cambio non è più ritenuta durevole, viene ripristinata l'iscrizione originaria nei limiti del costo storico (tenendo conto, per le immobilizzazioni materiali e immateriali, degli ammortamenti non calcolati a seguito della svalutazione).
L'eventuale perdita durevole di valore, non dipendente dal cambio, può essere incrementata o compensata dall'effetto del cambio.

Crediti e debiti

Sono iscritti al tasso di cambio a pronti alla data di chiusura dell'esercizio. Gli utili e le perdite realizzati in conseguenza di incassi o pagamenti avvenuti prima della data di chiusura dell'esercizio ovvero derivanti dalla valutazione di crediti e debiti che verranno incassati o pagati dopo la chiusura dello stesso, sono iscritti nel conto economico separatamente.

Disponibilità liquide

Sono convertite al cambio di chiusura.

Ricavi e costi

Sono esposti in bilancio secondo i principi della prudenza e della competenza. I ricavi sono iscritti al netto di resi, sconti, abbuoni e premi, nonché delle imposte connesse alla vendita di beni e prestazione di servizi. Anche i costi sono iscritti al netto di resi, sconti, abbuoni e premi.

Contributi

Contributi in conto esercizio

Sono rilevati per competenza nell'esercizio in cui è sorto con certezza il diritto a percepirli, indipendentemente dalla data di incasso.

Dividendi

Sono iscritti nell'esercizio in cui ne è stata deliberata la distribuzione.

Imposte sul reddito

Le imposte sul reddito sono contabilizzate per competenza sulla base di una realistica previsione degli oneri d'imposta da assolvere in applicazione della vigente normativa fiscale.
Sono rilevate le imposte differite dovute su differenze temporanee tassabili, nonché, ove esistano i necessari requisiti di certezza, i futuri benefici d'imposta derivanti da differenze temporanee deducibili.

Stato patrimoniale attivo

	SITUAZIONE ANTE SCISSIONE	VARIAZIONI DA SCISSIONE FERROVIE REAL ESTATE	SITUAZIONE POST SCISSIONE
A) CREDITI VERSO SOCI PER VERSAMENTI ANCORA DOVUTI (di cui già richiamati)	**0**	**0**	**0**
B. IMMOBILIZZAZIONI			
I. Immobilizzazioni immateriali			
1. Costi d'impianto e di ampliamento	0	60.000	60.000
4. Concessioni, licenze, marchi e diritti simili	28.501.267	109.100	28.610.367
6. Immobilizzazioni in corso e acconti	540.797	0	540.797
7. Altre	0	0	0
Totale I.	**29.042.064**	**169.100**	**29.211.164**
II. Immobilizzazioni materiali			
1. Terreni e Fabbricati	0	636.709.003	636.709.003
3. Attrezzature industriali e commerciali	51.910	0	51.910
4. Altri beni	5.754.518	237.246	5.991.764
5. Immobilizzazioni in corso e acconti	845	1.511.499	1.512.344
Totale II.	**5.807.273**	**638.457.748**	**644.265.021**
III. Immobilizzazioni finanziarie			
1. Partecipazioni in:			
a. Imprese controllate	35.355.015.720	(773.565.582)	34.581.450.138
b. Imprese collegate	53.446.037	0	53.446.037
d. Altre imprese	133.648.129	0	133.648.129
Totale 1.	35.542.109.886	(773.565.582)	34.768.544.304
2. Crediti:			
a. verso imprese controllate			
- *esigibili entro l'esercizio successivo*	*4.050.258*	*510.789.637*	*514.839.895*
- *esigibili oltre l'esercizio successivo*	*2.102.700.000*	*0*	*2.102.700.000*
	2.106.750.258	510.789.637	2.617.539.895
d. verso altri			
- *esigibili entro l'esercizio successivo*	*0*	*0*	*0*
- *esigibili oltre l'esercizio successivo*	*68.845.376*	*139.906*	*68.985.282*
	68.845.376	139.906	68.985.282
Totale 2.	2.175.595.634	510.929.543	2.686.525.177
Totale III.	**37.717.705.520**	**(262.636.039)**	**37.455.069.481**
TOTALE B. IMMOBILIZZAZIONI	**37.752.554.857**	**375.990.809**	**38.128.545.666**

	SITUAZIONE ANTE SCISSIONE	VARIAZIONI DA SCISSIONE FERROVIE REAL ESTATE	SITUAZIONE POST SCISSIONE
C. ATTIVO CIRCOLANTE			
I. Rimanenze			
1. Immobili e terreni *trading*	0	750.761.602	750.761.602
2. Lavori in corso su immobili in ristrutturazione	0	6.009.082	6.009.082
6. Cespiti radiati da alienare	0	0	0
Totale I.	0	756.770.684	756.770.684
II. Crediti			
1. Verso clienti			
- *esigibili entro l'esercizio successivo*	*289.237*	*33.963.782*	*34.253.019*
- *esigibili oltre l'esercizio successivo*	*0*	*11.826.447*	*11.826.447*
	289.237	45.790.229	46.079.466
2. Verso imprese controllate			
- *esigibili entro l'esercizio successivo*	*1.606.420.176*	*9.727.729*	*1.616.147.905*
- *esigibili oltre l'esercizio successivo*	*0*	*0*	*0*
	1.606.420.176	9.727.729	1.616.147.905
3. Verso imprese collegate			
- *esigibili entro l'esercizio successivo*	*126.018*	*70.297*	*196.315*
- *esigibili oltre l'esercizio successivo*	*0*	*0*	*0*
	126.018	70.297	196.315
4 bis. Crediti tributari			
- *esigibili entro l'esercizio successivo*	*2.219.051.190*	*5.376.866*	*2.224.428.056*
- *esigibili oltre l'esercizio successivo*	*855.149.996*	*0*	*855.149.996*
	3.074.201.186	5.376.866	3.079.578.052
4 ter. Imposte anticipate			
- *esigibili entro l'esercizio successivo*	*0*	*0*	*0*
- *esigibili oltre l'esercizio successivo*	*0*	*2.264.972*	*2.264.972*
	0	2.264.972	2.264.972
5. Verso altri			
b. altri			
- *esigibili entro l'esercizio successivo*	*70.409.610*	*99.092*	*70.508.702*
- *esigibili oltre l'esercizio successivo*	*0*	*0*	*0*
	70.409.610	99.092	70.508.702
Totale II.	4.751.446.227	63.329.185	4.814.775.412
IV. Disponibilità liquide			
1. Depositi bancari e postali	2.420.189.451	0	2.420.189.451
2. Assegni	0	136.082	136.082
3. Denaro e valori in cassa	31.798	0	31.798
4. Conti correnti di Tesoreria	52.686.362	0	52.686.362
Totale IV.	2.472.907.611	136.082	2.473.043.693
TOTALE C. ATTIVO CIRCOLANTE	**7.224.353.838**	**820.235.951**	**8.044.589.789**
D. RATEI E RISCONTI			
II. Altri ratei e risconti	9.365.609	1.131.829	10.497.438
TOTALE D. RATEI E RISCONTI	**9.365.609**	**1.131.829**	**10.497.438**
TOTALE ATTIVO (A+B+C+D)	**44.986.274.304**	**1.197.358.589**	**46.183.632.893**

Importi in euro

Stato patrimoniale passivo

	SITUAZIONE ANTE SCISSIONE	VARIAZIONI DA SCISSIONE FERROVIE REAL ESTATE	SITUAZIONE POST SCISSIONE
A. PATRIMONIO NETTO			
I. Capitale sociale	38.790.425.485	0	38.790.425.485
IV. Riserva legale	10.423.539	0	10.423.539
VII. Altre riserve			
1. Riserva straordinaria	27.896.982	0	27.896.982
2. Riserva da scissione	0	254.599.169	254.599.169
VIII. Utili (perdite) portati a nuovo	(718.974.390)	0	(718.974.390)
IX. Utile (perdita) dell'esercizio	(1.937.481.505)	0	(1.937.481.505)
TOTALE A. PATRIMONIO NETTO	**36.172.290.111**	**254.599.169**	**36.426.889.280**
B. FONDI PER RISCHI E ONERI			
2. Per imposte, anche differite	208.748.002	6.995.313	215.743.315
3. Altri	69.540.379	310.719.793	380.260.172
TOTALE B. FONDI PER RISCHI E ONERI	**278.288.381**	**317.715.106**	**596.003.487**
C. TRATTAMENTO DI FINE RAPPORTO DI LAVORO SUBORDINATO	**24.721.063**	**837.454**	**25.558.517**

	SITUAZIONE ANTE SCISSIONE	VARIAZIONI DA SCISSIONE FERROVIE REAL ESTATE	SITUAZIONE POST SCISSIONE
D. DEBITI			
1. Obbligazionari			
- *esigibili entro l'esercizio successivo*	*0*	*0*	*0*
- *esigibili oltre l'esercizio successivo*	*2.092.400.000*	*0*	*2.092.400.000*
	2.092.400.000	0	2.092.400.000
4. Debiti verso Banche			
- *esigibili entro l'esercizio successivo*	*0*	*163.505.248*	*163.505.248*
- *esigibili oltre l'esercizio successivo*	*0*	*475.000.000*	*475.000.000*
	0	638.505.248	638.505.248
5. Debiti verso altri finanziatori			
- *esigibili entro l'esercizio successivo*	*113.119.898*	*0*	*113.119.898*
- *esigibili oltre l'esercizio successivo*	*2.066.738.496*	*0*	*2.066.738.496*
	2.179.858.394	0	2.179.858.394
6. Acconti			
- *esigibili entro l'esercizio successivo*	*70.234*	*2.206.253*	*2.276.487*
- *esigibili oltre l'esercizio successivo*	*0*	*838.140*	*838.140*
	70.234	3.044.393	3.114.627
7. Debiti verso fornitori			
- *esigibili entro l'esercizio successivo*	*21.731.647*	*8.193.568*	*29.925.215*
- *esigibili oltre l'esercizio successivo*	*0*	*0*	*0*
	21.731.647	8.193.568	29.925.215
9. Debiti verso imprese controllate			
- *esigibili entro l'esercizio successivo*	*2.920.313.344*	*(36.344.422)*	*2.883.968.922*
- *esigibili oltre l'esercizio successivo*	*958.797.836*	*0*	*958.797.836*
	3.879.111.180	(36.344.422)	3.842.766.758
10. Debiti verso imprese collegate			
- *esigibili entro l'esercizio successivo*	*6.534.175*	*0*	*6.534.175*
- *esigibili oltre l'esercizio successivo*	*0*	*0*	*0*
	6.534.175	0	6.534.175
12. Debiti tributari			
- *esigibili entro l'esercizio successivo*	*2.866.010*	*140.218*	*3.006.228*
- *esigibili oltre l'esercizio successivo*	*0*	*0*	*0*
	2.866.010	140.218	3.006.228
13. Debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale			
- *esigibili entro l'esercizio successivo*	*3.275.459*	*229.785*	*3.505.244*
- *esigibili oltre l'esercizio successivo*	*0*	*0*	*0*
	3.275.459	229.785	3.505.244
14. Altri debiti			
b. verso altri			
- *esigibili entro l'esercizio successivo*	*312.239.367*	*2.774.903*	*315.014.270*
- *esigibili oltre l'esercizio successivo*	*0*	*2.250.847*	*2.250.847*
	312.239.367	5.025.750	317.265.117
TOTALE D. DEBITI	**8.498.086.466**	**618.794.540**	**9.116.881.006**
E. RATEI E RISCONTI			
II. Altri ratei e risconti	12.888.283	5.412.320	18.300.603
TOTALE E. RATEI E RISCONTI	**12.888.283**	**5.412.320**	**18.300.603**
TOTALE PASSIVO (A+B+C+D+E)	**44.986.274.304**	**1.197.358.589**	**46.183.632.893**

Importi in euro

Sezione 3
Analisi delle voci di bilancio e delle relative variazioni

Stato patrimoniale: Attivo

Immobilizzazioni

Immobilizzazioni immateriali

La posta ammonta a 21.971mila euro con una variazione in diminuzione di 7.071mila euro rispetto al 31 dicembre 2006.
Nelle pagine che seguono sono riportate, rispettivamente, le analisi delle variazioni del "Costo originario" (Tabella 1), del "Fondo ammortamenti e svalutazioni" (Tabella 2) e dei "Valori netti" (Tabella 3).

Immobilizzazioni immateriali
Tabella 1 — Costo originario

	Valori al 31.12.2006	Variazioni da scissione	Incrementi	Decrementi per dismissioni	Trasferimenti da LIC e riclassifiche	Valori al 31.12.2007
Costi di impianto e di ampliamento						
- Spese di costituzione e aumento di capitale	3	300	0	0	0	303
Costi di ricerca, di sviluppo e di pubblicità						
- Spese di ricerca e di sviluppo	916	0	0	0	0	916
Concessioni, licenze, marchi e diritti simili	105.670	188	0	0	6.950	112.808
Immobilizzazioni in corso e acconti	541	0	6.753	0	(6.950)	344
Altre	67	0	0	(21)	(46)	0
TOTALE	**107.197**	**488**	**6.753**	**(21)**	**(46)**	**114.371**

Valori in migliaia di euro

Immobilizzazioni immateriali
Tabella 2 — Fondo ammortamenti e svalutazioni

	Valori al 31.12.2006	Variazioni da scissione	Incrementi	Decrementi per dismissioni	Riclassifiche	Valori al 31.12.2007
Costi di impianto e di ampliamento						
- Spese di costituzione e aumento di capitale	3	240	60	0	0	303
Costi di ricerca, di sviluppo e di pubblicità						
- Spese di ricerca e di sviluppo	916	0	0	0	0	916
Concessioni, licenze, marchi e diritti simili	77.169	79	13.933	0	0	91.181
Altre	67	0	0	(21)	(46)	0
TOTALE	**78.155**	**319**	**13.993**	**(21)**	**(46)**	**92.400**

Valori in migliaia di euro



Immobilizzazioni immateriali

Tabella 3

	Valori netti					
			31.12.2006			31.12.2007
	Costo originario	Amm.nti e svalut.ni	Valori netti	Costo originario	Amm.nti e svalut.ni	Valori netti
Costi di impianto e di ampliamento						
- Spese di costituzione e aumento di capitale	3	(3)	0	303	(303)	0
Costi di ricerca, di sviluppo e di pubblicità						
- Spese di ricerca e sviluppo	916	(916)	0	916	(916)	0
Concessioni, licenze, marchi e diritti simili	105.670	(77.169)	28.501	112.808	(91.181)	21.627
Immobilizzazioni in corso e acconti	541	0	541	344	0	344
Altre	67	(67)	0	0	0	0
TOTALE	**107.197**	**(78.155)**	**29.042**	**114.371**	**(92.400)**	**21.971**

Valori in migliaia di euro

La posta è costituita quasi esclusivamente da costi sostenuti per la realizzazione e lo sviluppo del *software* relativo prevalentemente al sistema informativo di Gruppo.

I valori netti acquisiti a seguito scissione della società Ferrovie Real Estate SpA, con effetto dal 1° gennaio 2007, hanno riguardato per 60mila euro i costi d'impianto e di ampliamento e per 109mila euro il *software*.

Gli altri movimenti dell'esercizio hanno riguardato gli ammortamenti per 13.993mila euro e la regolazione delle migliorie su beni di terzi, completamente ammortizzate. Queste ultime sono state azzerate per la parte relativa ai beni di terzi, mentre sono state riclassificate in aumento del costo originario e del relativo fondo ammortamento dei fabbricati, trasferiti con scissione, cui le migliorie si riferivano.

Tutti i costi sono ammortizzati in cinque anni.

Immobilizzazioni materiali

La posta ammonta a 818.813mila euro con una variazione in aumento di 813.005mila euro rispetto al 31 dicembre 2006.

Nelle pagine che seguono sono riportate, rispettivamente, le analisi delle variazioni del "Costo originario" (Tabella 1), del "Fondo ammortamenti e svalutazioni" (Tabella 2) e dei "Valori netti" (Tabella 3).

Immobilizzazioni materiali

Tabella 1 — **Costo originario**

	Valori al 31.12.2006	Variazioni da scissione	Incrementi	Decrementi per dismissioni	Trasferimenti da LIC e riclassifiche	Valori al 31.12.2007
Terreni e fabbricati	0	931.262	12	(667)	230.013	1.160.620
Attrezzature industriali e commerciali	360	0	0	0	0	360
Altri beni	35.382	342	0	(1.935)	226	34.015
Immobilizzazioni in corso e acconti	1	1.512	374	0	(1.595)	292
TOTALE	**35.743**	**933.116**	**386**	**(2.602)**	**228.644**	**1.195.287**

Valori in migliaia di euro

Immobilizzazioni materiali

Tabella 2 — **Fondo ammortamenti e svalutazioni**

	Valori al 31.12.2006	Variazioni da scissione	Incrementi	Decrementi per dismissioni	Riclassifiche	Valori al 31.12.2007
Terreni e fabbricati						
Ammortamenti	0	140.185	10.396	(232)	28.788	179.137
Svalutazioni	0	154.368	7.018	(2)	5477	166.861
	0	294.553	17.414	(234)	34.265	345.998
Attrezzature industriali e commerciali	309	0	32	0	0	341
Altri beni	29.627	105	1.617	(1.214)	0	30.135
TOTALE	**29.936**	**294.658**	**19.063**	**(1.448)**	**34.265**	**376.474**

Valori in migliaia di euro

Immobilizzazioni materiali

Tabella 3 — **Valori netti**

	31.12.2006			31.12.2007		
	Costo originario	Fondo amm.nti e svalut.ni	Valori netti	Costo originario	Fondo amm.nti e svalut.ni	Valori netti
Terreni e fabbricati	0	0	0	1.160.620	(345.998)	814.622
Attrezzature industriali e commerciali	360	(309)	51	360	(341)	19
Altri beni	35.382	(29.627)	5.755	34.015	(30.135)	3.880
Immobilizzazioni in corso e acconti	1	0	1	292	0	292
TOTALE	**35.743**	**(29.936)**	**5.807**	**1.195.287**	**(376.474)**	**818.813**

Valori in migliaia di euro

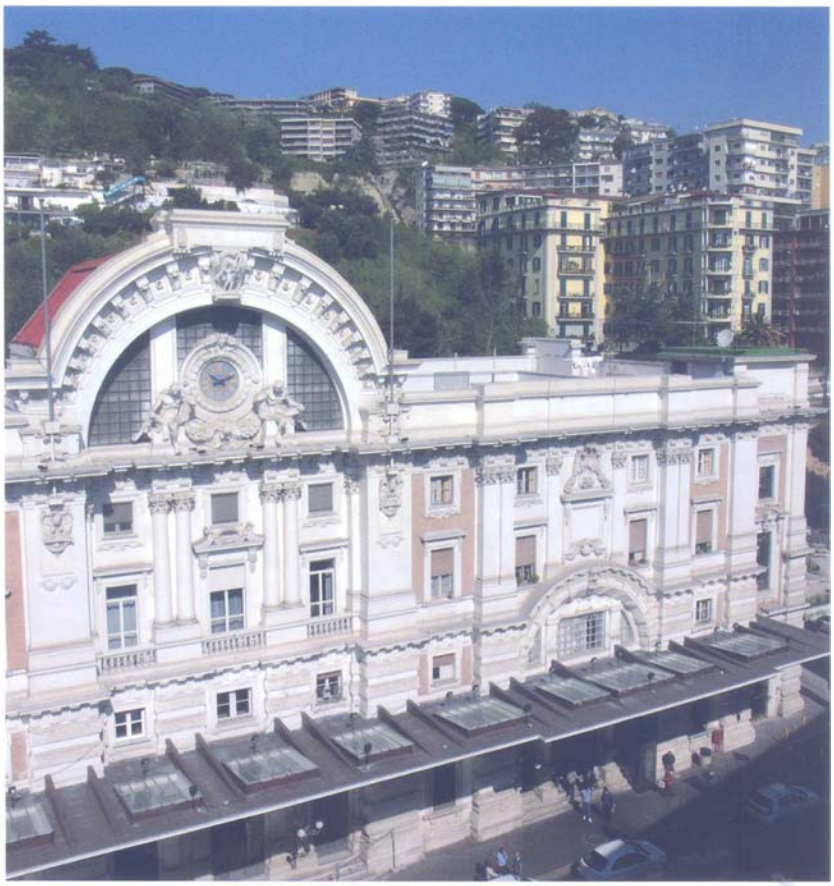
Nella voce Terreni e fabbricati, acquisita a seguito scissione della società Ferrovie Real Estate SpA, sono comprese le aree destinate alla valorizzazione, le linee dismesse, e alcune officine, in quanto al momento non destinate alla vendita.

I valori netti acquisiti a seguito della scissione si riferiscono per 636.709mila euro alla voce Terreni e fabbricati, per 237mila euro alla voce Altri beni e per 1.512mila euro alla voce Immobilizzazioni in corso e acconti.

Si precisa che le linee dimesse, in precedenza classificate da Ferrovie Real Estate SpA nella infrastruttura ferroviaria, sono state prudenzialmente svalutate per la parte inerente i valori della sovrastruttura e degli impianti (7.018mila euro) e classificate nei terreni patrimoniali. La svalutazione risulta iscritta nella voce B.10.c) Svalutazioni immobilizzazioni materiali.

Gli incrementi sono relativi a lavori in corso per 374mila euro e per 12mila euro alla voce Terreni e fabbricati. La colonna "Decrementi per dismissioni" al netto dei relativi fondi ammortamenti riguarda per 433mila euro la voce Terreni e fabbricati e per 721mila euro la voce Altri beni, di cui 719mila sono relativi ad apparati di videoconferenza venduti al valore netto contabile alle società Trenitalia SpA per 361mila euro, Rete Ferroviaria Italiana SpA per 275mila euro e a Ferservizi SpA per 83mila euro.

La colonna "Trasferimenti da Lavori in corso e riclassifiche" pari a un valore netto di 194.379mila euro, comprende il trasferimento dalla voce Rimanenze immobili di *trading* alla voce Fabbricati del complesso della Direzione Generale di Piazza della Croce Rossa in Roma (194.888mila euro) in quanto non più destinato alla vendita, trasferimenti di beni dalle immobilizzazioni alle suddette Rimanenze, in quanto cespiti destinati alla vendita (541mila euro) e riclassifiche da lavori in corso su immobili di *trading* (32mila euro).



Immobilizzazioni finanziarie

La posta ammonta a 40.426.287mila euro con una variazione in aumento di 2.708.582mila euro rispetto al 31 dicembre 2006.

Immobilizzazioni finanziarie: Partecipazioni

Le partecipazioni ammontano complessivamente a 34.646.810mila euro con una variazione in diminuzione di 895.300mila euro rispetto al 31 dicembre 2006.

Immobilizzazioni finanziarie: Partecipazioni in imprese controllate

La voce ammonta a 34.489.727mila euro e si è movimentata come segue:

	Valori al 31.12.2006	Variazioni da scissione	Movimenti dell'esercizio Incrementi	Decrementi	Altre variazioni	Valori al 31.12.2007
Costo originario						
Centostazioni SpA	3.050	0	0	0	0	3.050
Fercredit SpA	31.413	0	0	0	0	31.413
Ferrovie Real Estate SpA	773.616	(773.616)	0	0	0	0
Ferservizi SpA	43.207	0	0	0	43	43.250
FS Lab Srl	787	0	0	(680)	0	107
FS Logistica SpA	0	0	61.405	0	0	61.405
Grandi Stazioni SpA	17.601	0	0	0	0	17.601
Immobiliare Ferrovie Srl	0	50	0	0	0	50
Italcertifer ScpA	0	0	211	0	0	211
Italferr SpA	8.047	0	0	0	0	8.047
RFI SpA	33.492.785	0	250.000	0	0	33.742.785
SAP Srl in liquidazione	3.543	0	255	0	0	3.798
Sogin Srl	59.227	0	0	0	0	59.227
Trenitalia SpA	2.569.984	0	0	0	(43)	2.569.941
Totale a	**37.003.260**	**(773.566)**	**311.871**	**(680)**	**0**	**36.540.885**
Svalutazioni dirette	0	0	0	0	0	0
Totale b	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**
Fondo svalutazione						
Immobiliare Ferrovie	0	0	35	0	0	35
SAP Srl in liquidazione	3.543	0	0	0	255	3.798
Trenitalia SpA	1.644.701	0	402.624	0		2.047.325
Totale c	**1.648.244**	**0**	**402.659**	**0**	**255**	**2.051.158**
TOTALE a-b-c	**35.355.016**	**(773.566)**	**(90.788)**	**(680)**	**(255)**	**34.489.727**

Valori in migliaia di euro

Le variazioni sono attribuibili:

- alla scissione della società Ferrovie Real Estate SpA, che ha fatto registrare una variazione negativa per la cancellazione della partecipazione nella società stessa per 773.616mila euro e una variazione positiva di 50mila euro per l'acquisizione della controllata Immobiliare Ferrovie Srl;
- all'acquisizione della controllata FS Logistica SpA dalla società Trenitalia SpA al valore di 61.405mila euro;
- all'acquisizione della controllata Italcertifer ScpA dalla società Trenitalia SpA al valore netto di 99mila euro. Al valore di carico di 211mila euro si contrappongono debiti per decimi da versare per 112mila euro;
- all'aumento del capitale sociale della controllata Rete Ferroviaria Italiana SpA per 250.000mila euro;
- al versamento a fondo perduto alla controllata Sap Srl in liquidazione effettuato nel 2007 di 255mila euro. Per quanto riguarda il fondo svalutazione partecipazioni si precisa che per la società Sap Srl in liquidazione esso è stato adeguato al valore del costo attraverso una riclassifica di quota parte delle somme accantonate al 31 dicembre 2006 al Fondo rischi e oneri il cui importo residuo ammonta a 6.413mila euro e corrisponde al valore negativo del patrimonio netto al 31 dicembre 2007;
- al decremento del valore della partecipazione della controllata FS Lab Srl a seguito della riduzione del capitale sociale, con relativo rimborso di 680mila euro. La riduzione volontaria era stata deliberata dall'Assemblea dei soci in data 30 novembre 2006;
- alla scissione parziale del ramo d'azienda *Facility*, avvenuto in data 26 marzo 2007, che ha comportato l'aumento del capitale sociale nella società Ferservizi SpA per 43mila euro e la corrispondente riduzione del capitale sociale della società Trenitalia SpA;
- alla svalutazione della controllata Trenitalia SpA per la perdita accertata dalla stessa al 31 dicembre 2007 (402.624mila euro);
- alla svalutazione della controllata Immobiliare Ferrovie Srl per 35mila euro per le perdite dalla stessa registrate a tutto il 31 dicembre 2007.

Immobilizzazioni finanziarie: Partecipazioni in imprese collegate

La voce ammonta a 23.415mila euro e si è movimentata come segue:

Partecipazioni in imprese collegate	Valori al 31.12.2006	Movimenti dell'esercizio			Valori al 31.12.2007
		Incrementi	Decrementi	Riclassifiche	
Costo originario					
Ferrovie Nord Milano SpA	23.061	0	0	0	23.061
Isfort SpA	354	0	0	0	354
TSF SpA	30.031	0	0	(30.031)	0
TOTALE	**53.446**	**0**	**0**	**(30.031)**	**23.415**

Valori in migliaia di euro

Il decremento registrato nella voce è da ricondurre alla riclassifica tra le Attività finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni della collegata TSF SpA in attesa della vendita. Per maggiori informazioni si rinvia al punto Principali Eventi dell'anno – Partecipazioni della Relazione sulla Gestione.

Immobilizzazioni finanziarie: Partecipazioni in altre imprese

La voce ammonta a 133.668mila euro ed ha subito un incremento di 20mila euro a seguito partecipazione di Ferrovie dello Stato SpA alla Fondazione Memoriale della Shoah:

Partecipazioni in altre imprese	Valori al 31.12.2006	Movimenti dell'esercizio			Valori al 31.12.2007
		Incrementi	Decrementi	Riclassifiche	
Costo originario					
BCC Bureau Central de Clearing	7	0	0	0	7
Consorzio E.T.L.	10	0	0	0	10
Consorzio Italiano Infrastrutture e Trasporti per l'Iraq	200	0	0	0	200
Eurofima	133.325	0	0	0	133.325
Fondazione Accademia S.Cecilia	5	0	0	0	5
Fondazione Memoriale della Shoah	0	20	0	0	20
Hit Rail B.V.	97	0	0	0	97
Turismark in liquidazione	4	0	0	0	4
TOTALE	**133.648**	**20**	**0**	**0**	**133.668**

Valori in migliaia di euro

Di seguito viene evidenziato il confronto tra i valori di carico delle partecipazioni e la corrispondente frazione di patrimonio netto di pertinenza.

Società partecipate	Capitale sociale	Utili (perdite) dell'esercizio	Patrimonio netto al 31.12.2007	% di partecipazione FS	Patrimonio netto di pertinenza (a)	Valore di bilancio al 31.12.2007 (b)	Differenza (b) - (a)
Controllate:							
Centostazioni SpA	8.333	4.977	41.645	59,99%	24.983	3.050	(21.933)
Fercredit SpA	32.500	8.734	71.084	100%	71.084	31.413	(39.671)
Ferservizi SpA	43.043	532	46.111	100%	46.111	43.251	(2.860)
FS Lab Srl	100	(3)	103	100%	103	107	4
FS Logistica SpA	49.721	7.518	59.446	100%	59.446	61.405	1.959
Grandi Stazioni SpA	4.304	13.416	92.538	59,99%	55.514	17.601	(37.913)
Immobiliare Ferrovie Srl	50	(12)	15	100,00%	15	15	0
Italcertifer ScpA	480	137	769	33,33%	256	211	(45)
Italferr SpA	14.186	35.006	68.585	100%	68.585	8.047	(60.538)
RFI SpA	32.853.697	16.883	33.564.879	100%	33.564.879	33.742.786	177.907
SAP Srl in liquidazione	997	0	(6.413)	100%	(6.413)	0	6.413
Sogin Srl	15.600	(631)	33.043	55%	18.174	59.225	41.051
Trenitalia SpA	2.569.941	(402.624)	1.033.406	100%	1.033.406	522.616	(510.790)
Totale					34.936.142	34.489.727	(446.415)
Collegate:							
Ferrovie Nord Milano SpA[1]	107.690	2.455	149.146	14,74%	21.986	23.061	1.075
Isfort SpA	1.300	(224)	1.678	19%	319	354	35
Totale					22.305	23.415	1.110
TOTALE CONTROLLATE E COLLEGATE					**34.958.448**	**34.513.142**	**(445.306)**

Valori in migliaia di euro

[1] *Il raffronto è stato effettuato con i dati di bilancio 2006*



Per la differenza tra il valore di carico di Rete Ferroviaria Italiana SpA e la corrispondente frazione di patrimonio netto non viene effettuata alcuna svalutazione in quanto non si ritiene vi sia una perdita durevole di valore.

La differenza tra valore di carico di Sogin Srl e la corrispondente frazione di patrimonio netto della controllata è da ricondurre prevalentemente al maggior prezzo corrisposto per l'acquisto della partecipazione rispetto al patrimonio netto dell'epoca e ai successivi versamenti effettuati in riferimento all'atto di transazione dell'8 marzo 2002. In data 7 marzo 2007 è stata sottoscritta tra Ferrovie dello Stato SpA e i soci di minoranza della Sogin Srl una nuova transazione a seguito del lodo arbitrale del 13 settembre 2006, relativo alla definizione delle controversie insorte tra Ferrovie dello Stato SpA e i soci di minoranza della società Sogin Srl che ha definitivamente risolto tutte le pendenze nei confronti degli stessi. La differenza di valore evidenziata trova tuttora giustificazione nelle potenzialità di reddito della società controllata.

Il valore negativo del patrimonio netto della società Sap Srl in liquidazione, trova copertura nelle somme accantonate nel fondo rischi ed oneri.

Si è proceduto all'adeguamento del valore della partecipazione nella società Immobiliare Ferrovie Srl al patrimonio netto in quanto, nel 2008, è stato deliberato l'abbattimento del capitale sociale per 30mila euro e il ripianamento delle perdite cumulate al 31 dicembre 2007, per 5mila euro.

Per la società collegata Isfort SpA non si è provveduto ad effettuare alcuna svalutazione non ritenendo la perdita durevole.

La differenza relativa alla collegata Ferrovie Nord Milano SpA trova giustificazione nelle potenzialità di reddito della società collegata.

Si precisa che la differenza negativa di 510.790mila euro per la società Trenitalia SpA è attribuibile alla variazione da scissione totale doppia della società Ferrovie Real Estate SpA, registrata dalla controllata nel Patrimonio Netto, mentre in Ferrovie dello Stato SpA è compresa nella voce Immobilizzazioni Finanziarie - Crediti verso controllate, cui si fa rinvio.

Si riporta di seguito l'elenco delle sedi legali delle società controllate e collegate.

Denominazione della società	Sede legale
Controllate	
Centostazioni SpA	Via Bartolomeo Eustachio, 8 – 00161 Roma
Fercredit Servizi Finanziari SpA	Via Sommacampagna, 19 – 00185 Roma
Ferservizi SpA	Piazza della Croce Rossa, 1 – 00161 Roma
FS Lab Srl	Piazza della Croce Rossa, 1 – 00161 Roma
FS Logistica SpA	Piazza della Croce Rossa, 1 – 00161 Roma
Grandi Stazioni SpA	Via Giolitti, 34 – 00185 Roma
Immobiliare Ferrovie Srl	Piazza della Croce Rossa, 1 – 00161 Roma
Italcertifer ScpA	Viale Spartaco Lavagnini, 58 – 50129 Firenze
Italferr SpA	Via Marsala, 53 – 00185 Roma
RFI Rete Ferroviaria Italiana SpA	Piazza della Croce Rossa, 1 – 00161 Roma
SAP Srl in liquidazione	Viale dello Scalo San Lorenzo, 16 – 00185 Roma
Sogin Srl	Viale dei Cadorna, 105 – 50129 Firenze
Trenitalia SpA	Piazza della Croce Rossa, 1 – 00161 Roma
Collegate	
Ferrovie Nord Milano SpA	Piazzale Cadorna, 14 – 20123 Milano
Isfort SpA	Via Savoia, 19 – 00198 Roma

Immobilizzazioni finanziarie: Crediti

La voce ammonta a 5.779.477mila euro con una variazione in aumento di 3.603.882mila euro rispetto al 31 dicembre 2006.

Immobilizzazioni finanziarie: Crediti verso imprese controllate

La voce ammonta a 5.707.609mila euro ed è così dettagliata:

Impresa	31.12.2006	Variazioni da scissione	Incrementi	Decrementi	31.12.2007
Rete Ferroviaria Italiana SpA	0	0	1.297.751	(63.113)	1.234.638
TAV SpA	0	0	1.309.488	(50.007)	1.259.481
Fercredit SpA	14.350	0	0	(4.050)	10.300
Trenitalia SpA	2.092.400	510.790	600.000	0	3.203.190
TOTALE	**2.106.750**	**510.790**	**3.207.239**	**(117.170)**	**5.707.609**

Valori in migliaia di euro

Di seguito sono commentate le movimentazioni dell'esercizio.

- La variazione da scissione riguarda l'iscrizione per 510.790mila euro dei crediti verso Trenitalia SpA per versamenti in conto futuri aumenti di capitale corrispondenti al valore netto contabile trasferito alla controllata a seguito della scissione totale di Ferrovie Real Estate SpA.
- Gli incrementi riguardano:
  - i versamenti effettuati alle società Rete Ferroviaria Italiana SpA (1.259.201mila euro) e TAV SpA (920.657mila euro) a fronte dei prestiti concessi per la realizzazione degli investimenti sulla linea tradizionale e su quella ad alta velocità. La provvista finanziaria per la concessione di detti prestiti è stata acquisita da Ferrovie dello Stato SpA attraverso il netto ricavo del prestito contratto con la Cassa Depositi e Prestiti, il cui rimborso è a totale carico del Ministero dell'Economia e delle Finanze;
  - i versamenti effettuati alle società Rete Ferroviaria Italiana SpA (38.550mila euro) e TAV SpA (388.831mila euro) a fronte dei prestiti concessi per la prosecuzione dei lavori relativi al "Sistema Alta Velocità/Alta Capacità" della linea Torino-Milano-Napoli. La provvista finanziaria per la concessione di detti prestiti è stata acquisita da Ferrovie dello Stato SpA attraverso il netto ricavo del prestito di 1.000 milioni di euro con BEI. E' prevedibile che entro il primo semestre del 2008 le somme residue messe a disposizione delle controllate (572.619mila euro) siano interamente utilizzate.
  - l'incremento dei finanziamenti concessi alla società Trenitalia SpA (600.000mila euro), la cui provvista finanziaria è stata acquisita da Ferrovie dello Stato SpA attraverso l'emissione di prestiti obbligazionari sottoscritti interamente dalla società Eurofima.
- I decrementi riguardano:
  - la riduzione dei crediti verso le controllate Rete Ferroviaria Italiana SpA e TAV SpA rispettivamente per 63.113mila euro e 50.007mila euro a seguito del rimborso delle rate di ammortamento dei prestiti concessi, in corrispondenza del rimborso del mutuo concesso a Ferrovie dello Stato SpA dalla Cassa Depositi e Prestiti (113.120mila euro).
  - il rimborso dei crediti dalla società Fercredit SpA per 4.050mila euro.

L'importo della voce esigibile oltre i 5 anni riguarda per 2.692.400mila euro la società Trenitalia SpA, per 869.892mila euro la società Rete Ferroviaria Italiana SpA e per 898.487mila euro la società TAV SpA.

Immobilizzazioni finanziarie: Crediti verso altri

La voce ammonta a 71.868mila euro ed è così dettagliata:

Descrizione	31.12.2006	Variazioni da scissione	Incrementi	Decrementi	31.12.2007
Crediti verso la società Euterpe Finance	60.093	0	7.761	0	67.854
Crediti verso Société Générale	7.273	0	9.159	(13.982)	2.450
Crediti verso banche per somme pignorate	336	0	14	0	350
Depositi cauzionali	70	107	9	(45)	141
Altre società partecipate (Hit Rail BV)	1.073	0	0	0	1.073
Mutui al personale	0	33	116	(149)	0
TOTALE	**68.845**	**140**	**17.059**	**(14.176)**	**71.868**

Valori in migliaia di euro

Il credito verso la società Euterpe Finance (67.854mila euro) è da porre in relazione all'operazione di cartolarizzazione dei crediti verso l'Erario, operazione perfezionatasi nel 2004.

Il credito rappresenta il "*Deferred purchase price*" (che verrà incassato alla scadenza dell'operazione) costituito dagli interessi maturati dal 1° gennaio 2003 al 27 maggio 2004 (data in cui Ferrovie ha incassato l'*Initial purchase price*) cui si sono aggiunti gli interessi maturati successivamente fino al 31 dicembre 2007 per l'operazione di "*interest rate swap*" collegata alla operazione di cartolarizzazione.

Si precisa che nell'esercizio 2006, a seguito dei rimborsi dei crediti Iva 1996 e 1997 da parte dell'Erario, la società Euterpe Finance ha rimborsato a Ferrovie dello Stato SpA quota parte degli interessi maturati pari a 17.366mila euro. Il credito si è, inoltre, incrementato nel 2007 in corrispondenza degli interessi attivi ma-



turati di 7.761mila euro. Per quanto riguarda le condizioni e le obbligazioni derivanti dal contratto le stesse risultano immutate rispetto a quelle dettagliate nel bilancio al 31 dicembre 2006.

Il credito verso la Société Générale è da porre in relazione al residuo credito al 31 dicembre 2007 per l'operazione di "*Interest rate swap*" collegata alla cessione dei crediti Iva. In data 7 marzo 2006 Ferrovie dello Stato SpA, allo scopo di reperire parte delle risorse finanziarie necessarie al Gruppo, ha ceduto i crediti Iva degli anni 1998 e 1999, comprensivi di interessi maturati alla data della cessione, per l'importo complessivo di 411.542mila euro. A seguito del rimborso da parte dell'Erario, avvenuto in data 17 aprile 2007, dei crediti Iva 1998 e 1999 la Société Générale ha rimborsato, in corrispondenza degli interessi liquidati dall'Erario, quota parte del debito verso Ferrovie dello Stato SpA, per 13.982mila euro. In considerazione del pressoché totale rimborso da parte dell'Erario degli interessi sui crediti originariamente ceduti, Ferrovie dello Stato SpA e Société Générale hanno provveduto alla chiusura dello *swap* in data 12 febbraio 2008.

In merito agli interessi sui crediti Iva occorre precisare che dai dispositivi di pagamento notificati dall'Ufficio delle Entrate alla Società, relativi alle annualità 1996, 1997, 1998 e 1999, erano emerse differenze in ordine al computo degli interessi, in quanto l'Ufficio ha ritenuto di non riconoscere gli interessi di legge nel periodo intercorrente tra la data di sospensione dei rimborsi per "carichi pendenti" e la data in cui la Società ha presentato idonea garanzia, finalizzata allo sblocco dei crediti stessi. La Società, ritenendo che tali interessi siano invece dovuti - in ciò supportata da apposito parere di primario studio fiscale e dalla giurisprudenza della Corte di Cassazione n. 20526 del 22 settembre 2006 - ha presentato all'Ufficio apposite istanze per il riconoscimento dei crediti; ulteriori istanze, alla predetta Agenzia, hanno riguardato il riconoscimento degli interessi sul ritardato pagamento dei crediti da parte del Concessionario della Riscossione di Roma.

I crediti verso banche per somme pignorate hanno subito un incremento di 14mila euro rispetto al 31 dicembre 2006.

Il credito nei confronti della partecipata Hit Rail BV concerne una ricapitalizzazione della stessa che, al 31 dicembre 2007, non è stata ancora formalizzata.

Gli altri crediti sono relativi a depositi cauzionali versati, la variazione positiva netta del periodo (71mila euro) è da ricondurre all'incremento per scissione della società Ferrovie Real Estate SpA (107mila euro), a nuovi depositi versati (9mila euro) e a recuperi di depositi effettuati nell'esercizio (45mila euro).

I crediti verso il personale per mutui concessi, acquisiti per variazione da scissione al 1° gennaio 2007, sono stati successivamente trasferiti alla società Ferservizi SpA a seguito del passaggio del personale, cui i mutui si riferivano.

L'importo della voce in evidenza oltre l'esercizio successivo pari a 71.868mila euro è esigibile entro i cinque anni.

Attivo circolante

Rimanenze

La rimanenze totali ammontano a 528.916mila euro, esse sono riferite ai beni immobili destinati alla vendita acquisite a seguito della scissione della società Ferrovie Real Estate SpA. Esse sono così composte:

	31.12.2006	Variazioni da scissione	Incrementi	Riclassifiche	Vendite e altre variazioni	Saldo al 31.12.2007
Immobili di *trading*	0	750.762	1.277	(192.308)	(35.495)	524.236
Lavori in corso su immobili in ristrutturazione	0	6.009	825	(2.071)	(83)	4.680
TOTALE	**0**	**756.771**	**2.102**	**(194.379)**	**(35.578)**	**528.916**

Valori in migliaia di euro

La movimentazione dell'esercizio ha riguardato:

- l'acquisizione, a seguito della scissione suddetta, degli Immobili di *trading* per 750.762mila euro e delle rimanenze di Lavori in corso su immobili in ristrutturazione per 6.009mila euro;
- gli incrementi hanno riguardato i lavori eseguiti e completati nel 2007 su immobili di *trading* per 1.277mila euro e i lavori effettuati nell'esercizio, ma non ancora completati al 31 dicembre 2007 per 825mila euro;
- le riclassifiche dei lavori in corso al 31 dicembre 2006 su immobili in ristrutturazione, completati nel 2007, ammontano a 2.071mila euro. Essi sono stati riclassificati per 2.039mila euro ad incremento degli immobili di *trading* e per 32mila euro ad incremento delle immobilizzazioni;
- le riclassifiche degli immobili di *trading* (192.308mila euro) hanno riguardato, oltre alla riclassifica in incremento di 2.039mila euro, la riclassifica in decremento di 194.888mila euro per il già citato trasferimento del complesso della Direzione Generale di Piazza della Croce Rossa in Roma e riclassifiche in incremento per ulteriori trasferimenti dalle immobilizzazioni di beni destinati alla vendita (541mila euro);
- il decremento degli immobili di *trading* è da porre in relazione al valore contabile degli immobili (28.565mila euro) e dei terreni (6.930mila euro) venduti;
- la variazione negativa dei lavori in corso immobili di *trading* (83mila euro) è riferita alla cancellazione di lavori non attribuiti ai beni di *trading* dismessi in precedenti esercizi. La rettifica ha interessato la voce E 21) Oneri straordinari di conto economico.

Si precisa che in data 14 dicembre 2007 è stato stipulato il contratto di vendita dell'ex colonia montana presso il Comune di S. Marcello Pistoiese per l'importo di 2.500mila euro. La vendita è soggetta a condizione sospensiva per l'esercizio di prelazione da parte delle Pubbliche Amministrazioni interessate.



Crediti

La posta ammonta a 4.347.618mila euro con una variazione in diminuzione di 403.828mila euro rispetto al 31 dicembre 2006.

Crediti: Verso clienti

I crediti verso clienti, al netto del fondo svalutazione, ammontano a 34.354mila euro. Nella tabella è riportato il valore nominale dei crediti e del relativo fondo svalutazione.

	31.12.2006	Variazioni da scissione	Altre variazioni	31.12.2007
Clienti ordinari	298	47.961	(4.774)	43.485
Fondo svalutazione	(9)	(2.719)	(6.479)	(9.207)
Valore netto	289	45.242	(11.253)	34.278
Amministrazioni dello Stato	0	548	(472)	76
Fondo svalutazione	0	0	0	0
Valore netto	0	548	(472)	76
TOTALE VALORE NETTO	**289**	**45.790**	**(11.725)**	**34.354**

Valori in migliaia di euro

Le principali partite creditorie sono collegabili alle vendite di immobili di *trading*; per tali vendite sono state anche concesse rateizzazioni o dilazioni di pagamento, a fronte di garanzie bancarie ricevute.
La maggiore variazione dell'esercizio (45.790mila euro) è da ricondurre all'acquisizione dei crediti verso clienti a seguito della scissione della società Ferrovie Real Estate SpA. Si precisa che gli stessi sono stati incrementati di 3.811mila euro a seguito della ripresa al valore nominale, nel nuovo sistema contabile "SAP Real Estate", dei crediti a suo tempo ceduti a Ferrovie Real Estate SpA da Ferservizi SpA e iscritti al costo di acquisto; analogo incremento è riscontrabile nel fondo svalutazione crediti. Sono stati, inoltre, accertati crediti per interessi di mora per ritardati pagamenti per 2.846mila euro a fronte dei quali è stato appostato un fondo svalutazione crediti di 2.181mila euro. Nella voce Clienti ordinari sono compresi i crediti verso collegate indirette per 25mila euro (93mila euro al 31.12.2006).
L'importo della voce esigibile oltre i 5 anni è pari a 11.826mila euro.
Si riporta nella tabella seguente la movimentazione, dell'esercizio, del fondo svalutazione crediti verso clienti.

	31.12.2006	Variazioni da scissione	Incrementi	Altre variazioni	31.12.2007
Clienti ordinari	9	2.719	2.668	3.811	9.207
TOTALE	**9**	**2.719**	**2.668**	**3.811**	**9.207**

Valori in migliaia di euro

Il fondo svalutazione crediti, si è incrementato per effetto della scissione della società Ferrovie Real Estate SpA e si riferisce, quasi esclusivamente ai crediti verso conduttori di immobili di proprietà.
Nel 2007 il fondo è stato incrementato, oltre per i motivi suddetti, in considerazione delle stime dei rischi di insolvenza, a seguito di un'analisi puntuale e dettagliata delle diverse tipologie di conduttore.

Crediti: Verso imprese controllate

La voce ammonta a 1.111.494mila euro ed è così dettagliata per natura:

Natura	31.12.2006	Variazioni da scissione all'1.1.2007	Altre variazioni	31.12.2007
Commerciali	63.765	27.580	(30.885)	60.460
Finanziari:				
- conto corrente intersocietario	1.295.461	0	(501.986)	793.475
- finanziamenti	176.875	0	0	176.875
- diversi	908	0	(812)	96
Altri				
- Iva	22.296	(4.809)	44.896	62.383
- cessione crediti d'imposta	4.737	0	(803)	3.934
- crediti per consolidato fiscale	35.709	(16.683)	(17.666)	1.360
- diversi	6.669	3.639	2.603	12.911
TOTALE	**1.606.420**	**9.727**	**(504.653)**	**1.111.494**

Valori in migliaia di euro

La variazione da scissione della società Ferrovie Real Estate SpA (9.727mila euro) è dovuta all'effetto combinato dell'acquisizione dei crediti dalla stessa vantati nei confronti delle consociate (32.558mila euro) e del contestuale azzeramento dei crediti verso la medesima società scissa ricompresi nei saldi al 31 dicembre 2006 (22.831mila euro), in corrispondenza dei crediti dalla stessa vantati nei confronti della Capogruppo. Altra variazione significativa riguarda il decremento dei crediti finanziari dovuto al decremento del conto corrente intrattenuto con la società Rete Ferroviaria Italiana SpA (227.051mila euro) e del conto corrente intrattenuto con la società Trenitalia SpA (274.935mila euro).
La voce "Altri" riguarda i crediti verso controllate per Iva di Gruppo per 62.383mila euro, i crediti per cessione crediti d'imposta per 3.934mila euro, i crediti per consolidato fiscale dovuti ai trasferimenti dell'imposta Ires non compensata da corrispondenti crediti erariali trasferiti per 1.360mila euro. I crediti diversi riguardano principalmente crediti verso Rete Ferroviaria Italiana SpA (4.219mila euro) e crediti verso Trenitalia SpA (8.633mila euro) di cui 5.482mila euro accertati verso la controllata a seguito dell'accoglimento parziale della sentenza di primo grado emessa dal Tribunale di Potenza riguardo ai crediti vantati verso la Regione Basilicata per la copertura dei disavanzi di esercizio del periodo 1987/93, per la quota parte spettante a Ferrovie dello Stato SpA e per 2.814mila euro al trasferimento del credito Irap, acquisito in sede di scissione dalla società Ferrovie Real Estate SpA.

Crediti: Verso imprese collegate

La voce ammonta a 222mila euro ed è così dettagliata:

	31.12.2006	Variazioni da scissione	Altre variazioni	31.12.2007
Commerciali	126	70	26	222
TOTALE	**126**	**70**	**26**	**222**

Valori in migliaia di euro

La variazione da scissione (70mila euro) è relativa a crediti verso la società TSF SpA acquisiti da Ferrovie Real Estate SpA con effetto dal 1° gennaio 2007. Le altre variazioni riguardano l'incremento dei crediti verso la stessa società.

Crediti: Crediti tributari

I crediti tributari ammontano a 2.682.418mila euro e sono così dettagliati:

	31.12.2006	Variazioni da scissione	Decrementi	Altre variazioni	31.12.2007
Iva	2.999.067	0	(884.619)	485.224	2.599.672
Irap	0	5.377	0	(5.377)	0
Ires	75.134	0	0	7.612	82.746
TOTALE	**3.074.201**	**5.377**	**(884.619)**	**487.459**	**2.682.418**

Valori in migliaia di euro

La variazione da scissione di 5.377mila euro riguarda i crediti per eccedenza degli acconti versati per Irap rispetto alle imposte dovute, evidenziati nel bilancio della società Ferrovie Real Estate SpA al 31 dicembre 2006 e trasferiti, con effetto dal 1° gennaio 2007, a Ferrovie dello Stato SpA. Il credito stesso è stato utilizzato da Ferrovie dello Stato per 2.563mila euro e trasferito per 2.814mila euro alla società Trenitalia SpA, in quanto, in base all'articolo 173 del DPR n. 917 del 1986, l'utilizzo di tale credito in caso di scissione è previsto che sia effettuato, da ciascuna società, in proporzione al patrimonio netto trasferito.
I crediti Iva riguardano per 1.594.208mila euro la quota scadente entro l'esercizio successivo. Essa è composta: per 1.373.374mila euro dalle risultanze dell'Iva di Gruppo al 31 dicembre 2007 e per 220.834mila euro dal credito Iva 2004 comprensivo dei relativi interessi, che si presume verrà incassato entro l'esercizio successivo. I decrementi dell'esercizio sono attribuibili ai rimborsi effettuati dall'Erario dei crediti Iva chiesti a rimborso per gli esercizi 2000, 2001, 2002 e 2003, per l'ammontare complessivo di 884.619mila euro, comprensivi dei relativi interessi maturati al 31 dicembre 2006; gli ulteriori interessi maturati nel 2007 (9.832mila euro) sono stati rilevati tra i proventi finanziari; le altre variazioni in aumento sono relative all'Iva di Gruppo dell'esercizio, per 457.738mila euro, agli interessi attivi maturati sull'Iva chiesta a rimborso, per 22.181mila euro e alle rettifiche a seguito dei maggiori crediti risultanti in sede di dichiarazione Iva 2007 per l'anno 2006, per 5.305mila euro.
Per quanto riguarda l'Ires occorre precisare che dal 2004 la società ha adottato il consolidato fiscale (quale consolidante) in opzione con tutte le società controllate, le quali hanno provveduto a trasferire a Ferrovie dello Stato SpA i loro crediti e debiti Ires, di competenza degli esercizi 2004, 2005, 2006 e 2007.
La quota parte dei crediti tributari scadente oltre l'esercizio successivo (1.005.464mila euro) è relativa all'Iva chiesta a rimborso per gli anni 2005 e 2006, comprensiva dei relativi interessi. Tali crediti si ritiene verranno incassati entro i prossimi cinque anni.

Crediti: Imposte anticipate

I crediti per imposte anticipate ammontano a 137.197mila euro e sono così dettagliati:

Crediti per imposte anticipate

Descrizione	Saldo al 31.12.2006	Variazioni da scissione	Incrementi	Utilizzo	Saldo al 31.12.2007
Irap	0	2.265	17.349	0	19.614
Ires	0	0	117.583	0	117.583
TOTALE	**0**	**2.265**	**134.932**	**0**	**137.197**

Valori in migliaia di euro

I crediti per imposte anticipate Irap sono stati acquisiti a seguito della scissione della società Ferrovie Real Estate SpA per 2.265mila euro. Al 31 dicembre 2007, in base alla stima dei futuri benefici d'imposta derivanti da differenze temporanee deducibili, sono stati incrementati i crediti per imposte anticipate Irap di 17.349mila euro e accertate quelle per Ires per 117.583mila euro.

Crediti: Verso altri

I crediti verso altri ammontano a 381.933mila euro e sono così dettagliati:

Descrizione	31.12.2006	Variazioni da scissione	Altre variazioni	31.12.2007
Personale	31	23	17	71
Crediti verso istituti previdenziali	8	0	7	15
Crediti verso Banche				
- pronti contro termine	69.999	0	310.998	380.997
- Acconti a fornitori	150	75	471	696
- Altri crediti	222	1	(69)	154
TOTALE	**70.410**	**99**	**311.424**	**381.933**

Valori in migliaia di euro

I valori acquisiti da scissione ammontano complessivamente a 99mila euro.
I crediti verso il personale (71mila euro) riguardano anticipazioni concesse ai dipendenti a vario titolo, da recuperare con trattenute sui ruoli paga.
La variazione positiva dei crediti verso banche per pronti contro termine è attribuibile ai maggiori investimenti in essere al 31 dicembre 2007.
Gli acconti a fornitori hanno subito un incremento di 75mila euro a seguito scissione della società Ferrovie Real Estate SpA e di 471mila euro per effetto delle movimentazioni dell'esercizio.
Nella tabella seguente si dettagliano gli effetti sullo stato patrimoniale e sul conto economico degli investimenti con obbligo di retrocessione.

Operazioni di pronti contro termine	
Stato Patrimoniale:	
- crediti verso altri - crediti verso Banche	380.997
- ratei attivi	531
Conto Economico:	
- proventi finanziari	5.802
Effetto sul patrimonio netto	
- prima delle imposte	5.823
- dopo le imposte	5.543
Effetto sul risultato del periodo	
- prima delle imposte	5.802
- dopo le imposte	5.523

Valori in migliaia di euro

Attività finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni

L'importo della voce pari a 30.031mila euro riguarda la riclassifica da immobilizzazioni finanziarie, della collegata TSF SpA trasferita nel circolante in attesa della vendita.

Disponibilità liquide

La voce ammonta a 1.206.487mila euro con una variazione in diminuzione 1.266.421mila euro rispetto al 31 dicembre 2006. Essa è così dettagliata:

	31.12.2006	Variazioni da scissione	Altre variazioni	31.12.2007
Depositi bancari e postali	2.420.190	0	(1.262.099)	1.158.091
Denaro e valori in cassa	32	0	(4)	28
Assegni	0	136	20	156
Conti correnti di Tesoreria	52.686	0	(4.474)	48.212
TOTALE	**2.472.908**	**136**	**(1.266.557)**	**1.206.487**

Valori in migliaia di euro

La giacenza presso istituti bancari e postali (1.158.091mila euro), comprende depositi a scadenza per 408.000mila euro, impieghi a breve per 120.500mila euro e somme residue dei prestiti contratti con la BEI nel 2007, destinati al finanziamento degli investimenti dell'infrastruttura ferroviaria, ancora da erogare alle controllate Rete Ferroviaria Italiana SpA e TAV SpA, per 572.619mila euro.
Si precisa che nei conti correnti di Tesoreria sono compresi fondi vincolati al ripristino delle opere danneggiate dall'alluvione del Piemonte avvenuta nel 1994 di cui alla Legge 35/1005, per un ammontare di 11.287mila euro, somme che dovranno essere restituite al Ministero dell'Economia e delle Finanze dalla controllata Rete Ferroviaria Italiana SpA, in quanto non utilizzate.



Ratei e risconti

La voce ammonta a 30.335mila euro con una variazione in aumento di 20.969mila euro rispetto al 31 dicembre 2006. Essa è così dettagliata:

	31.12.2006	Variazioni da scissione	Altre variazioni	31.12.2007
Ratei attivi				
Interessi attivi	8.912	0	20.264	29.176
Risconti attivi				
Fitti passivi	43	1.114	(229)	928
Premi di assicurazioni	154	0	(154)	0
Altri canoni	257	18	(44)	231
	454	1.132	(427)	1.159
TOTALE	**9.366**	**1.132**	**19.837**	**30.335**

Valori in migliaia di euro

I ratei di interessi attivi sono relativi agli interessi maturati sui prestiti a medio e lungo termine concessi alle controllate Trenitalia SpA per 14.982mila euro, TAV SpA per 10.678mila euro e Fercredit SpA per 118mila euro e a quelli a breve concessi alle controllate FS Logistica SpA per 3mila euro e a TAV SpA 694mila euro nonché su investimenti finanziari per 1.276mila euro.
I risconti attivi relativi ai fitti passivi sono da porre in relazione ai contratti trasferiti con la scissione della società Ferrovie Real Estate SpA; per quanto riguarda i premi di assicurazione l'azzeramento dei risconti è attribuibile alla nuova modalità di gestione dei rapporti assicurativi intrattenuti da Ferrovie dello Stato SpA per il Gruppo FS, che, a partire dal 1° luglio 2007, non transitano più dalla contabilità della Capogruppo, ma sono gestiti direttamente in nome e per conto delle società interessate.



Stato patrimoniale: Passivo

Patrimonio netto

La posta ammonta a 35.968.996mila euro, con una variazione in diminuzione di 203.294mila euro rispetto al 31 dicembre 2006.

Nella tabella seguente è riportata la movimentazione del patrimonio netto nel 2007.

Composizione Patrimonio netto	Saldo al 31.12.2006	Risultato d'esercizio precedente		Altre variazioni	Risultato d'esercizio	Saldo al 31.12.2007
		Distribuzione dividendi	Altre destinazioni	Incrementi		
Capitale	38.790.426	0	0	0	0	38.790.426
Riserva legale	10.423	0	0	0	0	10.423
Altre riserve:	0	0	0	0	0	0
- Riserva Straordinaria	27.897	0	0	0	0	27.897
- Riserva da scissione	0	0	0	254.599	0	254.599
Utili (perdite) portati a nuovo	(718.975)	0	(1.937.481)	0	0	(2.656.456)
Utile (perdita) dell'esercizio	(1.937.481)	0	1.937.481	0	(457.893)	(457.893)
TOTALE	**36.172.290**	**0**	**0**	**254.599**	**(457.893)**	**35.968.996**

Valori in migliaia di euro

Le variazioni intervenute nel periodo riguardano:

- la costituzione della riserva di 254.599mila euro a seguito della scissione della controllata Ferrovie Real Estate SpA a favore della Società;
- il riporto a nuovo della perdita registrata nell'esercizio 2006 di 1.937.481mila euro, da delibera Assembleare del 27 aprile 2007;
- il decremento per la perdita del periodo di 457.893mila euro.

Il capitale sociale al 31 dicembre 2007, interamente sottoscritto e versato dal socio unico Ministero dell'Economia e delle Finanze, ammonta a 38.790.425.485,00 euro ed è composto da 38.790.425.485 azioni del valore nominale di 1 euro ciascuna.

Nel prospetto che segue sono indicate l'origine, la disponibilità e la distribuibilità delle voci di patrimonio netto.

Origine	Importi al 31.12.2007 (a+b)	Quota indisponibile (a)	Quota disponibile (b)	Quota distribuibile di (b)
Capitale	38.790.426	38.790.426	0	0
Riserve di capitale				
- Riserva da scissione	254.599	0	254.599	0
Riserve di utili				
- Riserva legale	10.423	10.423	0	0
- Riserva Straordinaria	27.897	0	27.897	27.897
TOTALE	**39.083.345**	**38.800.849**	**282.496**	**27.897**

Valori in migliaia di euro

Si precisa che la Riserva legale è indisponibile fino a quando non ha raggiunto il quinto del capitale sociale, può essere utilizzata, indipendentemente dall'entità raggiunta per la copertura delle perdite, in via subordinata rispetto alle altre riserve disponibili; la Riserva Straordinaria non è soggetta a particolari vincoli e pertanto può essere destinata alla copertura di perdite, ad aumenti gratuiti di capitale o può essere distribuita ai soci; la riserva da scissione è disponibile, ma non distribuibile ai soci.

Fondi per rischi e oneri

La posta ammonta a 846.593mila euro con una variazione in aumento di 568.304mila euro rispetto al 31 dicembre 2006.
Si riporta di seguito la composizione e movimentazione avvenuta nel periodo.

Descrizione	Saldo al 31.12.2006	Variazioni da scissione	Incrementi	Utilizzi	Rilascio fondi eccedenti	Rettifiche e riclassifiche	Saldo al 31.12.2007
Fondo per imposte, anche differite	208.748	6.995	207.459	(551)	0	2.472	425.123
Altri	69.540	310.720	68.979	(20.863)	(4.771)	(2.135)	421.470
TOTALE	**278.288**	**317.715**	**276.438**	**(21.414)**	**(4.771)**	**337**	**846.593**

Valori in migliaia di euro

Si evidenzia il dettaglio del fondo imposte, anche differite.

Descrizione	Saldo al 31.12.2006	Variazioni da scissione	Incrementi	Utilizzi	Rilascio fondi eccedenti	Rettifiche	Saldo al 31.12.2007
Fondo imposte	15	0	0	0	0	0	15
Fondo imposte differite	0	6.995	158.820	0	0	0	165.815
Fondo imposte da consolidato fiscale	208.733	0	48.639	(551)	0	2.472	259.293
TOTALE	**208.748**	**6.995**	**207.459**	**(551)**	**0**	**2.472**	**425.123**

Valori in migliaia di euro

Si precisa che il fondo imposte è comprensivo delle imposte differite Irap, per 24.685mila euro, di cui 6.995mila euro trasferite dalla società Ferrovie Real Estate SpA a seguito della scissione, e Ires, per 141.130mila euro. Detti fondi sono da porre in relazione agli oneri fiscali connessi al minor costo fiscalmente riconosciuto rispetto al valore degli immobili di *trading* e delle immobilizzazioni materiali trasferite con la scissione.
Il fondo imposte da consolidato fiscale è stato incrementato in relazione alle imposte per Ires trasferite dalle società che hanno aderito al consolidato fiscale e quelle stimate della Società per il 2007, gli utilizzi sono relativi alle compensazioni accordate alle società controllate per gli svantaggi derivanti dalla loro partecipazione al consolidato fiscale, le rettifiche sono relative alla definizione delle imposte per Ires trasferite nel 2006. Il restante fondo imposte è a presidio delle passività potenziali di natura fiscale.
Con riferimento al fondo imposte da consolidato fiscale, si osserva quanto segue. In chiusura di esercizio, in presenza di società che conferiscono redditi imponibili e società che conferiscono perdite fiscali, la consolidante compensa le rispettive partite e potrà essere chiamata a remunerare le perdite fiscali in caso di futuro utilizzo delle stesse da parte della società che le ha prodotte, entro il quinquennio. Tale successivo utilizzo potrebbe scaturire o dalla realizzazione di un reddito imponibile da parte della società o dalla esclusione dal consolidato della società stessa, per interruzione dell'opzione o per mancato rinnovo della stessa. In tal caso, la consolidante attingerà le risorse finanziarie per remunerare le perdite fiscali a suo tempo conferite dal fondo che, per tale motivo, viene mantenuto e alimentato annualmente.

Si evidenzia il dettaglio degli altri fondi.

Descrizione	Saldo al 31.12.2006	Variazioni da scissione	Accantonamenti	Utilizzi	Cancellazione fondi	Riclassifiche	Saldo al 31.12.2007
Fondo oneri officine, bonifiche e perdite di valore su immobilizzazioni	0	256.474	0	(1.910)	0	0	254.564
Fondo oneri immobili di *trading*	0	7.357	26.000	(5.229)	0	0	28.128
Decrementi e perdite relative alle partecipazioni	6.668	0	0	0	0	(255)	6.413
Contenzioso nei confronti del personale e dei terzi	9.248	15.753	141	(8.268)	0	0	16.874
Fondo oneri per esodi incentivati	5.500	0	4.838	(4.838)	0	0	5.500
Altri rischi minori	48.124	31.136	38.000	(618)	(4.771)	(1.880)	109.991
TOTALE	**69.540**	**310.720**	**68.979**	**(20.863)**	**(4.771)**	**(2.135)**	**421.470**

Valori in migliaia di euro

Fondo oneri officine, bonifiche e perdite di valori su immobilizzazioni

Il fondo è stato acquisito, per 256.474mila euro a seguito della scissione totale della società Ferrovie Real Estate SpA ed è da porre in relazione alla presunta ridotta redditività delle officine trasferite, a fronte degli oneri da sostenere per la bonifica di taluni siti e al presunto minor valore dei cespiti a suo tempo trasferiti dalla società Rete Ferroviaria Italiana SpA con atto di scissione parziale del 4 agosto 2006. Gli utilizzi, effettuati a parziale copertura degli ammortamenti dei cespiti effettuati nell'anno (1.841mila euro) e per gli oneri di bonifica (69mila euro), sono stati iscritti nella voce di conto economico A.5. b) Altri ricavi e proventi.

Fondo oneri e immobili di *trading*

Il fondo, acquisito anch'esso con la suddetta scissione, è da porre in relazione agli oneri da sostenere per la vendita dei beni e alle possibili minusvalenze derivanti dalle vendite stesse. Esso è stato incrementato nell'anno a fronte della stima degli oneri per bonifiche degli immobili di *trading* e delle ulteriori probabili minusvalenze collegate al patrimonio alloggiativo in portafoglio (26.000mila euro). Gli utilizzi di complessivi 5.229mila euro sono stati iscritti nella voce di conto economico A.5. b) Altri ricavi e proventi. Essi sono da porre in relazione alla parziale copertura degli oneri finanziari generati dal finanziamento con la Banca OPI SpA (3.607mila euro), non coperti a causa della cessione di beni non plusvalenti, delle spese di manutenzione sostenute (255mila euro) e a copertura delle minusvalenze registrate sulle vendite effettuate (1.367mila euro).



Decrementi e perdite relative alle partecipazioni

Il fondo è a copertura del patrimonio netto negativo della società Sap Srl in liquidazione (6.413mila euro). La riclassifica di 255mila euro al fondo svalutazione partecipazioni si è resa necessaria a seguito dell'incremento del valore di carico della controllata.

Contenzioso nei confronti del personale e di terzi

La variazione da scissione dalla società Ferrovie Real Estate SpA (15.753mila euro) si riferisce al contenzioso nei confronti di terzi per controversie collegate ai contratti di vendita (riduzioni prezzo, risarcimento danni subiti durante le trattative di vendita), mancato rispetto di convenzioni o controversie su contratti di locazione, nonché rivendicazioni su accertamenti di diritti di proprietà, prelazioni ecc. Il fondo in questione è stato utilizzato nel periodo per 34mila euro ed è stato incrementato di 141mila euro a seguito di una più puntuale valutazione dei rischi. Gli ulteriori utilizzi di 8.234mila euro sono invece da porre in relazione ai fondi accantonati al 31 dicembre 2006 da Ferrovie dello Stato SpA per la liquidazione della transazione del 7 marzo 2007 del lodo arbitrale del 13 settembre 2006, relativo alle rivendicazioni dei soci di minoranza della società Sogin (7.725mila euro) e per la liquidazione del contenzioso nei confronti del personale (509mila euro).

Fondo oneri per esodi incentivati

Il fondo, costituito nel 2001 in relazione agli oneri previsti per incentivare l'esodo anticipato del personale è stato totalmente utilizzato a fronte degli oneri liquidati nell'esercizio 2005 e in quelli precedenti; è stato ricostituito nell'esercizio 2006 a carico del costo del lavoro in relazione al piano di risoluzioni del rapporto di lavoro programmato nell'anno. Nel 2007 è stato utilizzato a fronte degli oneri di incentivazione sostenuti nell'anno ed incrementato in base al nuovo piano programmato.

Altri rischi minori

La variazione da scissione dalla società Ferrovie Real Estate SpA per 31.136mila euro è da porre in relazione essenzialmente ai rischi connessi al recupero di oneri condominiali (3.452mila euro) e agli oneri contrattualmente previsti connessi a particolari vendite, così detti "Pacchetto a reddito e Palazzi Alti" (27.671mila euro). Gli utilizzi di 618mila euro si riferiscono a quest'ultimo fondo. Sono stati inoltre effettuati accantonamenti di 38.000mila euro a seguito della stima degli oneri da sostenere per bonificare i beni trasferiti all'ex Ferrovie Real Estate SpA da Rete ferroviaria Italiana SpA, con atto di scissione parziale del 4 agosto 2006, e a fronte di oneri capitalizzati nelle immobilizzazioni immateriali oggetto di approfondimenti riguardo alla loro utilità futura.

Per quanto concerne i fondi accantonati al 31 dicembre 2006 da Ferrovie dello Stato SpA la riclassifica è dovuta al trasferimento tra i debiti delle somme residue dovute alla controllata Centostazioni SpA per la transazione del lodo arbitrale richiesto da Ferrovie dello Stato SpA per la controversia inerente il contratto con la società Via Vai. La transazione aveva modulato i pagamenti dal 2006 al 2008; al 31 dicembre 2007 risultano iscritti nella voce del passivo D9 "Debiti verso controllate" di 1.880mila euro.

La cancellazione di fondi eccedenti di 4.771mila euro è correlata alla riduzione dei rischi su partite di natura fiscale ed è stata iscritta nella voce A 5.b) Altri ricavi e proventi.

Il rimanente fondo è essenzialmente posto a presidio dei rischi collegati a partite di natura fiscale e a oneri per la realizzazione di partite creditorie.

Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato

La posta ammonta a 23.796mila euro con una variazione in diminuzione di 925mila euro rispetto al 31 dicembre 2006 e si compone di due fondi distinti: il Fondo "Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato" e il Fondo "Indennità di buonuscita".

Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato

Si riporta di seguito la movimentazione della voce avvenuta nel periodo.

Consistenza del fondo al 31.12.2006	15.708
Variazione da scissione FRE	735
Incrementi:	
Accantonamenti e Rivalutazioni	828
Trasferimenti da altre società del Gruppo	1.473
	2.301
Decrementi:	
Cessazioni del rapporto	(1.898)
Anticipazioni corrisposte/recuperate	(120)
Anticipazioni all'Erario dell'imposta sulla rivalutazione	(60)
Trasferimenti ad altre società del Gruppo	(985)
Altre variazioni	(79)
	(3.142)
CONSISTENZA DEL FONDO AL 31.12.2007	**15.602**

Valori in migliaia di euro

Occorre precisare che l'istituto del Tfr è stato oggetto di rilevanti riforme, sia con riferimento alla sua destinazione a forme pensionistiche complementari sia all'istituzione di apposito Fondo Tesoreria presso l'Inps effettuata con la legge 296/2006 (Finanziaria 2007).
Il Decreto del Ministero del Lavoro e della Previdenza Sociale di concerto con il Ministero dell'Economia e delle Finanze del 30 gennaio 2007 ha dato attuazione alle norme fissando la scadenza del termine previsto dall'art. 8 del D.Lgs. n. 252 del 5 dicembre 2005 per la scelta da parte del personale dipendente della destinazione del Tfr maturando a favore di Fondi pensioni integrativi al 30 giugno 2007 e stabilendo le regole per il versamento sia ai Fondi pensioni integrativi sia al Fondo Tesoreria Inps, nel caso di mantenimento del fondo in azienda, qualora il numero dei dipendenti non sia inferiore alle cinquanta unità.
Il valore del fondo al 31 dicembre 2007, riportato in tabella, rappresenta pertanto l'importo del debito maturato nei confronti del personale dipendente al netto di quanto liquidato per le uscite (cessazioni, anticipazioni ecc.) e per quote trasferite al Fondo di Tesoreria Inps e ad altri Fondi integrativi.

Fondo indennità buonuscita

Si tratta del fondo derivante dalla soppressione dell'Opera di previdenza del personale ferroviario - Opafs (comma 43 dell'articolo 1 della legge 24 dicembre 1993, n. 537), l'Ente pubblico preposto al pagamento della indennità di buonuscita al personale ferroviario. Tale fondo riflette il debito nei confronti dei dipendenti maturato per il periodo di lavoro prestato a tutto il 31 dicembre 1995. Con il passaggio del personale al regime Tfr il suddetto fondo è soggetto alla sola rivalutazione calcolata in analogia a quanto previsto per il Tfr.
Si riporta di seguito la movimentazione della voce avvenuta nel periodo.

Consistenza del fondo al 31.12.2006	9.013
Variazioni da scissione	103
Incrementi:	
Rivalutazioni	290
Trasferimenti da altre società del Gruppo	473
	763
Decrementi:	
Cessazioni del rapporto	(843)
Anticipazioni corrisposte/recuperate	(480)
Trasferimenti ad altre società del Gruppo	(330)
Anticipazioni all'Erario dell'imposta sulle rivalutazioni	(32)
	(1.685)
CONSISTENZA DEL FONDO AL 31.12.2007	**8.194**

Valori in migliaia di euro



Debiti

La posta ammonta a 10.538.321mila euro con una variazione in aumento di 2.040.234mila euro rispetto al 31 dicembre 2006.

Debiti: Obbligazioni

La voce ammonta a 2.692.400mila euro. Trattasi di venti emissioni interamente sottoscritte dalla società Eurofima il cui dettaglio è indicato nella tabella seguente.

Emissioni	Importo	Data di emissione	Data di scadenza
Serie 1	200.000	30/12/2003	28/12/2018
Serie 2	200.000	30/12/2003	28/12/2018
Serie 3	149.400	13/12/2004	28/12/2018
Serie 4	160.000	13/12/2004	13/12/2019
Serie 5	183.000	16/12/2004	16/12/2019
Serie 6	194.000	15/12/2005	15/06/2016
Serie 7	32.300	15/12/2005	15/06/2016
Serie 8	83.000	28/10/2005	08/06/2015
Serie 9	62.700	28/10/2005	28/12/2018
Serie 10	62.700	31/10/2005	30/06/2020
Serie 11	165.300	31/10/2005	06/03/2015
Serie 12	310.000	08/05/2006	07/04/2016
Serie 13	190.000	15/05/2006	15/05/2026
Serie 14	100.000	15/05/2006	15/05/2026
Serie 15	128.700	23/04/2007	30/03/2027
Serie 16	116.000	19/04/2007	15/05/2026
Serie 17	120.000	19/04/2007	30/03/2022
Serie 18	122.200	22/05/2007	22/05/2024
Serie 19	65.700	22/05/2007	30/03/2027
Serie 20	47.400	22/05/2007	30/06/2020

Valori in migliaia di euro

Il ricorso a detti prestiti è finalizzato al finanziamento di investimenti della società Trenitalia SpA per il programma di rinnovo e ammodernamento del materiale rotabile.
Il rimborso dei prestiti è previsto in unica soluzione alla scadenza, il godimento delle cedole è semestrale, a tasso d'interesse variabile.
I titoli non prevedono quotazioni su "mercati ufficiali", Borse nazionali od estere, e non potranno essere oggetto di negoziazione. Essi rimarranno nel bilancio di Eurofima in qualità di unico proprietario.
Per corrispondere ai requisiti di garanzia statutariamente richiesti da Eurofima a supporto di tutti i finanziamenti concessi fino ad oggi ai propri clienti/azionisti e per mantenere la proprietà del materiale rotabile in capo a Trenitalia SpA l'operazione prevede la costituzione di pegno sui beni oggetto di finanziamento.
A Ferrovie dello Stato SpA è affidato il ruolo di "custode" dei beni medesimi, soddisfacendo in tal modo i requisiti di "spossessamento" richiesti dall'articolo 2786 del Codice Civile per la validità e l'efficacia del pegno.

Debiti verso banche

La voce ammonta a 1.613.505mila euro ed è così dettagliata:

	31.12.2006	Variazioni da scissione	Incrementi	Decrementi	31.12.2007
Banca Opi	0	163.505	0	(25.000)	138.505
Banca di Roma	0	475.000	0	0	475.000
BEI	0	0	1.000.000	0	1.000.000
TOTALE	**0**	**638.505**	**1.000.000**	**(25.000)**	**1.613.505**

Valori in migliaia di euro

I valori trasferiti con atto di scissione dalla società Ferrovie Real Estate SpA sono relativi ai seguenti prestiti contratti con:

- la Banca OPI SpA, in data 23 ottobre 2003. Il contratto prevede il tasso di interesse Euribor a tre mesi maggiorato di uno *spread* dello 0,25 punti percentuali per anno; la durata del finanziamento è di cinque anni e potrà essere abbreviata facendo ricorso a rimborsi anticipati, modulati in base all'andamento dei flussi di vendita relativi all'attività immobiliare;
- la Banca di Roma SpA. Detto prestito è collegato al compendio immobiliare trasferito a suo tempo da Rete Ferroviaria Italiana SpA a Ferrovie Real Estate SpA con atto di scissione parziale del 4 agosto 2006. Il contratto prevede il tasso di interesse Euribor a tre mesi maggiorato di uno *spread* dello 0,225 punti percentuali per anno; esso ha durata di 7 anni ed il rimborso è previsto in data 2 agosto 2013, in unica soluzione;
- nel 2007 è stato contratto un mutuo per 1.000 milioni di euro con BEI. Il contratto, stipulato nel mese di agosto, con erogazione 28 settembre 2008, prevede un periodo di preammortamento di 2 anni, e un ammortamento a rata costante a partire dal 15 dicembre 2010 con scadenza finale 15 dicembre 2021. Le somme rivenienti da tale finanziamento sono state utilizzate da Ferrovie dello Stato per la concessione di prestiti *intercompany* rispettivamente a Rete Ferroviaria Italiana SpA e TAV SpA, come già commentato nella voce dell'attivo B.III.2) Immobilizzazioni Finanziarie crediti verso imprese controllate. Il mutuo in oggetto è assistito da cessione a favore di BEI del credito derivante a Ferrovie dello Stato SpA dai suddetti prestiti *intercompany* e da privilegio su una quota parte delle somme di volta in volta disponibili su apposito conto corrente di Ferrovie dello Stato SpA.

L'importo della voce esigibile oltre i cinque anni ammonta a 1.273.928mila euro.

Debiti verso altri finanziatori

La voce ammonta a 2.066.738mila euro ed è rappresentata dai prestiti contratti con la Cassa Depositi e Prestiti destinati al finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria (Rete tradizionale e Alta Velocità). Gli interessi sono calcolati in base al criterio di calcolo dei giorni commerciali (360/360) al tasso fisso nominale annuo pari al 4,026%. Il piano di ammortamento del mutuo è previsto in n. 30 rate semestrali posticipate, comprensive di capitale e interessi, con scadenza 30 giugno e 31 dicembre, a partire da giugno 2007. L'ammontare delle prime 28 rate è previsto in 100 milioni di euro (dal 2007 al 2020), mentre è previsto in 50 milioni di euro quello delle ulteriori due rate (2021). Il rimborso dei prestiti è assicurato dai contributi da ricevere dallo Stato dal 2007 al 2021. A tal fine Ferrovie dello Stato SpA ha rilasciato deroga irrevocabile alla Cassa Depositi e Prestiti ad incassare per suo conto e in sua vece i contributi da ricevere dallo Stato.
L'importo della voce esigibile oltre i cinque anni ammonta a 1.426.932mila euro.

Nella tabella si evidenzia la movimentazione del 2007.

Descrizione	31.12.2006	Variazioni da scissione	Rimborsi	31.12.2007
Cassa Depositi e prestiti	2.179.858	0	(113.120)	2.066.738
TOTALE	**2.179.858**	**0**	**(113.120)**	**2.066.738**

Valori in migliaia di euro

Debiti: Acconti

La voce ammonta a 1.149mila euro ed è attribuibile essenzialmente alle somme ricevute da clienti per vendite, in corso di perfezionamento, di immobili di *trading* e da Pubbliche Amministrazioni per espropri.
Nella tabella è riportata la movimentazione del 2007.

Descrizione	31.12.2006	Variazione da scissione	Variazioni dell'esercizio	31.12.2007
Acconti da clienti	70	3.044	(1.965)	1.149
TOTALE	**70**	**3.044**	**(1.965)**	**1.149**

Valori in migliaia di euro

Debiti: Debiti verso fornitori

La voce ammonta a 21.577mila euro ed è così dettagliata:

Descrizione	31.12.2006	Variazioni da scissione	Variazioni dell'esercizio	31.12.2007
Fornitori ordinari	21.722	7.887	(9.016)	20.593
Amministrazioni dello Stato	0	307	(667)	974
Ferrovie estere	10	0	0	10
TOTALE	**21.732**	**8.194**	**(8.349)**	**21.577**

Valori in migliaia di euro

La voce, nonostante l'attività trasferita a seguito della scissione è rimasta pressoché invariata.

Debiti: Debiti verso imprese controllate

La voce ammonta a 3.817.630mila euro ed è così dettagliata per natura:

Natura	31.12.2006	Variazioni da scissione	Variazioni 2007	31.12.2007
Commerciali	11.178	31.430	144	42.752
Finanziari				
- conto corrente intersocietario	997.867	(68.361)	27.876	957.382
- depositi passivi	5.245	0	9.766	15.011
Altri:				
- trasferimenti Iva	2.853.794	0	(83.777)	2.770.017
- consolidato Ires	3.842	0	5.303	9.145
- diversi	7.185	586	15.552	23.323
TOTALE	**3.879.111**	**(36.345)**	**(25.136)**	**3.817.630**

Valori in migliaia di euro

La variazione in aumento dei debiti commerciali (31.574mila euro) è da porre in relazione alla scissione della società Ferrovie Real Estate SpA, mentre quella relativa agli Altri debiti diversi è rappresentata dagli interessi maturati sulla giacenza dei prestiti contratti con la Cassa Depositi e Prestiti e con la BEI (15.083mila euro) non ancora utilizzati dalla controllata Rete Ferroviaria Italiana SpA per gli investimenti patrimoniali.
La riduzione maggiormente significativa è riconducibile ai trasferimenti Iva; nel corso del 2007, a seguito dei rimborsi dei crediti Iva per gli anni 2000, 2001 e 2002 da parte dell'Erario, sono stati rimborsati i corrispondenti debiti nei confronti della controllata Trenitalia SpA per 441.697mila euro, mentre sono stati effettuati rimborsi alle società Rete Ferroviaria Italiana SpA (31.460mila euro) e TAV SpA (49.207mila euro) per l'utilizzo delle eccedenze 2005 rinviate al 2006. Si rammenta che nel corso del primo semestre 2006 è stata anticipata la restituzione alla controllata Rete Ferroviaria Italiana SpA dei crediti Iva chiesti a rimborso per gli anni dal 2001 al 2004, della sola quota capitale, di competenza della controllata per l'importo complessivo di 383.827mila euro. Poiché i crediti ceduti riguardano anche periodi d'imposta non ancora definitivi, qualora dovessero essere non riconosciuti in tutto o in parte dall'Amministrazione finanziaria o rettificati in diminuzione dall'Ufficio dell'Agenzia delle Entrate o dalla stessa società controllata, Rete Ferroviaria Italiana SpA si è impegnata a effettuarne il rimborso, comprensivo di eventuali interessi, ove dovuti.
L'importo della voce esigibile oltre l'esercizio successivo ammonta ad 1.017.645mila euro. Esso si riferisce ai trasferimenti dei saldi Iva chiesti a rimborso ed è esigibile entro i cinque anni.

Debiti: Debiti verso imprese collegate

La voce ammonta a 7.560mila euro ed è così dettagliata per natura:

Natura	31.12.2006	Variazioni da scissione	Variazioni dell'esercizio	31.12.2007
Commerciali	5.781	0	1.265	7.046
Finanziari				
- conto corrente intersocietario	753	0	(239)	514
TOTALE	**6.534**	**0**	**1.026**	**7.560**

Valori in migliaia di euro

La variazione dei debiti commerciali è attribuibile all'aumento dei debiti nei confronti della società TSF SpA, così come la riduzione dei debiti finanziari è da porre in relazione al decremento del conto corrente intersocietario intrattenuto con la medesima società.

Debiti: Debiti tributari

La voce ammonta a 2.645mila euro ed è così dettagliata:

Descrizione	31.12.2006	Variazioni da scissione	Variazioni dell'esercizio	31.12.2007
Irap	319	0	2	321
Ritenute alla fonte	2.545	126	(393)	2.278
Altri	2	14	30	46
TOTALE	**2.866**	**140**	**(361)**	**2.645**

Valori in migliaia di euro

I debiti per Irap sono da porre in relazione all'imposta stimata per l'esercizio 2007 (3.700mila euro), ai crediti trasferiti con scissione dalla società Ferrovie Real Estate SpA, per la parte utilizzabile da Ferrovie dello Stato SpA (2.563mila euro), come già commentato nella voce Crediti tributari e alla regolazione delle minori imposte effettivamente dovute, determinate in sede di dichiarazione Irap 2007, relativa al periodo d'imposta 2006, sia della società scissa sia della Ferrovie dello Stato SpA (816mila euro). Tali minori imposte, hanno interessato la voce di conto economico E. 20) Proventi straordinari - Altri proventi per 1.035mila euro.

I debiti per Ritenute alla fonte rappresentano le ritenute operate dalla Società nei confronti dei lavoratori dipendenti ed autonomi in qualità di sostituto di imposta per le quali il termine di versamento è previsto dopo la scadenza dell'esercizio.

Gli Altri debiti sono dovuti alle imposte anticipate all'Erario sulla rivalutazione del Tfr, al bollo virtuale e alle imposte relative a esercizi precedenti, ques'ultimi trasferiti con scissione dalla controllata Ferrovie Real Estate SpA. Si precisa che la società scissa provvedeva all'assolvimento del bollo in modo virtuale e che in data 27 giugno 2007 è stata chiusa presso l'Agenzia delle Entrate, Ufficio di Roma 1, la posizione della controllata ed è stata rilasciata l'autorizzazione ad operare con tale modalità alla Ferrovie dello Stato SpA.

Debiti: Debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale

La voce ammonta a 4.487mila euro ed è così dettagliata:

Descrizione	31.12.2006	Variazioni da scissione	Variazioni dell'esercizio	31.12.2007
Inps	1.525	138	160	1.823
Inail	3	10	(11)	2
Fondo di Tesoreria Inps	0	0	172	172
Previndai	561	24	89	674
Eurofer	44	3	29	76
Altri Fondi complementari Tfr	0	0	1	1
Debiti per contributi su competenze da liquidare	424	36	765	1.225
Debiti per Tfr relativo alle competenze maturate da liquidare	0	0	87	87
Altri	718	19	(310)	427
TOTALE	**3.275**	**230**	**982**	**4.487**

Valori in migliaia di euro

La voce accoglie, come evidenziato nella tabella, oltre alle ritenute a carico del personale e ai contributi a carico del datore di lavoro rimasti da versare, anche l'ammontare dei contributi calcolati sulle competenze al personale accertate, ma ancora da liquidare. L'incremento di questi ultimi è da porre in relazione ai maggiori costi accertati per incentivazioni per raggiungimento obiettivi e a seguito degli accordi con le Organizzazioni Sindacali del 24 gennaio 2008.
L'incremento dei debiti verso l'Inps è da porre in relazione all'incremento dei debiti registrati in dicembre 2007 rispetto a quelli registrati nel mese di dicembre 2006.
L'incremento dei debiti nei confronti del Fondo di Tesoreria Inps, del Previndai e dell'Eurofer sono da porre in relazione alla nuova disciplina in ambito di destinazione del Tfr, come già precedentemente illustrato nella voce del passivo Trattamento di Fine Rapporto. Sono stati inoltre accertati debiti per le quote di Tfr sulle competenze maturate e non liquidate, assoggettate a tale regime.
L'ammontare dei debiti "Altri" è rappresentato dai contributi calcolati sull'ammontare delle ferie maturate e non godute e dai contributi da liquidare all'INPGI per talune categorie di personale; la riduzione della voce è attribuibile essenzialmente a questi ultimi contributi.

Debiti: Altri debiti

La voce ammonta a 310.629mila euro ed è così dettagliata:

Descrizione	31.12.2006	Variazioni da scissione	Variazioni dell'esercizio	31.12.2007
Personale per competenze maturate e non liquidate	3.464	117	2.927	6.508
Personale per ferie maturate e non godute	1.371	64	(49)	1.386
Fondo a gestione bilaterale Legge 449/97	117.519	0	4.781	122.300
Ministero dell'Economia e delle Finanze	2.283	0	(3)	2.280
Compensi organi sociali	19	0	(19)	0
Altre imprese partecipate	145.422	0	(4.199)	141.223
Depositi cauzionali	0	4.570	(1.442)	3.128
Creditori diversi	42.161	275	(8.632)	33.804
TOTALE	**312.239**	**5.026**	**(6.636)**	**310.629**

Valori in migliaia di euro

L'importo più rilevante riguarda la voce "Altre imprese partecipate", ed è relativo al debito per decimi da versare verso la partecipata Eurofima (141.143mila euro), con sede in Svizzera. Detto debito, pari 233.550mila franchi svizzeri, è stato adeguato al cambio al 31 dicembre 2007; gli utili su cambi rilevati, pari ad 4.199mila euro, sono stati imputati alla voce di conto economico C 17 bis); i restanti debiti di 80mila euro sono relativi ai decimi da versare al Consorzio Italiano Infrastrutture e Trasporti per l'Iraq.
I debiti verso il personale riguardano le competenze maturate e non liquidate e l'ammontare delle ferie maturate e non godute al 31 dicembre 2007. L'incremento della voce è attribuibile essenzialmente agli incentivi per raggiungimento obiettivi assegnati e alle somme riconosciute in base al già citato accordo con le Organizzazioni Sindacali del 24 gennaio 2008.
Il Fondo a gestione bilaterale istituito con la Legge n. 449/97 accoglie le ritenute operate al personale con contratto ferroviario, i contributi a carico delle società del Gruppo interessate nonché gli interessi maturati. Si precisa che a decorrere dal 1° luglio 2005, a seguito del rinnovo del Contratto collettivo nazionale di lavoro 2005/2006, è stata sospesa la contribuzione, sia a carico dell'azienda sia a carico dei lavoratori, prevista a favore del Fondo.
I debiti verso il Ministero dell'Economia e delle Finanze rappresentano le somme trasferite da tale Ministero per il pagamento di cedole e titoli per il rimborso dei prestiti obbligazionari a suo carico, non ancora incassate dagli obbligazionisti.
I debiti per depositi cauzionali sono da porre in relazione alla scissione della società Ferrovie Real Estate SpA. Essi si riferiscono ai depositi per locazione immobili (1.031mila euro) e a depositi per gare di vendita (2.097mila euro).

Gli importi maggiormente significativi della voce "Creditori diversi" riguardano i contributi incassati dalla Società nel 2005 in via provvisoria dallo Stato per il finanziamento dell'acquisto e ristrutturazione del materiale rotabile destinato al Mezzogiorno (30.907mila euro). La voce include inoltre il Fondo di solidarietà, le ritenute al personale a vario titolo rimaste da liquidare al 31 dicembre 2007 e incassi per i quali sono in corso accertamenti circa i soggetti creditori.
Non risultano iscritti debiti in valuta estera diversi rispetto a quelli già segnalati per decimi da versare alla società Eurofima e ammontanti appunto a 233.550mila franchi svizzeri.

Ratei e risconti

La voce ammonta a 32.753mila euro con una variazione in aumento di 19.864mila euro rispetto al 31 dicembre 2006. Essa è così dettagliata:

Dettaglio	31.12.2006	Variazioni da scissione	Altre variazioni	31.12.2007
Ratei				
Interessi passivi	12.300	3.978	15.946	32.224
Diversi	448	0	(448)	0
	12.748	**3.978**	**15.498**	**32.224**
Risconti				
Riaddebiti assicurazioni	140	0	(140)	0
Canoni di locazione	0	1.434	(905)	529
	140	**1.434**	**(1.045)**	**529**
TOTALE	**12.888**	**5.412**	**14.453**	**32.753**

Valori in migliaia di euro

L'incremento dei Ratei per interessi passivi è da porre in relazione essenzialmente all'incremento dei prestiti obbligazionari (7.420mila euro), ai prestiti trasferiti con la scissione (3.978mila euro) cui si aggiungono gli ulteriori ratei maturati nel 2007 (807mila euro), ai nuovi prestiti concessi dalla BEI (12.103mila euro) e alle riduzioni per i ratei relativi ai prestiti con la Cassa Depositi e Prestiti (244mila euro), nonché alle operazioni di *interest rate swap* collegate alla cartolarizzazione/cessione dei crediti fiscali per 4.256mila euro.
I risconti sono correlati alle locazioni attive.



Conti d'ordine

I Conti d'Ordine sono relativi a:

Rischi

Garanzie a favore di imprese controllate:

- Si tratta di fidejussioni rilasciate per conto della società Italferr SpA a favore della società TAV SpA (10.325mila euro), a garanzia delle obbligazioni contrattuali e degli anticipi ricevuti.

Garanzie a favore di terzi:

- Si tratta di fidejussioni prestate a favore dell'Agenzia delle Entrate (1.046.505mila euro) per i rimborsi erariali effettuati. Le stesse sono state rilasciate nell'interesse delle seguenti società del Gruppo:
  - — TAV SpA 1.019.737mila euro,
  - — Rete Ferroviaria Italiana SpA 26.768mila euro.

Per quanto riguarda le fidejussioni a favore di istituti di credito, occorre precisare che con la già più volte citata scissione, Ferrovie dello Stato SpA è subentrata nei debiti nei confronti della Banca OPI SpA e della Banca di Roma per i prestiti a suo tempo concessi alla società Rete Ferroviaria Italiana SpA e da questa trasferiti a sua volta alla società Ferrovie Real Estate SpA, con le operazioni di scissione dell'epoca. Le garanzie fidejussorie nell'interesse di Ferrovie Real Estate SpA non hanno, pertanto, ragione di sussistere, mentre risultano le seguenti garanzie:

- Fidejussioni prestate a favore della Banca di Roma per 421.507mila euro a fronte della quota di finanziamento rimasto nelle disponibilità della controllata Rete Ferroviaria Italiana SpA, non ancora rimborsato.
- Fidejussioni prestate ai sotto indicati istituti di credito per prestiti concessi alla controllata Trenitalia SpA dalla BEI:
  - — Banca Intesa 262.500mila euro,
  - — Banca di Roma 262.500mila euro,
  - — Banca OPI 614.250mila euro,
  - — Banca Antonveneta 42.000mila euro,
  - — Banca Intesa Infrastrutture e Sviluppo 52.500mila euro,
  - — Banca Popolare Emilia Romagna 52.500mila euro e
  - — Banca Popolare Milano 105.000mila euro.
- Garanzie prestate a favore della società Eurofima (56.651mila euro) per i finanziamenti concessi alla società Cisalpino AG, partecipata da Trenitalia SpA e controllata indiretta di Ferrovie dello Stato SpA, di cui 48.951mila euro a fronte del "contratto quadro" destinato a disciplinare il finanziamento del materiale rotabile firmato da Eurofima e Cisalpino AG in data 30 luglio 2004 ed unitamente sottoscritto da Ferrovie dello Stato SpA e SBB AG in qualità rispettivamente di garante e coobbligata. Nell'ambito di tale "contratto quadro" Ferrovie dello Stato SpA si è impegnata a garantire il 50% dell'ammontare massimo complessivo dei prestiti pari ad 250 milioni di euro (quota Ferrovie dello Stato SpA pari a 125 milioni di euro) accordabili dalla società Eurofima alla società Cisalpino AG.

Altri conti d'ordine

Gli altri conti d'ordine riguardano:

- il Fondo di solidarietà, costituito dalle somme trattenute al personale con contratto ferroviario. Esso interviene a sostegno del personale stesso in caso di eventuali addebiti per danni causati a terzi o alle società rivenienti dalla societarizzazione ed ammonta a 22.764mila euro.
- Le somme da erogare a controllate per il finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria 572.619mila euro.

Conto economico

Di seguito vengono analizzati i ricavi e i costi del 2007 raffrontati con quelli dell'esercizio precedente.

Valore della produzione

Il valore della produzione ammonta a 224.413mila euro, con una variazione in aumento di 53.221mila euro rispetto al 2006.
Esso risulta così composto:

Descrizione	2007	2006	Variazioni
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	139.150	56.574	82.576
Variazioni delle rimanenze di terreni ed immobili di *trading*	(34.218)	0	(34.218)
Variazione dei lavori in corso su immobili in ristrutturazione	825	0	825
Incrementi di immobilizzazioni per lavori interni	244	0	244
Altri ricavi e proventi	118.412	114.618	3.794
TOTALE	**224.413**	**171.192**	**53.221**

Valori in migliaia di euro

I ricavi derivano principalmente dalle attività, acquisite con la scissione della società Ferrovie Real Estate SpA, di vendita di immobili e terreni di *trading*, nonché, in continuità con il passato, dai rapporti che Ferrovie dello Stato SpA intrattiene con le società del Gruppo alle quali fornisce essenzialmente servizi di consulenza e assistenza, brokeraggio e dall'utilizzo del marchio.
Il dettaglio delle voci che costituiscono il valore della produzione è illustrato nelle tabelle e nei commenti di seguito esposti.



Ricavi delle vendite e delle prestazioni

La voce ammonta a 139.150mila euro ed è così dettagliata:

Descrizione	2007	2006	Variazioni
Vendita immobili e terreni di *trading*	79.773	0	79.773
Canoni attivi per utilizzo marchio	40.255	37.058	3.197
Servizi area Finanza	3.532	3.417	115
Servizi area Fiscale e Bilancio	437	446	(9)
Amministrazione del personale dirigente	570	609	(39)
Segreteria Societaria	1.407	1.534	(127)
Legale Lavoro	4.428	4.437	(9)
Relazioni industriali	4.722	4.926	(204)
Servizi area Sviluppo Organizzazione	607	1.366	(759)
Servizi per la Comunicazione	3.003	2.394	609
Servizi Informatici	0	171	(171)
Gestione terminali merci	219	0	219
Altre prestazioni di servizi	197	216	(19)
TOTALE	**139.150**	**56.574**	**82.576**

Valori in migliaia di euro

L'incremento della voce è attribuibile essenzialmente ai ricavi per le vendite di immobili e terreni di *trading*. Le vendite di importo maggiore riguardano il complesso immobiliare dell'ex scalo ferroviario di Torino-Vanchiglia (13.666mila di euro), l'ex Casa Albergo di Milano (2.870mila di euro), l'ex colonia FS di Lavarone (1.232mila di euro), una vasta area industriale del comune di Anguillara Sabazia (2.804mila di euro) e terreni e fabbricati siti nel comune di Levanto (6.245mila di euro) e di Como (3.300mila di euro).

Variazione rimanenze magazzino *Trading*

La voce presenta un valore negativo di 34.218mila euro per effetto delle vendite effettuate nel periodo e si riferisce per 28.565mila euro alla variazione in diminuzione delle rimanenze immobili di *trading* e per 6.931mila euro alla variazione in riduzione delle rimanenze terreni di *trading* e dell'incremento per lavori di ristrutturazione effettuati nell'anno per 1.278mila euro.

Variazione delle rimanenze lavori in corso su immobili in ristrutturazione

La voce presenta un valore positivo di 825mila euro a seguito degli interventi di manutenzione effettuati nel periodo e non ancora terminati.

Incrementi di immobilizzazioni per lavori interni

La voce si riferisce ai costi di personale attribuibili agli investimenti, collegati alla realizzazione e sviluppo del *software*.

Altri ricavi e proventi

La voce ammonta a 118.412mila euro ed è così dettagliata:

Descrizione	2007	2006	Variazioni
Contributi in conto esercizio			
Contributi da Unione Europea	61	0	61
Contributi da Stato	12	84	(72)
	73	**84**	**(11)**
Altri ricavi e proventi			
Locazione immobili	37.285	0	37.285
Affitto terreni	892	0	892
Altri proventi immobiliari	127	0	127
Utilizzo fondo oneri officine	1.910	0	1.910
Utilizzo fondo immobili di *trading*	5.229	0	5.229
Riaddebito oneri condominiali	1.958	0	1.958
Plusvalenze ordinarie	112	0	112
Sopravvenienze attive da normale aggiornamento stime	5.701	2.393	3.308
Commissioni attive su fidejussioni	1.214	1.272	(58)
Prodotti accessori del servizio ferroviario	0	3.000	(3.000)
Proventi diversi	108	17	91
	54.536	**6.682**	**47.854**
Rimborsi			
- assicurazioni	34.581	69.005	(34.424)
- prestazioni di personale	10.557	14.313	(3.756)
- cariche sociali di dirigenti presso società del Gruppo FS	1.671	1.356	315
- utilizzo asset informatici FS	12.713	4.751	7.962
- servizi area relazioni esterne	164	775	(611)
- dal personale	33	31	2
- altri rimborsi	4.084	17.621	(13.537)
	63.803	**107.852**	**(44.049)**
TOTALE	**118.412**	**114.618**	**3.794**

Valori in migliaia di euro

Nella voce "Altri ricavi e proventi" sono presenti addebiti effettuati alle società controllate su base contrattuale per la fornitura di prestazioni; fra questi si evidenziano contratti di assicurazioni (34.581mila euro), i rimborsi per le prestazioni di personale (10.557mila euro) ed i canoni di locazione, gli affitti di terreni e altri proventi immobiliari, attività trasferita con la scissione della società Ferrovie Real Estate SpA per un totale di 38.304mila euro.
La voce "Rimborsi per assicurazioni" presenta una riduzione pari a 34.424mila euro a seguito della modifica della gestione dei servizi di assicurazione avvenuta dal secondo semestre 2007, come descritto nella voce Costi per servizi. La voce "Rimborsi utilizzo asset informatici" ha subito un incremento pari a 7.962mila euro a seguito della modifica della gestione dei servizi informatici avvenuta nel 2007, come descritto nella voce Costi per servizi.
L'utilizzo del Fondo oneri officine (1.910mila euro) è da porre in relazione all'utilizzo del Fondo oneri officine, bonifiche e perdite di valori su immobilizzazioni, a parziale copertura del costo degli ammortamenti dell'esercizio.
L'utilizzo del Fondo immobili di *trading* (5.229mila euro) è da porre in relazione all'utilizzo dello specifico fondo per la copertura: degli oneri finanziari relativi al prestito con la banca OPI SpA, delle minusvalenze realizzate nella vendita di alloggi non assoggettabili a perizia al momento dell'allocazione del fondo svalutazione da parte di Ferrovie Real Estate SpA e degli oneri di manutenzione degli immobili. Per ulteriori dettagli si fa rinvio alla sezione dello Stato Patrimoniale dedicata alla posta Fondi per Rischi ed Oneri.
Si precisa che, per una migliore rappresentazione in bilancio, è stata operata una riclassifica dalla voce Oneri e proventi finanziari alla voce Altri ricavi e proventi relativamente alle commissioni su fidejussioni.

Costi della produzione

I costi della produzione ammontano a 296.543mila euro con una variazione in aumento di 42.105mila euro rispetto al 2006.
Essi risultano così composti:

Descrizione	2007	2006	Variazioni
Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	862	164	698
Servizi	103.283	132.771	(29.488)
Godimento beni di terzi	14.261	9.615	4.646
Personale	61.044	66.768	(5.724)
Ammortamenti e svalutazioni	35.878	16.496	19.382
Accantonamenti per rischi	18.141	12.512	5.629
Altri accantonamenti	46.000	0	46.000
Oneri diversi di gestione	17.074	16.112	962
TOTALE	**296.543**	**254.438**	**42.105**

Valori in migliaia di euro

Il dettaglio delle voci che costituiscono i costi della produzione è illustrato nelle tabelle e nei commenti di seguito esposti.

Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci

La voce ammonta a 862mila euro ed è così dettagliata:

Descrizione	2007	2006	Variazioni
Acquisto di materiali	143	164	(21)
Combustibile per riscaldamento	560	0	560
Illuminazione e forza motrice	159	0	159
TOTALE	**862**	**164**	**698**

Valori in migliaia di euro

La variazione in aumento della voce è attribuibile essenzialmente alla attività trasferita da Ferrovie Real Estate SpA con la scissione, per i costi sostenuti sul patrimonio trasferito.



Servizi

La voce ammonta a 103.283mila euro ed è così dettagliata:

Descrizione	2007	2006	Variazioni
Trasporti e spedizioni	15	2.972	(2.957)
Premi assicurativi	36.803	70.180	(33.377)
Pubblicità e marketing	4.577	11.990	(7.413)
Servizi informatici	17.206	9.684	7.522
Servizi amministrativi	3.448	2.594	854
Personale distaccato e interinale	1.273	1.406	(133)
Consulenze	1.701	6.128	(4.427)
Prestazioni professionali	3.422	3.622	(200)
Building management	3.613	4.452	(839)
Facility	2.515	3.072	(557)
Utenze	3.021	598	2.423
Manutenzione fabbricati	4.186	0	4.186
Gestione immobiliare	6.420	0	6.420
Fee per dismissioni	2.853	0	2.853
Fee per valorizzazione immobili	1.200	0	1.200
Fee per locazioni	1.323	0	1.323
Costi comuni di gruppo	845	0	845
Polfer	1.685	7.633	(5.948)
Organi sociali	969	487	482
Istruzione professionale	767	1.994	(1.227)
Amministrazione del personale	1.023	1.006	17
Altre prestazioni	4.418	4.953	(535)
TOTALE	**103.283**	**132.771**	**(29.488)**

Valori in migliaia di euro

Per taluni dei servizi sopra indicati i costi accentrati in Ferrovie dello Stato SpA trovano il correlativo ricavo nelle voci comprese negli "Altri ricavi e proventi" per i riaddebiti nei confronti delle società del Gruppo, limitatamente alle quote ad esse riferibili.

La riduzione della voce "Polfer" è dovuta al fatto che la gestione operativa del servizio della Polfer è stato affidato alla controllata Rete Ferroviaria Italiana SpA.

La riduzione della voce "Premi assicurativi" è attribuibile alla nuova modalità di gestione dei rapporti assicurativi che, a partire dal secondo semestre 2007, sono stati gestiti da Ferrovie dello Stato SpA direttamente in nome e per conto delle società del Gruppo. Analoga riduzione è riscontrabile nella voce Rimborsi di assicurazioni.

L'aumento della voce "Servizi informatici" è attribuibile al rapporto direttamente intrattenuto da Ferrovie dello Stato SpA con la collegata TSF SpA per la gestione di servizi informatici di gruppo (in precedenza TSF SpA intratteneva i rapporti con la controllata Ferservizi SpA). Analogo aumento si riscontra nella voce Rimborsi utilizzi *asset* informatici.

Godimento di beni di terzi

La voce ammonta a 14.261mila euro ed è così dettagliata:

Descrizione	2007	2006	Variazioni
Locazioni immobili	11.488	8.524	2.964
Canoni d'uso di sistemi informatici	2.431	750	1.681
Locazioni e noleggio di beni strumentali e altri beni	342	341	1
TOTALE	**14.261**	**9.615**	**4.646**

Valori in migliaia di euro

Per effetto della scissione la Società è divenuta proprietaria degli immobili utilizzati; le locazioni di immobili sono attribuibili essenzialmente al subentro di Ferrovie dello Stato SpA nei rapporti che l'ex Ferrovie Real Estate SpA intratteneva con la società Express Holding SpA, nell'ambito dell'operazione cosiddetta "Pacchetto a Reddito", quale unica controparte nei rapporti di locazioni con la suddetta società.
L'incremento dei canoni d'uso dei sistemi informatici è attribuibile essenzialmente ad una migliore imputazione di talune prestazioni rese dalla collegata TSF SpA, nell'ambito dei servizi informatici resi.

Personale

La voce ammonta a 61.044mila euro ed è così dettagliata:

Descrizione	2007	2006	Variazioni
Salari e stipendi	41.447	42.353	(906)
Oneri sociali	10.321	9.460	861
Trattamento di fine rapporto	3.546	3.516	30
Altri costi	5.730	11.439	(5.709)
TOTALE	**61.044**	**66.768**	**(5.724)**

Valori in migliaia di euro

La riduzione della voce è attribuibile essenzialmente alla voce "Altri costi" che riflette sia la riduzione degli oneri per gli incentivi per il rinvio al pensionamento, sia i minori oneri collegati principalmente alla cessazione degli incarichi di talune figure apicali.



Ammortamenti e svalutazioni

La voce ammonta a 35.878mila euro ed è così dettagliata:

Descrizione	2007	2006	Variazioni
Ammortamento delle immobilizzazioni immateriali	13.994	14.454	(460)
Ammortamento delle immobilizzazioni materiali	12.046	2.041	10.005
Altre svalutazioni delle immobilizzazioni	7.018	0	7.018
Svalutazione dei crediti compresi nell'attivo circolante e delle disponibilità liquide	2.820	1	2.819
TOTALE	**35.878**	**16.496**	**19.382**

Valori in migliaia di euro

L'incremento è da porre in relazione essenzialmente al trasferimento dei beni immobili effettuato con scissione della società Ferrovie Real Estate SpA.

Accantonamenti per rischi e altri accantonamenti

La voce ammonta a 64.141mila euro ed è così dettagliata:

Descrizione	2007	2006	Variazioni
Accantonamenti per rischi			
- Contenziosi nei confronti del personale e terzi	141	7.741	(7.600)
- Altri rischi	18.000	4.771	13.229
- Altri oneri	46.000	0	46.000
TOTALE	**64.141**	**12.512**	**51.629**

Valori in migliaia di euro

Gli accantonamenti per rischi, pari a 18.000mila euro, e gli accantonamenti per oneri, pari a 8.000mila euro, sono dovuti alla stima degli oneri per bonifiche degli immobili di *trading* e alle ulteriori probabili minusvalenze collegate al patrimonio alloggiativo in portafoglio; il restante accantonamento per oneri, pari a 38.000mila euro, è da porre in relazione alla stima degli oneri da sostenere per bonificare i beni trasferiti all'ex Ferrovie Real Estate SpA da Rete ferroviaria Italiana SpA, con atto di scissione parziale del 4 agosto 2006, e, per una parte minore, a fronte di oneri capitalizzati nelle immobilizzazioni immateriali oggetto di approfondimenti riguardo alla loro utilità futura.

Oneri diversi di gestione

La voce ammonta a 17.074mila euro ed è così dettagliata:

Descrizione	2007	2006	Variazioni
Costi diversi			
- Spese di rappresentanza	747	925	(178)
- Quote associative e contributi ad Enti vari	5.876	6.288	(412)
- Sopravvenienze passive da normale aggiornamento stime	271	880	(609)
- Altri	520	968	(448)
	7.414	9.061	(1.647)
Oneri tributari			
- Iva non detraibile	3.808	6.855	(3.047)
- Ici	4.775	0	4.775
- Imposta raccolta rifiuti	354	26	328
- Tassa concessione governativa	146	146	0
- Minusvalenze ordinarie	59	0	59
- Altre imposte	518	24	494
	9.660	7.051	2.609
TOTALE	**17.074**	**16.112**	**962**

Valori in migliaia di euro

La riduzione registrata nei costi diversi è attribuibile essenzialmente ad una più puntuale stima dei conguagli dell'esercizio precedente.
Per quanto riguarda gli oneri tributari gli incrementi sono attribuibili alle imposte collegate alle attività trasferite con la scissione della società Ferrovie Real Estate SpA, mentre la riduzione dell'Iva non detraibile è da porre in relazione alla separazione ai fini Iva dell'attività della Direzione Finanza.



Proventi ed oneri finanziari

I proventi e oneri finanziari ammontano complessivamente a 41.731mila euro con una variazione in diminuzione di 91.069mila euro rispetto al 2006. Essi risultano così composti:



Descrizione	2007	2006	Variazioni
Proventi finanziari			
Proventi da partecipazioni			
- in imprese controllate	33.003	84.248	(51.245)
- in imprese collegate	3.035	4.038	(1.003)
- in altre imprese	1.713	1.781	(68)
	37.751	**90.067**	**(52.316)**
Altri proventi finanziari			
Da crediti iscritti nelle immobilizzazioni			
Da imprese controllate	204.522	71.191	133.331
Da altri	1	0	1
	204.523	71.191	133.332
Proventi diversi dai precedenti			
Da società controllate e collegate			
Su crediti verso società controllate			
Interessi attivi su conti correnti intersocietari	37.608	22.478	15.130
Interessi attivi su finanziamenti	7.547	12.520	(4.973)
Altri proventi	1.540	1.100	440
Totale proventi diversi dai precedenti	46.695	36.098	10.597
Da altri			
Interessi sul credito Iva di cui si è chiesto rimborso	32.013	31.746	267
Su operazioni pronti c/termine	5.802	6.536	(734)
Su polizze commerciali	0	928	(928)
Su depositi a scadenza	14.711	13.279	1.432
Su euro sintetici	3.232	3.117	115
Interessi attivi su conti correnti bancari e postali	1.750	1.404	346
Interessi di mora	2.904	0	2.904
Diversi	375	252	123
	60.787	57.262	3.525
Totale Altri proventi finanziari	**312.005**	**164.551**	**147.454**
Totale proventi finanziari	**349.756**	**254.618**	**95.138**
Oneri finanziari			
Interessi ed altri oneri finanziari			
Verso imprese controllate			
Interessi passivi su conti correnti intersocietari	45.254	37.672	7.582
Interessi passivi su Iva chiesta a rimborso	22.750	20.946	1.804
Interessi su depositi a scadenza	195	154	41
Diversi	198	91	107
	68.397	**58.863**	**9.534**
Verso imprese collegate			
Interessi passivi su conti correnti intersocietari	**689**	**521**	**168**
Verso altri			
Su debiti obbligazionari	104.018	56.594	47.424
Su prestiti verso banche e altri finanziatori	125.845	0	125.845
Diversi	13.273	10.680	2.593
	243.136	**67.274**	**175.862**
Totale oneri finanziari	**312.222**	**126.658**	**185.564**
Utili (perdite) su cambi			
- realizzati	(1)	(1)	0
- non realizzati	4.198	4.841	(643)
Totale utili (perdite) su cambi	**4.197**	**4.840**	**(643)**
TOTALE PROVENTI E (ONERI) FINANZIARI	**41.731**	**132.800**	**(91.069)**

Valori in migliaia di euro

La voce "Proventi da partecipazioni in imprese controllate", pari a 33.003mila euro, è costituita dai dividenti delle società controllate Italferr SpA (15.605mila euro), Grandi Stazioni SpA (8.198mila euro), Fercredit SpA (4.000mila euro), Centostazioni SpA (3.000mila euro) e Sogin Srl (2.200mila euro).

La voce "Proventi da partecipazioni in imprese collegate", pari a 3.035mila euro, è costituita esclusivamente dai dividendi della società TSF SpA.

La voce "Proventi da partecipazioni in altre imprese", pari a 1.713mila euro, si riferisce ai dividendi della società Eurofima.

I proventi finanziari "Da crediti iscritti nelle immobilizzazioni da imprese controllate", pari a 204.522mila euro, si riferiscono ai crediti verso Rete Ferroviaria Italiana SpA per 51.633mila euro e verso TAV SpA per 47.350mila euro per gli interessi sulle somme trasferite da Ferrovie dello Stato SpA relative al netto ricavo dei prestiti contratti con la Cassa Depositi e Prestiti e con la BEI (destinati agli investimenti sull'infrastruttura ferroviaria) e dagli interessi sui prestiti concessi alle società Trenitalia SpA, per 104.994mila euro, per il finanziamento del materiale rotabile e Fercredit SpA, per 545mila euro.

La voce "Interessi attivi su conti correnti intersocietari" è costituita principalmente dagli interessi verso le società Trenitalia SpA (34.927mila euro) e Rete Ferroviaria Italiana SpA (2.642mila euro).

La voce "Interessi attivi su finanziamenti" è costituita principalmente dagli interessi attivi su finanziamenti a breve concessi a TAV SpA (7.024mila euro).

La voce "Interessi sul credito Iva di cui si è chiesto rimborso" evidenzia gli interessi attivi che sono maturati sul credito Iva medesimo.

La voce "Interessi passivi su conti correnti intersocietari" verso le controllate è costituita principalmente dagli interessi verso le società Rete Ferroviaria Italiana SpA (6.439mila euro), Italferr SpA (7.444mila euro), TAV SpA (16.980mila euro), Ferservizi SpA (3.820mila euro), Grandi Stazioni SpA (1.748mila euro) e Fercredit SpA (8.395mila euro), mentre la voce "Interessi passivi su conti correnti intersocietari" verso le collegate si riferisce esclusivamente agli interessi verso la società TSF SpA.

Gli "Interessi passivi su Iva chiesta a rimborso" rappresentano gli interessi relativi al credito Iva chiesto a rimborso di competenza delle società Trenitalia SpA (16.123mila euro), Rete Ferroviaria Italiana SpA (4.159mila euro) e TAV SpA (2.468mila euro).

Gli oneri su debiti obbligazionari, pari a 104.018mila euro, si riferiscono agli interessi, di competenza del periodo, sui prestiti sottoscritti dalla società Eurofima.

Gli oneri su debiti verso banche e altri finanziatori si riferiscono agli interessi sul prestito contratto con la Cassa Depositi e Prestiti per 86.880mila euro, agli interessi sul prestito contratto con la BEI per 12.103mila euro e agli interessi sui mutui passivi acquisiti con la scissione di Ferrovie Real Estate SpA per 26.862mila euro.

Gli interessi ed oneri finanziari diversi, pari a 13.273mila euro, si riferiscono principalmente agli interessi maturati a favore del Fondo a gestione bilaterale legge 449/97 (4.781mila euro) e alle risultanze delle operazioni di *interest rate swap* collegate alle operazioni di cartolarizzazione/cessione dei crediti fiscali (7.763mila euro), di cui si è ampiamente detto nell'attivo dello stato patrimoniale.

Rettifiche di valore di attività finanziarie

Svalutazioni di partecipazioni

La posta ammonta a 402.659mila euro ed è attribuibile in misura, come sempre preponderante, alla svalutazione della partecipazione della società Trenitalia SpA per 402.624mila euro, cui si aggiunge la svalutazione della partecipazione della società Immobiliare Ferrovie Srl per 35mila euro.



Proventi ed oneri straordinari

I proventi e oneri straordinari ammontano complessivamente a 7.751mila euro con una variazione in aumento di 3.271mila euro rispetto al 2006. Essi risultano così composti:

Descrizione	2007	2006	Variazioni
Proventi straordinari			
- Altri proventi			
Sopravvenienze attive	8.808	2.256	6.552
Diversi	118	5.482	(5.364)
Totale proventi straordinari	8.926	7.738	1.188
Oneri straordinari			
- Imposte relative ad esercizi precedenti	51	2.829	(2.778)
- Altri			
Sopravvenienze passive	1.119	426	693
Perdite per eliminazione cespiti	2	3	(1)
Diversi	3	0	3
Totale oneri straordinari	1.175	3.258	(2.083)
SALDO PROVENTI (ONERI) STRAORDINARI	7.751	4.480	3.271

Valori in migliaia di euro

La voce "sopravvenienze attive" è costituita principalmente dalla rettifica del pro-rata derivante dalla dichiarazione dell'Iva del 2006 per 5.132mila euro.



Imposte sul reddito d'esercizio, correnti differite e anticipate

Le imposte sul reddito ammontano a 32.586mila euro con una variazione in aumento di 30.686mila euro rispetto al 2006. Esse risultano così composte:

Descrizione	2007	2006	Variazioni
Imposte correnti			
- Ires	5.000	0	5.000
- Irap	3.700	1.900	1.800
	8.700	1.900	6.800
Imposte differite e anticipate			
- Anticipate			
- Ires	(117.583)	0	(117.583)
- Irap	(17.350)	0	(17.350)
	(134.933)	0	(134.933)
- Differite			
- Ires	141.130	0	141.130
- Irap	17.689	0	17.689
	158.819	0	158.819
	23.886	0	23.886
TOTALE	32.586	1.900	30.686

Valori in migliaia di euro

Si riporta di seguito il dettaglio delle differenze temporanee che hanno generato le imposte anticipate e differite, nonché il dettaglio delle differenze escluse dalla determinazione delle imposte anticipate e differite.

		Ammontare
A. Differenze temporanee		
Differenze temporanee deducibili:		
- Rimanenze		52.489
- Ammortamento cespiti		113.111
- Altro		215
Totale		165.815
Differenze temporanee imponibili:		
- Rimanenze		67.810
- Ammortamento cespiti		29.057
- Altro		40.331
Totale		137.198
Differenze temporanee nette		28.617
B. Effetti fiscali		
Aliquota fiscale applicabile Ires 27,5% e Irap 4,81%		
Fondo imposte differite (anticipate) a fine esercizio	A	28.617
Fondo imposte differite (anticipate) a fine esercizio precedente, saldi trasferiti da Ferrovie Real Estate SpA	B	4.731
IMPOSTE DIFFERITE (ANTICIPATE) DELL'ESERCIZIO	**A-B**	**23.886**

Valori in migliaia di euro

Si riporta di seguito il prospetto di riconciliazione tra onere fiscale da bilancio e onere fiscale teorico (Ires):

Risultato prima delle imposte	**(425.307)**
Onere fiscale teorico (aliquota 33%)	0
Totale	**(425.307)**
Differenze temporanee deducibili in esercizi successivi:	
accantonamenti	68.979
Totale	**68.979**
Rigiro delle differenze temporanee da esercizi precedenti:	
utilizzo fondi	(19.857)
Totale	**(19.857)**
Differenze che non si riverseranno negli esercizi successivi:	
dividendi	(34.236)
altre variazioni in aumento	437.454
altre variazioni in diminuzione	(11.882)
Totale	**391.336**
Imponibile fiscale	15.152
IRES CORRENTE PER L'ESERCIZIO	**5.000**

Valori in migliaia di euro

Segue il prospetto con la determinazione dell'imponibile Irap:

Differenza tra valore e costi della produzione	(72.130)
Differenza tra proventi e oneri finanziari	(217)
Costi non rilevanti ai fini Irap	135.023
Totale	**62.676**
Onere fiscale teorico (aliquota 5,25%)	3.291
Differenze temporanee deducibili in esercizi successivi:	
variazioni in aumento	34.723
variazioni in diminuzione	(26.923)
Totale	**7.800**
Imponibile Irap	**70.476**
IRAP CORRENTE PER L'ESERCIZIO	**3.700**

Valori in migliaia di euro

Sezione 4
Altre informazioni

Numero medio dei dipendenti

Il numero medio dei dipendenti ammonta a 549 unità ed è così ripartito:

Personale	2007	2006	Variazioni
Dirigenti	129	144	(15)
Quadri	263	243	20
Altro personale	157	159	(2)
TOTALE	**549**	**546**	**3**

La consistenza media dei dirigenti distaccati presso le società del Gruppo Ferrovie dello Stato SpA è di 32 unità nell'esercizio 2007 e di 43 unità nell'esercizio precedente.

Compensi ad Amministratori e Sindaci

Si evidenziano di seguito i compensi complessivi spettanti agli Amministratori e ai membri del Collegio Sindacale per lo svolgimento delle proprie funzioni.

Percipienti	2007	2006	Variazioni
Amministratori	2.009 [1-3]	9.851 [1-2]	(7.842)
Sindaci	136 [3]	113	23
TOTALE	**2.145**	**9.964**	**(7.819)**

Valori in migliaia di euro

[1] *La cifra comprende tutti i compensi spettanti per le cariche di Presidente e Amministratore Delegato, compresi gli importi relativi agli elementi variabili, in coerenza con quanto previsto dal rapporto di amministrazione. L'importo comprende, altresì, gli emolumenti previsti per i rimanenti Consiglieri di Amministrazione.*

[2] *La cifra comprende le somme erogate a titolo di compensi per cessazione incarico del precedente Amministratore Delegato.*

[3] *La cifra comprende i compensi per il Consiglio di Amministrazione (133mila euro) e per il Collegio Sindacale (23mila euro) della cessata Ferrovie Real Estate SpA.*

I compensi dei rappresentanti del Ministero dell'Economia e delle Finanze (Consiglieri e Sindaci) vengono riversati al citato Dicastero.

Andamento dei cambi dopo il 31 dicembre 2007

Il cambio euro-franchi svizzeri ha subito nei primi mesi del 2008 variazioni significative.
Nella tabella sottostante si riportano i valori del cambio al 31 dicembre 2007, utilizzato in chiusura dell'esercizio per valorizzare i debiti verso Eurofima, relativi ai decimi di capitale da versare, a confronto con quello risultante al 15 aprile 2007 e gli effetti sul conto economico.

Cambio	Euro-Franchi svizzeri	Debiti in franchi svizzeri	Debiti in euro	Utili (perdite) su cambi
31.12.2007	1,6547	233.550.000	141.143.410	4.198.553
15.04.2008	1,5817	233.550.000	147.657.584	(2.315.621)

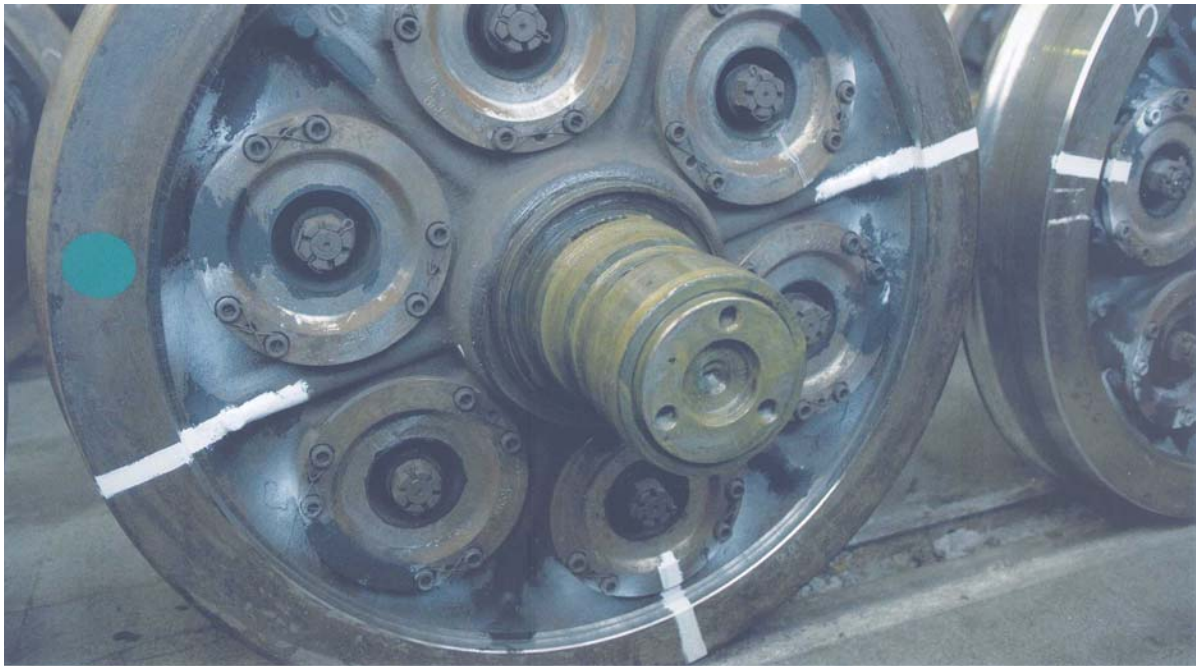
Strumenti finanziari derivati

Nella tabella sottostante sono riportate le informazioni relative alle operazioni di *Interest rate swap* collegate alle cessioni dei crediti fiscali di cui si è ampiamente detto nella voce dell'attivo B.III. Immobilizzazioni finanziarie – Crediti verso altri.

Operazione Sottostante	Capitale originario di riferimento	Valore nozionale	*Fair value*	Intermediario *swap*	Data di stipulazione
Cartolarizzazione Crediti fiscali 2004	Gamba Attiva 700.459	Gamba Attiva 282.213	(5.840)	Euterpe Finance	31/12/2003
	Gamba Passiva 830.500	Gamba Passiva 299.000			
Cessione Crediti Iva 2006	Gamba Attiva 335.191	Gamba Attiva 0			
	Gamba Passiva 411.541	Gamba Passiva 7.930	0	Societé Générale	7/3/2006

Valori in migliaia di euro





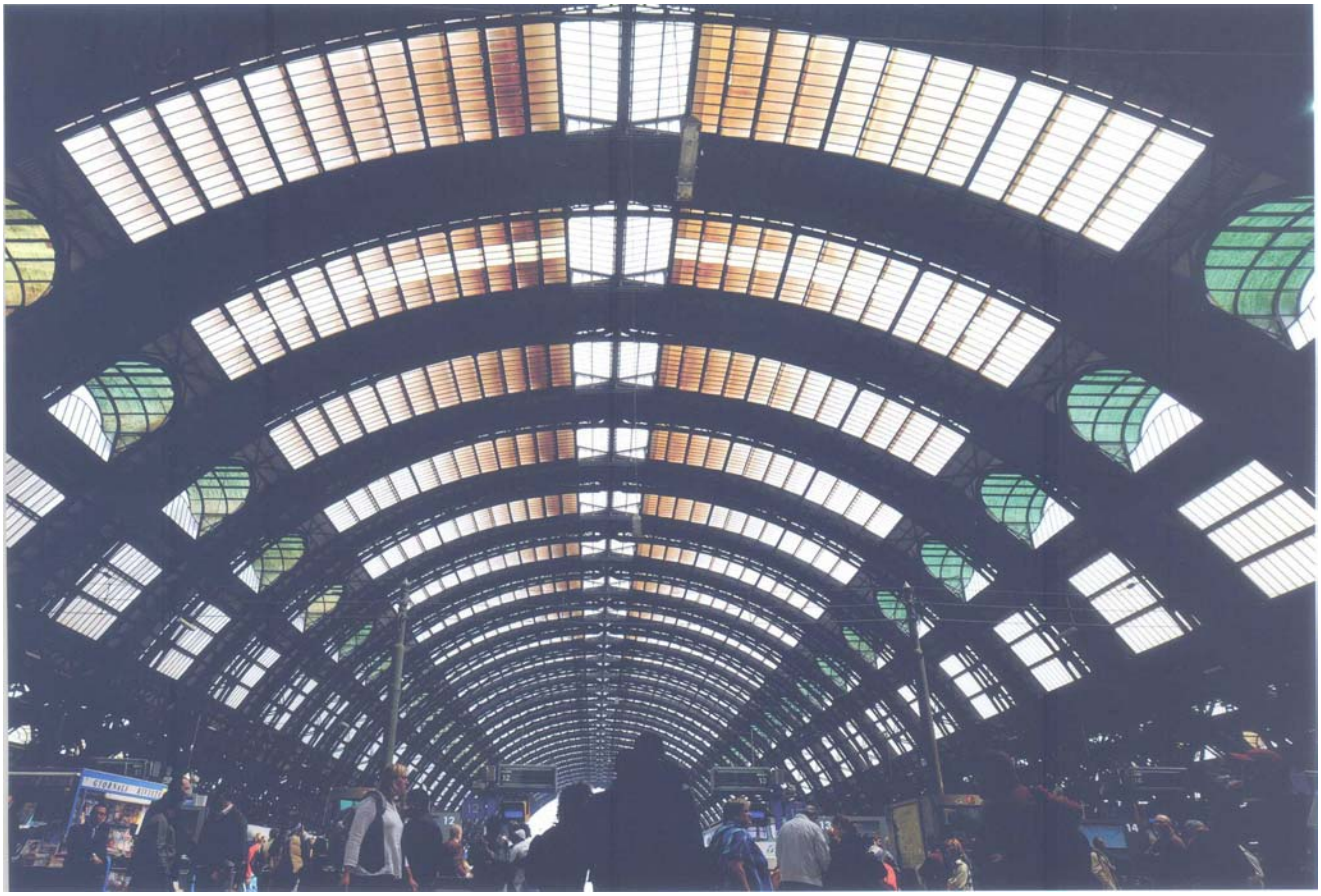
Data di inizio	Data di scadenza	Parametro di indicizzazione	Tasso fisso
27/05/2004	Max 10 anni	Euribor	2,75%
16/03/2006	15/02/2008	Euribor	2,75%

E' opportuno ribadire che l'operazione di *Interest rate swap* tra Ferrovie dello Stato SpA e Société Générale si è conclusa in data 12 febbraio 2008, a seguito del rimborso, pressoché totale, da parte dell'Erario dei crediti Iva degli anni 1998 e 1999.

Roma, 23 aprile 2008

Il Consiglio di Amministrazione

Il Presidente



Allegato 1
Rendiconto finanziario

	2007	2006
DISPONIBILITA' MONETARIE NETTE INIZIALI	**2.839.748**	**79.830**
Flusso monetario da scissione	70.051	0
Flusso monetario generato da attività di esercizio		
Utile (perdita) del periodo	(457.893)	(1.937.482)
Ammortamenti	33.058	16.495
Sopravvenienze per riduzione LIC	0	1
Svalutazione di immobilizzazioni/riprese di valore di immobilizzazioni finanziarie (-)	402.659	1.989.616
Variazione netta fondo Tfr	(925)	(556)
Plus (-)/minusvalenze da realizzo di immobilizzazioni.	2	3
Ricavi non monetari (-)	(11.910)	(500)
Variazione rimanenze	(528.999)	276
Variazione crediti commerciali e diversi	212.839	36.438
Variazione ratei e risconti attivi	(20.969)	(6.193)
Variazione fondi rischi ed oneri	568.304	64.023
Variazione debiti commerciali e diversi	(19.427)	469.879
Variazione ratei e risconti passivi	19.864	10.253
Totale	266.654	642.253
Flusso monetario generato da attività di investimento		
Investimenti in:		
- immobilizzazioni immateriali	(6.753)	(10.488)
- immobilizzazioni materiali	(386)	(1.928)
- partecipazioni	(311.871)	(3.606.186)
Riduzione partecipazione	680	0
Prezzo di realizzo da alienazioni	112	0
Variazione crediti finanziari	(3.603.882)	2.956.409
Variazione delle altre attività immobilizzate	0	0
Totale	(3.922.100)	(662.193)
Flusso monetario generato da attività di finanziamento		
Finanziamenti ricevuti/rimborsati (-)	2.100.385	2.779.858
Conferimenti dei soci	0	0
Contributi in conto impianti	0	0
Totale	2.100.385	2.779.858
Dividendi erogati/assorbimento riserve	0	0
FLUSSO MONETARIO COMPLESSIVO DEL PERIODO	**(1.555.061)**	**2.759.918**
DISPONIBILITA' MONETARIE NETTE FINALI	**1.284.687**	**2.839.748**
di cui: saldo del conto corrente intersocietario	164.421	296.841

Valori in migliaia di euro

Collegio Sindacale

RELAZIONE DEL COLLEGIO SINDACALE DI FERROVIE DELLO STATO S.p.A. AL BILANCIO DELL'ESERCIZIO 2007

Signori Azionisti,

Il bilancio dell'esercizio chiuso al 31.12.2007, che il Consiglio di Amministrazione sottopone alla vostra approvazione, espone una perdita di € 457.893.018, che il Consiglio stesso propone di riportare a nuovo.

Il negativo risultato dell'esercizio, che peraltro segna un sensibile miglioramento rispetto al 2006, allorquando la perdita si attestò a 1.937 milioni di euro, è stato determinato essenzialmente dalla svalutazione della partecipazione in Trenitalia S.p.A. per l'importo di € 402,6 milioni, in conseguenza della perdita di pari ammontare registrata dalla predetta società controllata.

Il conto economico dell'esercizio 2007 si riassume nei seguenti dati fondamentali, espressi in milioni di euro:

- Ricavi operativi	246
- Costi operativi	(229)
- **Margine operativo lordo**	**17**
- Ammortamenti e svalutazioni	(31)
- Accantonamenti e svalutaz. crediti	(67)
- Saldo proventi/oneri diversi	5
- **Risultato operativo**	**(76)**
- Saldo gestione finanziaria	(357)
- Componenti straordinarie nette	8
- **Risultato ante imposte**	**(425)**

Piazza della Croce Rossa, 1 - 00161 Roma

Ferrovie dello Stato SpA
Sede legale: Piazza della Croce Rossa, 1 - 00161 Roma
Cap. Soc. Euro ~~3.980.961.935~~ 35.392.615.635,00
Iscritta al Registro delle Imprese di Roma (Tribunale di Roma)
Cod. Fisc. e P. Iva 06359501001 - REA n. 952815

- Imposte sul reddito (33)
- **Risultato dell'esercizio** **(458)**

Tale saldo concorda con quello esposto nello stato patrimoniale, che evidenzia un patrimonio netto di 35.969 milioni di euro.

Nella relazione sulla gestione, redatta ai sensi dell'art. 2428 cod.civ., gli Amministratori hanno ampiamente riferito in merito all'attività svolta dalla Società nel corso dell'esercizio, caratterizzato anche dagli effetti della scissione totale della Ferrovie Real Estate S.p.A. (FRE), il cui patrimonio immobiliare è stato attribuito in parte a Trenitalia e in parte a Ferrovie dello Stato che, a seguito dell'operazione in parola, ha comportato la diversificazione della propria *mission*, allargando l'attività operativa anche al campo della gestione immobiliare.

I fatti dell'esercizio 2007 che, ad avviso del Collegio, meritano di essere menzionati - oltre alla scissione totale di FRE di cui sopra è cenno - sono i seguenti:

emissioni obbligazionarie: la Società ha emesso sei prestiti obbligazionari per complessivi 600 milioni di euro, interamente sottoscritti dalla società Eurofima S.A., il cui rimborso è previsto in unica soluzione alle rispettive scadenze. Le risorse acquisite sono state utilizzate per la concessione di finanziamenti intercompany a Trenitalia S.p.A. per il rinnovo e l'ammodernamento del materiale rotabile.

Tali prestiti obbligazionari hanno raggiunto l'importo di 2.692,4 milioni di euro, con scadenze fino al 30 marzo 2027.

mutuo BEI: è stato contratto un mutuo di 1.000 milioni di euro con la BEI, utilizzato per la concessione di prestiti intercompany a RFI e TAV finalizzati alla prosecuzione dei lavori relativi alla linea AV/AC Torino-Milano-Napoli.

Complessivamente il debito nei confronti del mercato (obbligazioni, banche e altri finanziatori) assomma a 6.373 milioni di euro, con un aumento di 2.100 milioni di euro

rispetto al precedente esercizio, derivante da obbligazioni per 600 milioni di euro e da debiti verso il sistema bancario per 1.500 milioni di euro (di cui 613 milioni di euro riconducibili agli effetti della scissione totale di FRE).

La questione relativa alla esposizione debitoria della Vostra Società, non disgiunta da una congiuntura internazionale non favorevole in riferimento alla illiquidità dei mercati, esige un continuo monitoraggio della situazione finanziaria sia riguardo al finanziamento corrente sia riguardo agli impegni connessi con la realizzazione degli obiettivi del Piano d'Impresa 2007/2011.

Il Collegio seguirà con particolare attenzione l'evoluzione di tali problematiche, segnalando tempestivamente agli Amministratori e all'Azionista eventuali criticità e aree di rischio di cui venga a conoscenza.

Tra i fatti successivi alla chiusura dell'esercizio è da segnalare la riduzione del capitale sociale di Trenitalia deliberata dall'Assemblea dell'8 aprile 2008 ai sensi dell'art. 2446 del codice civile, in considerazione del permanere della situazione prevista dal predetto articolo, già manifestatasi nel 2006. A seguito della riduzione, il capitale sociale della menzionata controllata si è ridotto da € 2.570 milioni a € 1.033 milioni, avendo assorbito interamente le perdite accumulate fino al 31.12.2007.

Si fa presente, altresì, che aderendo a specifica indicazione del Ministero dell'Economia e delle Finanze è stata introdotta nella Vostra Società, mediante apposita modifica dello Statuto sociale, la figura del dirigente preposto alla redazione dei documenti contabili societari, prevista dalla legge 28 dicembre 2005, n. 262 e successive modifiche ed integrazioni. La nomina del predetto dirigente è stata deliberata dal Consiglio di Amministrazione previo parere del Collegio Sindacale.

Per quanto di competenza, il Collegio Sindacale fa presente che:

- ha svolto la propria attività nel rispetto delle disposizioni contenute nel codice civile, ispirandosi, altresì, alle norme di comportamento del Collegio Sindacale raccomandate dai Consigli Nazionali dei Dottori Commercialisti e dei Ragionieri;
- ha partecipato alle adunanze dell'Assemblea dei Soci e a n. 14 sedute del Consiglio di Amministrazione, che si sono svolte nel rispetto delle norme statutarie e legislative che ne disciplinano il funzionamento;
- l'Amministratore Delegato ha riferito, ai sensi dell'art. 2381, quinto comma, cod.civ., sul generale andamento della gestione e sulla sua prevedibile evoluzione, nonché sulle operazioni di maggiore rilievo, per le loro dimensioni o caratteristiche, effettuate dalla Società e dalla sue controllate;
- le delibere adottate dall'Assemblea e dal Consiglio di Amministrazione sono conformi alla legge ed allo statuto sociale e non sono in contrasto con i principi di corretta amministrazione;
- si è regolarmente riunito nel rispetto dei termini previsti dall'art. 2404 cod. civ.;
- ha avuto periodici incontri con la società di revisione PricewaterhouseCoopers S.p.A. incaricata del controllo contabile, tra i quali, da ultimo, quello dedicato ai bilanci di esercizio e consolidato, acquisendo notizie concernenti l'attività svolta sia da Ferrovie dello Stato S.p.A. sia da altre società del gruppo, anche in relazione all'assenza di fatti censurabili o di altri fatti di rilievo;
- l'assetto organizzativo è, nelle sue linee generali, rispondente alla missione

della società ed al suo ruolo di capogruppo;

- l'assetto amministrativo-contabile della Società è sostanzialmente idoneo a rappresentare correttamente i fatti di gestione; tale valutazione è confortata dalla documentazione esaminata, dalle informazioni assunte e dalle verifiche effettuate dalla società di revisione;
- nella redazione del bilancio gli amministratori non hanno fatto ricorso alla deroga prevista dall'art. 2423, quarto comma, cod.civ.;
- non sono pervenute denunce ex art. 2408 cod.civ.;
- ha incontrato l'Organismo di Vigilanza, istituito ai sensi del Decreto Legislativo 231/2001, e il responsabile della Direzione Centrale Audit, dai quali ha assunto informazioni sulle attività di rispettiva competenza, procedendo altresì all'esame delle relazioni predisposte al riguardo.

Per quanto attiene al bilancio d'esercizio, essendo stato affidato il controllo contabile ad una società di revisione, il Collegio ha verificato la sua impostazione e struttura, riscontrandone la conformità alle norme di legge e la rispondenza ai fatti ed alle informazioni di cui ha avuto conoscenza nell'espletamento dei propri compiti.

Ha inoltre verificato l'osservanza delle norme di legge riguardanti la predisposizione della relazione sulla gestione e la completezza della stessa.

L'Amministratore Delegato e il Dirigente Preposto alla redazione dei documenti contabili societari hanno rilasciato l'attestazione prevista dall'art.16 dello statuto sociale relativamente ai bilanci d'esercizio e consolidato.

La società di revisione PricewaterhouseCoopers S.p.A. ha rilasciato, con apposita relazione, giudizio favorevole all'approvazione del bilancio, con richiamo d'informativa.

Signori Azionisti,

alla luce di quanto precede e tenuto presente il giudizio espresso nella propria relazione dalla società di revisione, il Collegio, ai sensi dell'art 2429 c.c., esprime parere favorevole all'approvazione del bilancio dell'esercizio 2007, nonché all'accoglimento della proposta formulata dagli Amministratori di rinviare a nuovo la perdita dell'esercizio.

Roma, 7 maggio 2008

IL COLLEGIO SINDACALE

Dott. Pompeo Cosimo PEPE - (Presidente)

Dott. Vittorio NOLA - (Sindaco effettivo)

Prof. Alessandro ZAVAGLIA - (Sindaco effettivo)

PRICEWATERHOUSECOOPERS

PricewaterhouseCoopers SpA

RELAZIONE DELLA SOCIETA' DI REVISIONE AI SENSI DELL'ARTICOLO 2409 - TER DEL CODICE CIVILE

All'Azionista delle
Ferrovie dello Stato SpA

1 Abbiamo svolto la revisione contabile del bilancio d'esercizio delle Ferrovie dello Stato SpA chiuso al 31 dicembre 2007. La responsabilità della redazione del bilancio compete agli amministratori delle Ferrovie dello Stato SpA. E' nostra la responsabilità del giudizio professionale espresso sul bilancio e basato sulla revisione contabile.

2 Il nostro esame è stato condotto secondo gli statuiti principi di revisione. In conformità ai predetti principi, la revisione è stata pianificata e svolta al fine di acquisire ogni elemento necessario per accertare se il bilancio d'esercizio sia viziato da errori significativi e se risulti, nel suo complesso, attendibile. Il procedimento di revisione comprende l'esame, sulla base di verifiche a campione, degli elementi probativi a supporto dei saldi e delle informazioni contenuti nel bilancio, nonché la valutazione dell'adeguatezza e della correttezza dei criteri contabili utilizzati e della ragionevolezza delle stime effettuate dagli amministratori. Riteniamo che il lavoro svolto fornisca una ragionevole base per l'espressione del nostro giudizio professionale.

Per il giudizio relativo al bilancio dell'esercizio precedente, i cui dati sono presentati ai fini comparativi secondo quanto richiesto dalla legge, si fa riferimento alla relazione da noi emessa in data 5 aprile 2007.

3 A nostro giudizio, il bilancio d'esercizio delle Ferrovie dello Stato SpA al 31 dicembre 2007 è conforme alle norme che ne disciplinano i criteri di redazione; esso pertanto è redatto con chiarezza e rappresenta in modo veritiero e corretto la situazione patrimoniale e finanziaria e il risultato economico della società.

4 Come descritto dagli amministratori nella loro relazione, l'andamento economico - patrimoniale e finanziario nell'esercizio 2007, pur evidenziando il raggiungimento dei principali indicatori definiti nel Piano d'Impresa

Sede legale e amministrativa: Milano 20149 Via Monte Rosa 91 Tel. 0277851 Fax 027785240 Cap. Soc. 3.754.400,00 Euro i.v., C.F. e P. IVA e Reg. Imp. Milano 12979880155 Iscritta al n. 43 dell'Albo Consob - Altri Uffici: **Bari** 70125 Viale della Repubblica 110 Tel. 0805429863 - **Bologna** 40122 Via delle Lame 111 Tel. 051526611 - **Brescia** 25123 Via Borgo Pietro Wuhrer 23 Tel. 0303697501 - **Firenze** 50129 Viale Milton 65 Tel. 0554627100 - **Genova** 16121 Piazza Dante 7 Tel. 01029041 - **Napoli** 80121 Piazza dei Martiri 30 Tel. 08136181 - **Padova** 35137 Largo Europa 16 Tel. 0498762677 - **Palermo** 90141 Via Marchese Ugo 60 Tel. 091349737 - **Parma** 43100 Viale Tanara 20/A Tel. 0521242848 - **Roma** 00154 Largo Fochetti 29 Tel. 06570251 - **Torino** 10129 Corso Montevecchio 37 Tel. 011556771 - **Trento** 38100 Via Grazioli 73 Tel. 0461237004 - **Treviso** 31100 Viale Felissent 90 Tel. 0422696911 - **Trieste** 34125 Via Cesare Battisti 18 Tel. 0403480781 - **Udine** 33100 Via Poscolle 43 Tel. 043225789 - **Verona** 37122 Corso Porta Nuova 125 Tel. 0458002561

2007 - 2011, ha confermato la necessità di continuare ad affrontare le criticità già evidenziate in sede di chiusura di bilancio 2006 con particolare riferimento alla partecipata Trenitalia SpA per la quale è stato recentemente ridotto il capitale sociale per ripianare le perdite cumulate. Nel rilevare come lo Stato, nell'esercizio 2007, abbia mantenuto l'impegno a sostenere il processo di riequilibrio dei conti del Gruppo, gli amministratori hanno, tuttavia, evidenziato:

- per Trenitalia SpA, che l'ultima Legge Finanziaria non ha previsto per il 2008 trasferimenti a titolo di corrispettivi per il Contratto di Servizio per il trasporto regionale per circa 300 milioni di euro. Il Piano d'Impresa 2007 - 2011 della partecipata prevedeva inoltre interventi dell'azionista ultimo come contributi in conto aumento di capitale (1.000 milioni di Euro nel 2008 e 1.000 milioni di Euro nel 2009) che al momento non hanno trovato provvedimenti di attuazione. Su questi ultimi aspetti gli amministratori hanno però evidenziato che nel marzo 2008 il Parlamento ha votato un ordine del giorno affinché il Governo reperisca le risorse per il trasporto regionale, e che nella successiva Relazione Unificata sull'Economia e la Finanza Pubblica per il 2008, il Ministro dell'Economia e delle Finanze ha preso atto che le risorse stanziate dallo Stato nella Legge Finanziaria 2008, non risultano ancora sufficienti a coprire i fabbisogni previsti dall'azienda nell'anno 2008, quantificati in circa 1.100 milioni di euro, per l'adeguamento dei corrispettivi del Contratto di Servizio per il trasporto con le Regioni a Statuto ordinario, l'acquisto di treni destinati al trasporto locale e quale prima tranche per la ristrutturazione del business trasporto merci. Gli amministratori, che stanno provvedendo ad un aggiornamento del Piano d'Impresa per il periodo 2008 - 2011, hanno dunque confermato come sia fondamentale ottenere la corretta remunerazione dei servizi richiesti dal cliente Stato nonché l'adeguata ricapitalizzazione per meglio proporzionare i mezzi propri ai mezzi di terzi e finanziare i nuovi investimenti con l'obiettivo di migliorare il livello dell'offerta e raggiungere un risultato operativo positivo entro il 2009;

- per Rete Ferroviaria Italiana, la necessità di una costante attenzione da parte delle autorità competenti in merito ai temi del trasporto ferroviario con particolare riguardo i) alla sottoscrizione del nuovo Contratto di Programma 2007 - 2011 parte Servizi ii) alla ricezione dal parte dello Stato delle tempestive erogazioni finanziarie indispensabili per la realizzazione degli investimenti impegnati e da impegnare. Gli amministratori hanno anche fornito gli aggiornamenti

riguardanti i) le interlocuzioni in corso sulle suddette tematiche con i Ministeri competenti ii) le modalità di ottenimento delle risorse finanziarie per il completamento del progetto Alta Velocità / Alta Capacità.

Roma, 7 maggio 2008

PricewaterhouseCoopers SpA

Luciano Festa
(Revisore contabile)

FERROVIE DELLO STATO S.P.A.

BILANCIO D'ESERCIZIO 2008

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 duemilanove il giorno ventiquattro del mese di giugno, alle ore 13.00, presso la sede sociale in Roma, Piazza della Croce Rossa n. 1, è riunita - in seconda convocazione, essendo andata deserta la prima - l'Assemblea della Società.

Presiede il **Presidente Prof. Innocenzo Cipolletta**, il quale invita la Dr.ssa Giuseppina 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 dall'Avv. Olga Cuccurullo, giusta delega conservata agli atti della Società
- l'assemblea è stata convocata con fax inviato in data 4 maggio 2009 e ricevuto in pari data
- è presente, per il Consiglio di Amministrazione, oltre a se medesimo, l'Amministratore Delegato Ing. Mauro Moretti
- sono presenti, per il Collegio Sindacale, il Presidente Dott. Pompeo Cosimo Pepe ed i Sindaci effettivi Dott. Vittorio Nola e Prof. Alessandro Zavaglia
- è presente il Dottor Vittorio Zambrano, Magistrato della Corte dei Conti.

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, n. 1, codice civile
2. Variazione contratto con la PricewaterhouseCoopers S.p.A. relativo all'incarico di controllo contabile

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 positivo di euro 11.293.260 che si confronta con quello del precedente esercizio, che chiudeva con una perdita di 458 milioni di euro circa.

Premette che per il Gruppo FS l'esercizio 2008 si caratterizza per due obiettivi di rilevanza particolare che sono stati realizzati: il risanamento della gestione economica - raggiunto in anticipo rispetto alle previsioni del Piano industriale 2007-2011 - e l'avvio del nuovo servizio di Alta Velocità denominato 'Frecciarossa', a testimonianza della capacità di gestione e di iniziativa del Gruppo, ormai giunto ai livelli degli altri grandi competitor nei principali paesi del mondo.

Il risanamento della gestione economica non è andato a discapito degli indicatori di qualità del servizio, che al contrario sono migliorati, mentre, sul fronte della sicurezza, il Gruppo Ferrovie dello Stato ha ancora di più consolidato la sua posizione di vertice delle classifiche internazionali.

Il riequilibrio di gestione si è accompagnato - come sopra accennato - con l'avvio del nuovo servizio di Alta Velocità. Nel rispetto dell'impegno preso nei confronti del Paese (impegno scandito dai "Totem di Countdown" messi davanti alle stazioni di Milano Centrale e di Bologna) il 13 dicembre del 2008 è stato inaugurato il servizio di treno ad Alta Velocità tra Milano e Roma, che ha riscosso sin dall'inizio una ottima accoglienza, pur tenendo conto della necessità di apprendimento da parte della domanda.

Il 14 dicembre del 2009 è prevista poi la messa in servizio delle nuove tratte Torino-Milano e Bologna-Firenze, completando così i circa 1.000 km di Alta Velocità e Alta Capacità che saranno disponibili per il Paese, consentendo all'Italia di recuperare gran parte del ritardo rispetto agli altri Paesi europei.

Naturalmente, l'accento posto sui positivi risultati ottenuti non rende meno evidenti le aree di debolezza del Gruppo che ancora permangono. Il risanamento avviato deve essere consolidato, per dare quegli elementi di certezza e di stabilità che sono necessari all'azienda per crescere e per fornire servizi adeguati alla clientela. Più in particolare, l'attenzione si concentra sulla situazione di Trenitalia, il cui indebitamento (5.811 milioni di euro) si confronta ad un patrimonio di 1.169 milioni di euro, malgrado i netti miglioramenti messi in essere nel corso degli ultimi due anni con riferimento al conto economico dell'azienda.

In questa direzione, tre sono le operazioni più rilevanti avviate e da avviare per consolidare la posizione di Trenitalia: l'adeguamento del capitale della società; l'accelerazione della ristrutturazione della Divisione Cargo; la revisione dei contratti di servizio regionali al fine di adeguarli, in volume e qualità, alle effettive disponibilità finanziarie che le regioni intendono destinare a questi servizi. La recente nuova disposizione di legge consentirà di rinegoziare i contratti regionali sulla base del catalogo dei servizi approntato da Trenitalia, prevedendo una durata non inferiore ai sei anni rinnovabili e indurrà una stabilità contrattuale che renderà possibile anche l'avvio di gare per l'acquisto di nuovo materiale rotabile volto al miglioramento del servizio prestato.

Il quadro complessivo che emerge dall'analisi del bilancio 2008 è quello di un Gruppo FS capace di reagire, con forti potenziali di crescita e di innovazione tecnologica e pronto a cogliere le occasioni di sviluppo, che ha raggiunto positivi risultati grazie alla dedizione di tutto il personale ma anche all'attenzione ed alla vicinanza dell'azionista pubblico, che ha supportato l'azione del management determinando un quadro ambientale favorevole al risanamento ed alla crescita dell'azienda, pur in uno scenario economico generale di elevata complessità.

Il Presidente, entrando nel merito dei risultati di bilancio, evidenzia quanto segue:

- i ricavi operativi aumentano nel complesso di 131 milioni di euro essenzialmente per maggiori ricavi del traffico viaggiatori, sia nel settore della media/lunga percorrenza che in quello regionale e metropolitano (120 milioni di euro), dovuti principalmente a Trenitalia
- i costi operativi, al netto della rettifica dovuta alle capitalizzazioni, evidenziano una forte diminuzione di 441 milioni di euro dovuta principalmente all'incremento dei volumi di queste ultime cui si contrappone - sotto il margine operativo - un correlato aumento dei costi per ammortamenti
- il risultato operativo si attesta per la prima volta ad un valore positivo (106 milioni di euro) con un miglioramento di 681 milioni di euro rispetto al 2007, scontando i sopra citati maggiori ammortamenti, minori accantonamenti e svalutazioni e un maggior saldo positivo degli oneri e proventi diversi
- anche l'EBIT risulta positivo per la prima volta: 443 milioni di euro rispetto ai -24 milioni del 2007.

Tiene a sottolineare che il risultato di Trenitalia presenta per la prima volta un EBIT positivo: 338 milioni di euro, rispetto ai -67 milioni del 2007 e ai -1.772 milioni del 2006. Migliora anche il risultato netto della Società che passa da una perdita di 403 milioni di euro di fine 2007 ad una di 42 milioni di fine 2008 (alla fine del 2006 le perdite della società ammontavano a 1.989 milioni) - perdita in larga misura ascrivibile ai risultati del settore merci - pur in presenza di una complessa situazione patrimoniale e finanziaria. Per quanto riguarda infine l'andamento di RFI, va registrata la conferma della sostanziale situazione di equilibrio già da tempo raggiunta dalla Società.

Il Presidente passa quindi ad illustrare il progetto di bilancio di Ferrovie dello Stato S.p.A. che, come sopra ricordato, chiude con un risultato netto positivo di 11 milioni di euro e che si confronta con quello del precedente esercizio, che chiudeva con una perdita di 458 milioni di euro.

Sul risultato netto del 2008 ha inciso, in particolare, il miglioramento del saldo della gestione finanziaria che accoglie, fra l'altro, la svalutazione per la perdita di valore della controllata Trenitalia S.p.A. per un ammontare di soli 42 milioni di euro contro i 403 milioni di euro del 2007.

A livello di margine operativo lordo, si evidenzia un peggioramento di 8 milioni di euro con un margine che passa da un valore positivo di 17 milioni di euro ad un valore positivo di 9 milioni di euro per effetto del decremento dei ricavi operativi (-38 milioni di euro) cui si contrappone un decremento di costi operativi di soli 30 milioni di euro.

I ricavi operativi si attestano a 208 milioni di euro (246 milioni di euro nel 2007) e sono principalmente relativi alle vendite di immobili e terreni di *trading*, nonché alle locazioni di immobili ed ai riaddebiti alle società del Gruppo per la fornitura di prestazioni e per il canone di utilizzo del marchio.

I costi operativi, che ammontano a 199 milioni di euro contro i 229 milioni di euro del 2007, includono principalmente costi per servizi, parzialmente riaddebitati alle società del Gruppo, costi del personale e variazioni delle rimanenze di immobili e terreni di *trading*.

Il risultato operativo si attesta ad un valore positivo di 7 milioni di euro con un miglioramento, rispetto al 2007, di 83 milioni di euro. Sulla variazione di tale risultato hanno inciso significativamente, recuperando più che proporzionalmente la variazione negativa del margine operativo lordo di 8 milioni di euro, minori accantonamenti e svalutazioni (65 milioni di euro), minori ammortamenti netti e svalutazioni (9 milioni di euro) e un maggior saldo positivo dei proventi ed oneri diversi (17 milioni di euro).

Il saldo della gestione finanziaria, che incide fortemente sul risultato netto dell'esercizio 2008, passa da un valore negativo di 357 milioni di euro ad un valore positivo di 9 milioni di euro.

Il capitale investito netto passa da 35.489 milioni di euro al 31 dicembre 2007 a 35.666 milioni di euro al 31 dicembre 2008. L'aumento del capitale immobilizzato netto (187 milioni di euro), collegato all'area delle "Immobilizzazioni materiali nette" e delle "Partecipazioni" si attesta a 36.185 milioni di euro contro i 35.998 milioni di euro al 31 dicembre 2007. La variazione è dovuta essenzialmente al decremento delle immobilizzazioni materiali nette per 21 milioni di euro e all'incremento della voce partecipazioni, per 206 milioni di euro, principalmente a seguito dell'aumento di capitale sociale della controllata RFI per 250 milioni di euro e della riduzione per 3 milioni di euro a seguito della scissione parziale a favore di Ferrovie dello Stato nonché della riduzione del valore della partecipazione in Trenitalia.

Passando all'analisi delle coperture, **il Presidente** evidenzia una posizione finanziaria netta positiva che passa da 480 milioni di euro al 31 dicembre 2007 a 314 milioni di euro al 31 dicembre 2008.

In particolare, la posizione finanziaria netta a breve, pari a 690 milioni di euro, è composta essenzialmente dalle disponibilità liquide e dalle quote in scadenza entro l'esercizio successivo dei finanziamenti concessi a società controllate; il decremento di tale posizione rispetto al 31

dicembre 2007 è pari a 761 milioni di euro, le cui variazioni sono dettagliatamente indicate nel documento di bilancio.

La posizione finanziaria netta a medio-lungo termine, negativa per 376 milioni di euro, si è ridotta di 595 milioni di euro rispetto al 31 dicembre 2007. I mezzi propri, infine, evidenziano un incremento di 11 milioni di euro dovuto all'iscrizione dell'utile di periodo.

Da ultimo, sottolinea che le attestazione dell'Amministratore Delegato e del Dirigente Preposto alla redazione dei documenti contabili societari attestano

- l'adeguatezza in relazione alle caratteristiche dell'impresa e l'effettiva applicazione delle procedure amministrative e contabili per la formazione del bilancio di esercizio e del bilancio consolidato nel corso dell'esercizio 2008
- la corrispondenza alle risultanze dei libri e delle scritture contabili
- la redazione in conformità alle norme di legge interpretate ed integrate dai principi contabili emessi dall'Organismo Italiano di Contabilità e l'idoneità a fornire una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale, economica e finanziaria di Ferrovie dello Stato e dell'insieme delle imprese incluse nel consolidamento.

Il Presidente, a conclusione dell'ampia illustrazione, invita il Collegio Sindacale a dare lettura della Relazione sul bilancio.

Il Presidente del Collegio Sindacale dà lettura della Relazione predisposta sul bilancio di esercizio 2008 sottolineando, in particolare, che "*Nella relazione sulla gestione, redatta ai sensi dell'art. 2428 cod. civ., gli Amministratori hanno ampiamente riferito in merito all'attività svolta dalla Società nel corso dell'esercizio*".

La Relazione si sofferma, quindi, sui fatti dell'esercizio 2008 meritevoli di essere menzionati, evidenziando che il Collegio ha avuto periodici incontri con la società di revisione PricewaterhouseCoopers S.p.A., incaricata del controllo contabile, acquisendo notizie concernenti l'attività svolta sia da Ferrovie dello Stato S.p.A. sia da altre società del Gruppo.

La Relazione conclude esprimendo "*parere favorevole all'approvazione del bilancio dell'esercizio 2008, nonché all'accoglimento della proposta formulata dagli Amministratori in ordine alla destinazione dell'utile*".

Il Presidente riprende la parola e dà comunicazione della Relazione rilasciata dalla Società di revisione PricewaterhouseCoopers S.p.A., in data 11 maggio 2009, che - tra l'altro - testualmente recita "*"A nostro giudizio, il bilancio di esercizio della Ferrovie dello Stato S.p.A. al 31 dicembre 2008, è conforme alle norme che ne disciplinano i criteri di redazione; esso pertanto è redatto con chiarezza e rappresenta in modo veritiero e corretto la situazione patrimoniale e finanziaria ed il risultato economico della società."*

Il bilancio al 31 dicembre 2008, la Relazione sulla gestione del Consiglio di Amministrazione, l'attestazione dell'Amministratore Delegato e del Dirigente Preposto alla redazione dei

documenti contabili societari, le Relazioni del Collegio Sindacale e della Società di revisione PricewaterhouseCoopers S.p.A. nonché il bilancio consolidato dell'esercizio 2008, l'attestazione dell'Amministratore Delegato e del Dirigente Preposto alla redazione dei documenti contabili societari, le Relazioni del Collegio Sindacale e della PricewaterhouseCoopers S.p.A. sono raccolti in un unico fascicolo che si allega al presente verbale sotto la lettera "A".

Il Presidente invita quindi l'assemblea a deliberare in merito all'approvazione del bilancio dell'esercizio 2008 di Ferrovie dello Stato S.p.A.

L'Assemblea, presa visione del bilancio consolidato, preso atto della Relazione degli Amministratori sulla gestione e della Relazione del Collegio Sindacale, tenuto conto del giudizio positivo sul bilancio d'esercizio espresso sia dal Collegio Sindacale che dalla società di revisione *PricewaterhouseCoopers,* nonché dell'attestazione del Dirigente preposto alla redazione dei documenti contabili societari, con il voto favorevole dell'intero capitale sociale espresso per alzata di mano, delibera di:

- **approvare il bilancio dell'esercizio 2008 di Ferrovie dello Stato S.p.A.**
- **destinare l'utile di esercizio, pari ad euro 11.293.260, come segue:**
  - **per il 5%, pari ad euro 564.663, a Riserva legale**
  - **per il residuo importo, pari ad euro 10.728.597, ad utili a nuovo.**

==========

2. **Variazione contratto con la PricewaterhouseCoopers S.p.A. relativo all'incarico di controllo contabile**

Il Presidente ricorda che l'Assemblea di Ferrovie dello Stato del 27 aprile 2007 ha deliberato l'affidamento del controllo contabile alla PricewaterhouseCoopers S.p.A., attribuendogli un corrispettivo per l'intera durata dell'incarico (esercizi 2007-2009). A seguito dell'entrata in vigore della Legge n. 244/2007 (Finanziaria 2008), art. 1, comma 92, che ha modificato l'art. 9, comma 5, del D. Lgs. 18 dicembre 1997 n. 471, sono state attribuite ai revisori contabili nuove rilevanti responsabilità in materia di dichiarazione dei redditi dei loro clienti rendendo necessaria l'esecuzione, a partire dall'esercizio 2008, di una serie di attività, a beneficio del Committente, aggiuntive rispetto a quelle contrattualmente previste.

La competente Struttura di Capogruppo, all'esito delle verifiche effettuate, ha sottolineato che ricorrono i presupposti per procedere ad una variazione in aumento del contratto e che l'incremento del corrispettivo forfetario richiesto dalla Società per le attività aggiuntive è coerente con la quotazione economica delle attività presentata in sede di gara ed è contenuto entro il limite del cd. quinto d'obbligo previsto dai singoli contratti, pari al 19% del corrispettivo annuo.

Il Presidente aggiunge che l'integrazione della proposta per la revisione contabile del bilancio di esercizio di Ferrovie dello Stato SpA per il triennio 2007/2009 di PricewaterhouseCoopers S.p.A.

relativamente ai soli esercizi 2008 e 2009 prevede - per lo svolgimento di procedure integrative di revisione contabile - un corrispettivo di € 34.000,00 per ciascun esercizio al quale saranno aggiunte le spese vive e di segreteria da fatturarsi in base al costo sostenuto nel limite del 5% degli onorari, oltre l'IVA.

Invita, quindi, l'assemblea a deliberare in merito.

L'Assemblea, sentito il Collegio Sindacale, con il voto favorevole dell'intero capitale sociale, espresso per alzata di mano, delibera di approvare, per i soli esercizi 2008 e 2009, la variazione del contratto per l'affidamento dell'incarico del controllo contabile alla PricewaterhouseCoopers S.p.A. per il triennio 2007-2009, nei termini di cui alla proposta di integrazione.

==========

Il Presidente, non avendo altri argomenti da trattare e non avendo alcuno dei presenti chiesto ulteriormente la parola, alle ore 13.25, dichiara chiusa l'assemblea.

IL PRESIDENTE **IL SEGRETARIO**

PAGINA BIANCA

Bilancio
al 31 dicembre 2008

• del Gruppo Ferrovie dello Stato

• di Ferrovie dello Stato SpA

Organi sociali di Ferrovie dello Stato SpA e Società di revisione

Consiglio di Amministrazione

Presidente	Innocenzo Cipolletta
Amministratore Delegato	Mauro Moretti
Consiglieri	Paolo Baratta
	Clemente Carta
	Antimo Prosperi (*)

Collegio Sindacale

Presidente	Pompeo Cosimo Pepe
Sindaci effettivi	Vittorio Nola
	Alessandro Zavaglia
Sindaci supplenti	Giovanni Rapisarda
	Cinzia Simeone

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

Vittorio Zambrano

Dirigente preposto alla redazione dei documenti contabili societari:

Vittorio de Silvio

Società di revisione:

PRICEWATERHOUSECOOPERS SpA

(*) Nominato dall'assemblea del 4 giugno 2008 in sostituzione del Consigliere Stefano Scalera, dimissionario dall'11 dicembre 2007

INDICE

Lettera del Presidente

Relazione sulla gestione

- Risultati consolidati raggiunti nel 2008
- Principali eventi dell'anno
- Risorse umane
- Politica ambientale
- Rapporto con i clienti
- Quadro macroeconomico
- Andamento dei mercati di riferimento e del traffico ferroviario nazionale
- Scenario ferroviario europeo
- Andamento economico e situazione patrimoniale – finanziaria del Gruppo
- Fattori di rischio
- Andamento economico e situazione patrimoniale – finanziaria di Ferrovie dello Stato SpA
- Rapporti di Ferrovie dello Stato SpA 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 2008
  - Decreto legislativo 231/2001
  - Decreto legislativo 196/2003
  - Legge 262/05
- Informazioni riguardanti le principali società che operano nel Gruppo:

- Andamento economico e situazione patrimoniale – finanziaria per società
- Altre attività del Gruppo

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

BILANCIO CONSOLIDATO DEL GRUPPO FERROVIE DELLO STATO AL 31 DICEMBRE 2008

Stato Patrimoniale e Conto Economico

- Stato Patrimoniale attivo
- Stato Patrimoniale passivo
- Conti d'ordine
- Conto Economico

Nota Integrativa

- Sezione 1: Contenuto e forma e del bilancio consolidato
  - Criteri generali
  - Area di consolidamento
  - Variazioni area di consolidamento
  - Metodi di consolidamento
  - Moneta di conto
  - Bilanci in valuta
  - Criteri di valutazione
- Sezione 2: Criteri di redazione del bilancio consolidato e criteri di valutazione di Gruppo
- Sezione 3: Analisi delle voci di bilancio e delle relative variazioni
- Sezione 4: Altre informazioni

Allegato n. 1 - Elenco delle imprese incluse nel consolidamento con il metodo integrale

Allegato n. 2 - Elenco delle imprese incluse nel consolidamento con il metodo proporzionale

Allegato n. 3 - Elenco delle partecipazioni valutate con il metodo del patrimonio netto

Allegato n. 4 – Elenco delle altre partecipazioni non consolidate

Allegato n. 5 – Elenco delle imprese entrate nell'area di consolidamento nell'esercizio di riferimento

Allegato n. 6 – Elenco delle imprese uscite nell'area di consolidamento nell'esercizio di riferimento

Allegato n. 7 – Mappa di consolidamento

Allegato n. 8 – Rendiconto finanziario

Attestazione dell'Amministratore Delegato e del Dirigente Preposto

Relazione del Collegio Sindacale

Relazione della Società di Revisione

BILANCIO DI ESERCIZIO DI FERROVIE DELLO STATO SpA AL 31 DICEMBRE 2008

Stato Patrimoniale e Conto Economico

- Stato Patrimoniale attivo
- Stato Patrimoniale passivo
- Conti d'ordine
- Conto Economico

Nota Integrativa

- Sezione 1: Contenuto e forma del bilancio
- Sezione 2: Criteri di redazione del bilancio e criteri di valutazione
- Sezione 3: Analisi delle voci di bilancio e delle relative variazioni
  - Stato patrimoniale attivo
  - Stato patrimoniale passivo
  - Conti d'ordine
  - Conto economico
- Sezione 4: Altre informazioni

Allegato n. 1 - Rendiconto finanziario

Attestazione dell'Amministratore Delegato e del Dirigente Preposto

Relazione del Collegio Sindacale

Relazione della Società di Revisione

PAGINA BIANCA

Lettera del Presidente

Gentili azionisti,

nel corso del 2008 il Vostro Gruppo ha realizzato due obiettivi di rilevanza particolare: il risanamento della gestione economica e l'avvio del nuovo servizio di Alta Velocità denominato Frecciarossa. Con questi due risultati, il Gruppo Ferrovie dello Stato ha messo in evidenza capacità di gestione e di iniziativa, ciò che lo porta ai livelli degli altri grandi competitor nei principali paesi del mondo.

Il riequilibrio della gestione era previsto come un obiettivo per il 2009, nel piano industriale 2007-2011. L'anticipazione al 2008 testimonia dello sforzo operato da tutte le componenti del Gruppo per controllare i costi di gestione e sostenere i ricavi. E' da ricordare infatti che questa gestione del Gruppo, avviata nel settembre del 2006, partiva da un disavanzo di 2.115 milioni di euro a fine 2006. Nel 2007 era stato riportato in attivo il margine operativo lordo (463 milioni di euro rispetto ai -651 milioni dell'anno precedente) mentre il risultato netto, ancora in disavanzo, era stato ridotto a 409 milioni di euro. Con il 2008 anche il risultato netto è tornato positivo per 16 milioni di euro, mentre il margine operativo lordo ha superato il miliardo di euro.

Questi risultati sono da ascrivere tanto ad un aumento dei ricavi operativi (+1,7%), quanto ad una riduzione dei costi operativi, calati del 6,1% tra il 2007 ed il 2008. Di fatto nel 2008 sono state portate a compimento le azioni avviate sin dall'autunno del 2006 per riequilibrare il Gruppo. Il contenimento dei costi è avvenuto con riferimento, sia ai materiali ed ai servizi acquistati dal Gruppo, sia al personale, sceso del 4,9% nel 2008 rispetto al 2007. Ad inizio del 2009 il Gruppo aveva una consistenza di personale pari a 89.431 addetti, contro i 93.573 di inizio 2008 e gli oltre 98.000 del settembre 2006. Di conseguenza, è aumentata la produttività del Gruppo (del 5% nel 2008 con riferimento alle unità di traffico per addetto), che oggi è pari a quella dei nostri concorrenti di altri paesi.

L'aumento dei ricavi è stato perseguito in presenza di una sensibile razionalizzazione dei servizi di trasporto, che ha comportato la riduzione di servizi in perdita economica e lo spostamento mirato di parte del materiale rotabile su servizi economicamente attivi.

Il risanamento della gestione economica non è andato a discapito degli indicatori di qualità del servizio, che al contrario sono migliorati. Infatti è aumentata la puntualità dei treni, pur se restano ancora aree di miglioramento. Più in particolare, la puntualità dei treni di media e lunga percorrenza e di quelli regionali si attesta ormai al 90%, dati che sono molto vicini a quelli degli altri paesi, mentre la puntualità dei treni Eurostar e di Alta Velocità (questi ultimi solo per i 18 giorni dopo l'inaugurazione della tratta Milano – Bologna avvenuta il 13 dicembre 2008) ha toccato il 92%. Inoltre, nel corso del 2008 sono state avviate le gare europee per l'assegnazione dei nuovi servizi di pulizia. I nuovi contratti sono in assegnazione nel corso del 2009 e dovranno portare ad un sensibile miglioramento delle condizioni di pulizia dei treni, venendo così a colmare l'ultima grande lacuna del servizio ferroviario italiano.

Sul fronte della sicurezza, il Gruppo Ferrovie dello Stato ha continuato a presentare dati in miglioramento, pur essendo da tempo ai vertici delle classifiche internazionali, con una riduzione degli

incidenti tipici per milione di treni km. È migliorata anche la sicurezza dei passeggeri e del materiale rotabile grazie al contributo della Polizia Ferroviaria e del sistema interno di protezione.

Il riequilibrio di gestione si è accompagnato, come anticipato, con l'avvio del nuovo servizio di Alta Velocità denominato Frecciarossa. Come da impegno preso nei confronti del Paese (impegno scandito dai "Totem di Countdown" messi davanti alle stazioni di Milano Centrale e di Bologna) il 13 dicembre del 2008 è stato inaugurato il servizio di treno ad Alta Velocità tra Milano e Roma. Grazie al completamento dei lavori sulla tratta Milano – Bologna, il percorso Milano – Roma è oggi assicurato in tre ore e mezza (senza soste intermedie) ed in 4 ore con fermate a Firenze e a Bologna. Per fornire alla clientela un servizio di qualità, a partire dal 13 dicembre 2008 sono state istituite corse, tra le due città, con frequenze di 15 minuti nell'arco della mattina e della sera, alternando coppie di treni che vanno diretti tra le due città e coppie di treni che effettuano le due fermate intermedie. In questo modo, ogni mezza ora c'è una coppia di treni diretti tra Milano e Roma e viceversa.

Il nuovo servizio ha riscosso sin dall'inizio una ottima accoglienza, pur tenendo conto della necessità di apprendimento da parte della domanda. Il numero di viaggiatori/km sul servizio Eurostar/Alta-Velocità nel primo trimestre del 2009 è cresciuto del 22%, passando da 1,97 milioni di viaggiatori/km del primo trimestre 2008 ai 2,4 milioni di viaggiatori/km del primo trimestre 2009. In particolare la crescita si è concentrata sulla dorsale Torino – Milano – Roma – Napoli – Salerno, dove il numero di collegamenti ES/AV, tra Milano e Roma, è passato da 32 a 52. Si è così rovesciata la percentuale di persone che scelgono il treno al posto dell'aereo. Prima di Frecciarossa, sulla tratta Milano – Roma il treno trasportava il 36% dei viaggiatori e l'aereo il 51%, mentre la strada rappresentava il 13%. Con i primi dati del 2009 la percentuale del treno è passata al 48%, quella dell'aereo è scesa al 42% e quella della strada al 10%. Da sottolineare come nella tratta Milano – Bologna c'è stata una sostanziale sostituzione del treno all'auto (il primo è cresciuto, come quota di mercato, dal 48 al 59% mentre la seconda è scesa dal 49 al 38%), con un guadagno ambientale netto in termini di minor congestione stradale, inquinamento e consumo di energia.

Il 14 dicembre del 2009 è prevista la messa in servizio delle nuove tratte Torino – Milano e Bologna – Firenze. Si completeranno così i circa 1.000 km di Alta Velocità e Alta Capacità che saranno disponibili per il Paese in sequenza: da Torino a Milano, Bologna, Firenze, Roma, Napoli e Salerno. L'inaugurazione del prossimo dicembre consentirà di ridurre ulteriormente a tre ore il tragitto tra Milano e Roma e a quattro ore quello tra Milano e Napoli. L'Italia avrà così recuperato gran parte del ritardo rispetto agli altri paesi europei che erano andati avanti nell'avvio dei servizi di Alta Velocità.

Il Gruppo ha inoltre portato avanti nel 2008 il progetto del nuovo tunnel ferroviario del Brennero, elemento cardine per lo sviluppo infrastrutturale e tecnologico dell'asse ferroviario "Berlino – Palermo", spina dorsale del programma di sviluppo della rete transeuropea dei trasporti. Più in particolare, è stato avviato lo scavo per il tunnel esplorativo dalla parte italiana, mentre si aspetta che le autorità austriache abbiano completato le procedure per avviare un analogo scavo dalla parte Nord. Inoltre siamo impegnati nella realizzazione di nuove grandi stazioni, fra le quali quella di Torino Porta Susa, Reggio Emilia, Firenze, Napoli/Afragola e Roma Tiburtina, mentre è stata fatta la gara per la nuova stazione di Bologna. Sulla rete convenzionale, il Gruppo ha completato i lavori su stazioni importanti come, Alessandria, Assisi, Asti, Barletta, Brindisi, Cagliari, Civitavecchia, Cuneo, Ferrara, Formia, Gallarate, La Spezia, Lecce, Napoli Campi Flegrei, Napoli Mergellina, Novara, Padova, Reggio Calabria, Reggio Emilia, Taranto, Trieste e Vicenza.

È stata intensificata l'attività internazionale del Gruppo, sia nel campo della logistica, dove siamo presenti con un operatore internazionale (TX Logistic), sia nel settore della progettazione ed esecuzione di lavori, con la nostra società Italferr, sia nel campo della consulenza ed assistenza, con un progetto che vede Rete Ferroviaria Italiana a fianco dell'azienda ferroviaria egiziana per ammodernare il sistema ferroviario di quel paese.

I positivi risultati fin qui illustrati non vogliono rendere meno evidenti le aree di debolezza del Gruppo che ancora permangono. Il risanamento avviato deve essere consolidato, per dare quegli elementi di certezza e di stabilità che sono necessari all'azienda per crescere e per fornire servizi adeguati alla clientela. Più in particolare è da sottolineare come la situazione debitoria del Gruppo, ancorché limitata rispetto al patrimonio, superi i 9 miliardi di euro e generi una uscita per oneri finanziari netti per 274 milioni di euro che gravano così sul conto economico. Più in particolare, va richiamata l'attenzione sulla situazione di Trenitalia il cui indebitamento (5.811 milioni di euro) si confronta ad un patrimonio di 1.169 milioni di euro, malgrado i netti miglioramenti messi in essere nel corso degli ultimi tre anni con riferimento al conto economico dell'azienda.

Tre sono le operazioni più rilevanti avviate per consolidare la posizione di Trenitalia. In primo luogo si tratta di adeguare il capitale della società. In secondo luogo si sta operando per accelerare la ristrutturazione della Divisione Cargo, colpita significativamente dalla crisi economica con una riduzione dei volumi delle merci trasportate dell'ordine del 30% in questa prima parte del 2009 rispetto all'analogo periodo del 2008. Il percorso di risanamento, già avviato, ha come cardini la specializzazione del servizio e la concentrazione del reticolo impianti serviti lungo gli assi, i valichi e le principali direttrici europee. Inoltre, questa Divisione deve necessariamente proseguire nell'attenzione al contenimento dei costi di produzione e concentrarsi sull'avvio di un progetto di logistica capace di alzare il livello complessivo dei ricavi. Infine, sul fronte del trasporto locale dei passeggeri, si sta portando avanti il progetto di revisione dei contratti di servizio regionali al fine di adeguarli, in volume e qualità, alle effettive disponibilità finanziarie che le regioni intendono destinare a questi servizi. Grazie anche ad una nuova disposizione di legge, si stanno rinegoziando i contratti regionali sulla base del catalogo dei servizi approntato da Trenitalia, prevedendo una durata non inferiore ai sei anni rinnovabili. La stabilità contrattuale renderà possibile anche l'avvio di gare per l'acquisto di nuovo materiale rotabile volto al miglioramento del servizio prestato.

Il servizio ferroviario locale, ed in particolare quello per i pendolari nelle aree metropolitane, resta ancora sottofinanziato dai committenti e quindi risulta inadeguato alle esigenze dei viaggiatori ed incapace di soddisfare, già oggi, la crescente domanda di mobilità. Un adeguato finanziamento del servizio universale di trasporto metropolitano genererebbe vantaggi rilevanti al Paese in termini di minori congestioni, minore inquinamento e minori costi sociali, diretti ed indiretti. Esso consentirebbe inoltre all'azienda ferroviaria di lanciare importanti investimenti in materiale rotabile, ciò che porterebbe ad un netto miglioramento del servizio.

Resta poi ancora da ricordare che i servizi universali di trasporto di media/lunga percorrenza, quelli di trasporto merci ed il servizio di messa in disponibilità dell'infrastruttura sono ancora privi della completa copertura finanziaria e, più in generale, della formalizzazione dei relativi contratti con il committente pubblico.

* * * * *

I risultati conseguiti in questi due ultimi anni testimoniano che il Gruppo FS è un a azienda capace di reagire, con forti potenziali di crescita e di innovazione tecnologica e pronta a cogliere le occasioni di sviluppo. Essi sono stati conseguiti grazie alla dedizione di tutto il personale che si è impegnato in uno sforzo rilevante, ritrovando il gusto delle sfide ambiziose. Ad esso va il mio ringraziamento non formale. Questi risultati sono anche il frutto dell'attenzione e della vicinanza dell'azionista pubblico, che ha supportato l'azione del management e che ha determinato un quadro ambientale favorevole al risanamento ed alla crescita dell'azienda, pur in uno scenario economico generale di elevata complessità.

A nome di tutto il management, voglio assicurare la massima determinazione a consolidare questi risultati e ad operare nel quadro di un mercato che si sta liberalizzando. In questo scenario, l'Italia e il Gruppo Ferrovie dello Stato sono i più aperti alla competizione. Una competizione che, per produrre effetti positivi come desiderato da tutti, deve essere leale e simmetrica.

Gli anni a venire saranno determinanti per definire quanti competitori continueranno ad operare sul mercato e con quali condizioni. Ferrovie dello Stato è una Società per Azioni italiana alla guida di un Gruppo che intende competere e crescere nel nostro paese ed all'estero.

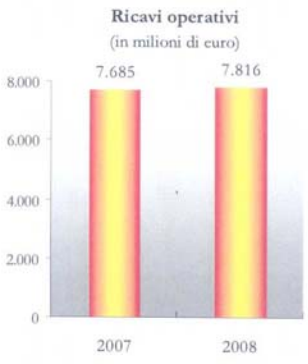
Innocenzo Cipolletta

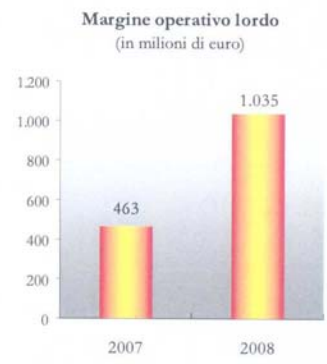
Relazione sulla gestione

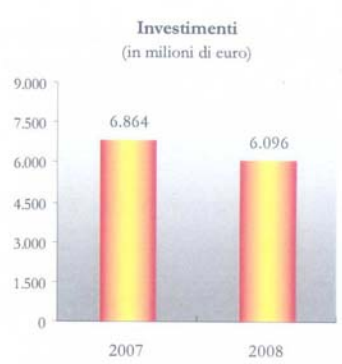
PAGINA BIANCA

in milioni di euro

	2008	2007	%
Principali dati economici, patrimoniali e finanziari			
Ricavi operativi	7.816	7.685	1,7%
Costi operativi	6.781	7.222	(6,1%)
Margine operativo lordo	1.035	463	123,5%
Risultato operativo	106	(575)	118,4%
Risultato netto	16	(409)	103,9%
Capitale investito netto	45.420	42.757	6,2%
Patrimonio netto	36.210	36.016	0,5%
Indebitamento finanziario netto	9.210	6.741	36,6%
Debt/Equity	0,25	0,19	n.a.
Investimenti tecnici del periodo	6.096	6.864	(11,2%)
Flusso di cassa generato da attività di esercizio	197	1.415	(86,1%)



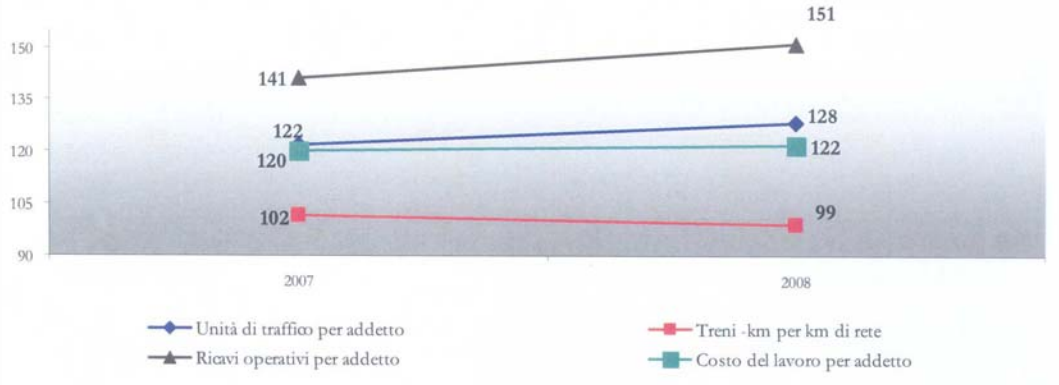




Principali indicatori economici	2008	2007
MARGINE OPERATIVO LORDO/RICAVI OPERATIVI	13,24%	6,02%
ROS (RISULTATO OPERATIVO/RICAVI OPERATIVI)	1,36%	(7,48%)
COSTO DEL LAVORO/RICAVI OPERATIVI	(58,23%)	(61,38%)

Evoluzione dei parametri aziendali

n.i. 2000 = 100



Per quanto riguarda la vista sintetica di alcuni rilevanti indicatori fisici/operativi riferiti all'andamento dell'esercizio si rinvia alla tabella di pagina 29.

PRINCIPALI EVENTI DELL'ESERCIZIO

INTERVENTI NORMATIVI

Marzo

- Il 14 marzo è stato sottoscritto con il Ministero dei Trasporti l'accordo per l'impegno dei fondi di cui all'art. 2, comma 252, della finanziaria 2008, in base al quale viene riconosciuto un ulteriore corrispettivo pari a 104 milioni di euro per il trasporto del segmento "Servizio Universale " per i passeggeri di media e lunga percorrenza.
- Il 18 marzo è stato firmato l'aggiornamento del Contratto di Programma 2007 - 2011, parte investimenti tra il Ministero delle Infrastrutture ed RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA. (Per maggiori dettagli si rinvia a quanto esposto nel paragrafo "Finanziamento degli investimenti").

Aprile

- Il giorno 26 aprile 2008 con la pubblicazione sulla G.U. n. 98 è entrato in vigore il D.M. 108T/2008 del 2 aprile 2008 "Aggiornamento del costo chilometrico della trazione elettrica nella formula pedaggio di accesso/utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria nazionale", con il quale è stato aggiornato il prezzo dell'energia elettrica per trazione da applicare alle Imprese Ferroviarie, fissato a 0,357 € *km, a motivo del crescente prezzo di acquisto dell'energia.

Giugno

- Il 6 giugno è stato convertito in legge il Decreto Legge n. 60 dell'8 aprile 2008 che riconosce a Trenitalia SpÀ il recupero dell'inflazione per i servizi regionali a valere sul primo trimestre 2008.
- Il 25 giugno è stato emanato il Decreto Legge n. 112 , convertito in legge il 6 agosto, che riconosce corrispettivi pari a 300 milioni di euro, al lordo di Iva, per il Trasporto Regionale e per Cargo.
- L'art. 12 del suddetto Decreto Legge n. 112 ha abrogato la norma che revocava le concessioni a TAV SpA (L. n. 40 del 2 aprile 2007). In particolare:

  "*a) il comma 8-sexiesdecies è sostituito dal seguente: «per effetto delle revoche di cui al comma 8-quinquiesdecies i rapporti convenzionali stipulati da TAV SpA con i contraenti generali il 15 ottobre 1991 ed il 16 marzo 1992 continuano senza soluzione di continuità, con RFI SpA ed i relativi atti integrativi prevedono la quota di lavori che deve essere affidata dai contraenti generali ai terzi mediante procedura concorsuale conforme alle previsioni delle direttive comunitarie»;*

  b) i commi 8-septiesdecies, 8-duodevicies ed 8-undevicies sono abrogati".

  A seguito del ripristino dei rapporti contrattuali in capo a RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA disposto dalla norma stessa i General Contractor i Consorzi Iricav Due, Cociv e Cepav Due hanno notificato atti di rinuncia ai ricorsi a suo tempo avanzati innanzi al TAR Lazio, che ha disposto il ritiro della istanza per pronuncia pregiudiziale alla Corte di Giustizia CE.

Agosto

- Con Legge n. 133 del 6 Agosto del 2008 è stato convertito il suddetto Decreto Legge n. 112 che, oltre ad aver confermato il riconoscimento dei corrispettivi di 300 milioni, al lordo di Iva, per Trasporto Regionale e Cargo, include, fra l'altro, la riforma delle procedure di affidamento e di gestione dei servizi pubblici locali di rilevanza economica.

Settembre

- L'11 settembre 2008 è stato emanato il Decreto del Presidente del Consiglio che rende disponibile il residuo del contributo riconosciuto dall'art.1 comma 971 della Legge Finanziaria 2007.

Novembre

- Il 29 novembre 2008 è stato pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale (Supplemento Ordinario n.280) il Decreto Legge n.185 riguardante "Misure urgenti per il sostegno a famiglie, lavoro, occupazione e impresa e per ridisegnare in funzione anti-crisi il quadro strategico nazionale" che riporta agli articoli 21 e 25 disposizioni di interesse del Gruppo FS sotto diversi profili. In particolare l'art. 21 comma 1 ha autorizzato la concessione di contributi quindicennali per la prosecuzione degli interventi di

realizzazione di opere strategiche di preminente interesse nazionale (legge 443/2001, Legge Obiettivo) per un valore nominale di 3.150 milioni di euro, la cui allocazione non è definita, e quindi restando in attesa del normale iter procedurale che attribuisca gli stanziamenti ai singoli progetti d'investimento e ai diversi beneficiari, rimane ancora da definire un'eventuale quota a beneficio di RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA. L'art. 25 comma 1 ha invece istituito un fondo per gli investimenti del Gruppo Ferrovie dello Stato pari a 960 milioni di euro per l'anno 2009. La ripartizione del fondo dovrà essere definita con Decreto del Ministro dell'Economia e delle Finanze, di concerto con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, e dovrà in ogni caso rispettare il criterio di attribuzione geografica previsto dal successivo comma 3 (15% per investimenti al nord, 85% per investimenti al sud). L'art. 25 comma 2, attribuisce alla società Trenitalia 480 milioni di euro per ciascuno degli anni 2009, 2010 e 2011. Tali risorse sono destinate al trasporto pubblico locale e subordinati al verificarsi di due condizioni: che vengano stipulati i nuovi contratti di servizio di Trenitalia con lo Stato e con le Regioni a Statuto Ordinario e che, per l'anno 2009, non vi siano aumenti tariffari nei servizi di trasporto pubblico regionale e locale.

Dicembre

- In data 22 dicembre 2008 è stata emanata la Legge Finanziaria 2009 (L. n.203 recante "Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato") e la Legge di Bilancio n.204 ad essa collegata. La Legge Finanziaria ha previsto stanziamenti in conto esercizio per il Gruppo Ferrovie dello Stato per complessivi 2.606 milioni di euro al lordo di Iva (di cui 1.269 milioni di euro da Stato e 1.337 milioni di euro da Regioni) sia per obblighi di esercizio dell'infrastruttura (per 863 milioni di euro) che per servizi di trasporto pubblico (per 1.743 milioni di euro). La stessa Legge Finanziaria ha previsto inoltre, in conto investimenti, stanziamenti per 1.800 milioni di euro per il sistema Alta Velocità/Alta Capacità e 2.365 milioni di euro per la rete convenzionale. Va peraltro segnalato che gli stanziamenti sopra riportati sono da considerare "accantonati", in base al comma 758 della L.F. 2007, per un ammontare di circa 20 milioni di euro in conto esercizio e 480 milioni di euro in conto investimenti.

OPERAZIONI STRAORDINARIE

Gennaio

- Il 1° gennaio 2008 ha avuto effetto l'atto di scissione parziale di RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA, mediante assegnazione del ramo d'azienda "Aree non strumentali costituite da terminali merci", a favore di FS Logistica SpA stipulato il 21 dicembre 2007. Tale atto ha comportato la riduzione del capitale sociale della RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA per l'importo di 268.673.758 euro.
- Sempre il 1° gennaio 2008 ha avuto effetto l'atto di scissione parziale della Trenitalia SpA, mediante assegnazione del ramo d'azienda "manovra" in favore di RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA, stipulato il 28 dicembre 2007. La scissione ha comportato l'aumento del capitale sociale della RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA per l'importo di 48.000 euro.
- Ancora il 1° gennaio 2008 ha avuto effetto l'atto di scissione parziale della TAV SpA, mediante

assegnazione di parte del suo patrimonio (Nodi di Bologna, Roma, Napoli e della ulteriore porzione funzionale del 2° lotto funzionale Modena Est-Bologna) in favore della RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA, stipulato il 29 dicembre 2007. Tale atto ha comportato la riduzione del capitale sociale della TAV SpA per l'importo di 180.709.056 euro.

Luglio

- Il 3 luglio 2008, l'Assemblea straordinaria e ordinaria dei soci di Isfort SpA ha approvato il progetto di scissione parziale della società, mediante assegnazione di parte del suo patrimonio a una società beneficiaria di nuova costituzione da denominarsi "FS Formazione SpA".

  All'esito di questa prima fase, le società del Gruppo Ferrovie e la Fondazione BNC sono titolari di una partecipazione azionaria, rispettivamente, del 49% e del 51% sia nella società di ricerca (Isfort SpA) sia nella società di formazione (FS Formazione SpA). A partire dal successivo mese di agosto, le società del Gruppo Ferrovie, sempre in proporzione all'attuale partecipazione detenuta, sono divenute titolari dell'81% della società di formazione mentre la Fondazione BNC ne mantiene una quota del 19%; di contro rispetto alla società di ricerca, la Fondazione BNC è titolare dell'81,745% e le società del Gruppo, sempre in proporzione all'attuale partecipazione detenuta, mantengono il restante 18,255%.

- Il 30 luglio 2008, l'Assemblea straordinaria di Italia Logistica Srl ha deliberato di aumentare il capitale sociale da 2.500.000,00 euro a 5.000.000,00 euro con sovrapprezzo quote di complessivi 6.000.000,00 euro, interamente riservato a FS Logistica SpA. Tale aumento di capitale, con effetto dalla data del 1° agosto 2008, è stato sottoscritto e liberato, seduta stante, mediante il conferimento da parte di FS Logistica SpA del ramo d'azienda denominato "Omnia Logistica"; la società Italia Logistica Srl ha come oggetto sociale l'attività logistica per ogni tipo di bene in Italia ed all'estero per conto terzi, svolta mediante operazioni di trasporto, magazzinaggio, in locali propri o di terzi, carico e scarico, preparazione e consegna finale. La compagine sociale della Italia Logistica Srl è composta da FS Logistica SpA (Gruppo Ferrovie dello Stato) e SDA Express Courier SpA (Gruppo Poste Italiane) che detengono entrambe una quota del 50% pari a 2.500.000,00 euro.

Dicembre

- Il 1° dicembre 2008 ha avuto effetto l'atto di scissione parziale di RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA, mediante assegnazione di parte del suo patrimonio a favore di FS Sistemi Urbani Srl (già FS LAB Srl), stipulato il 21 novembre 2008. Tale atto ha comportato:
  - la riduzione del capitale sociale della RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA dell'importo di 276.653.037,00 euro, passato così da 32.835.071.349,00 euro a 32.558.418.312,00 euro;
  - l'aumento del capitale sociale della FS Sistemi Urbani Srl dell'importo di 276.653.037,00 euro, passato così da 100.000,00 euro a 276.753.037,00 euro;
  - assegnazione dell'intera partecipazione azionaria detenuta in Metropark SpA del valore di 3.473.967,00 euro da RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA in favore di FS Sistemi Urbani Srl.

  Tale operazione si inserisce tra le iniziative previste dal Piano Industriale 2007-2011 del Gruppo diretta all'ottimizzazione della redditività del patrimonio non strumentale attraverso una più razionale allocazione degli *asset* all'interno del Gruppo, incentrata sulla definizione di una visione

unitaria in termini di gestione integrata e sviluppo del patrimonio non funzionale per l'esercizio dell'impresa.

- Il 24 dicembre 2008 ha avuto effetto l'atto di scissione parziale di RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA, mediante assegnazione di parte del suo patrimonio (complessi immobiliari e aree non strumentali) in favore di Ferrovie dello Stato SpA, stipulato il 23 dicembre 2008. La scissione, con effetti a partire dal 24 dicembre 2008, è stata redatta sulla base dei valori patrimoniale al 31 maggio 2008 ed ha comportato la riduzione del capitale della società scissa RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA per l'importo di 3.312.121,00 euro.
- Sempre il 24 dicembre 2008 ha avuto effetto l'atto di scissione parziale della TAV SpA, mediante assegnazione di parte del suo patrimonio (Tratta AV/AC Milano-Bologna) in favore della RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA, sulla base delle situazioni patrimoniali al 30 giugno 2008. La scissione ha comportato, con effetto dal 1° gennaio 2009, la riduzione del capitale della società scissa TAV SpA per l'importo di 673.779.638,00 euro e cioè da 2.945.212.218,00 euro a 2.271.432.580,00 euro.
- Il 30 dicembre 2008 ha avuto effetto l'atto di scissione parziale di RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA, mediante assegnazione di parte del suo patrimonio in favore della FS Logistica SpA, stipulato il 30 dicembre 2008 in continuità strategica ed industriale con il precedente. La scissione ha comportato:
  - la riduzione del capitale sociale della RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA dell'importo di 117.086.267,00 euro, passato così da 32.555.106.191,00 euro a 32.438.019.924,00 euro;
  - l'aumento del capitale sociale della FS Logistica SpA dell'importo di 117.086.267,00 euro, passato così da 318.394.269,00 euro a 435.480.536,00 euro;
  - l'assegnazione a FS Logistica SpA dell'intera partecipazione azionaria detenuta da RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA in S.G.T. Società Gestione Terminali Ferro Stradali SpA del valore di 491.432,00 euro, pari al 43,75% del capitale sociale.

  Il capitale sociale della FS Logistica SpA è attualmente pari ad 435.480.536,00 euro suddiviso in n. 870.961.072 azioni ordinarie del valore nominale di 0,50 euro.

  Nel corso dell'esercizio sono emersi nuovi elementi relativi all'ottimale ed efficiente operatività dell'infrastruttura ferroviaria per cui nel corso del 2009 parte dei beni rientranti in tale operazione saranno oggetto di retrocessione in favore di RFI SpA.
- Il 31 dicembre 2008 ha avuto effetto l'atto di scissione parziale di RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA, mediante assegnazione di parte del suo patrimonio in favore della FS Sistemi Urbani Srl, stipulato il 30 dicembre 2008. La scissione ha comportato:
  - la riduzione del capitale sociale della RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA dell'importo di 96.744.793,00 euro, passato così da 32.438.019.924,00 euro a € 32.341.275.131,00 euro;
  - l'aumento del capitale sociale della FS Sistemi Urbani Srl dell'importo di 96.744.793,00 euro, passato così da 276.753.037,00 euro a 373.497.830,00 euro.
  - l'assegnazione a FS Sistemi Urbani Srl dell'intera partecipazione azionaria detenuta da RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA in Porta Sud SpA del valore di 283.665,00 euro, pari al 35% del capitale sociale.

Pertanto, il capitale sociale della FS Sistemi Urbani Srl è attualmente pari a 373.497.830,00 euro.

PARTECIPAZIONI

ACQUISIZIONI E VENDITE PARTECIPAZIONI

Gennaio

- A metà gennaio è stato costituito il GEIE "Corridor A EEIG", corridoio dei due mari tra Genova e Rotterdam, composto da 3 membri ovvero RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA, Deutsche Bahn e Prorail per il quale il 31 luglio 2008 si è completato l'iter procedurale con registrazione alla Camera di Commercio di Francoforte. La durata del GEIE è prevista fino al 2015 e la sede è stabilita a Francoforte.

Febbraio

- Il 15 febbraio 2008 è stata costituita tra le società Trenitalia SpA (34%), Voltri Terminal Europa SpA (33%) e Cosco Europe Gmbh (33%) una società a responsabilità limitata avente denominazione "The SIXth, the sixth terminal hub Srl" - THE SIXTH Srl con sede a Genova. La società gestisce opere, attività e servizi relativi all'esercizio del bacino portuale di Genova Voltri.
- Il 28 febbraio 2008 è stato sottoscritto l'accordo per la creazione di Italia Logistica SpA, *joint venture* paritetica tra FS Logistica SpA e SDA SpA (Gruppo Poste Italiane) al fine di integrare l'offerta di trasporto combinato ferro-gomma sulle lunghe distanze (tipica della *Business Unit* Omnialogistica del Gruppo Ferrovie) con l'attività di consegna fino all'"ultimo miglio" (caratteristica di SDA Logistica del Gruppo Poste Italiane).

Maggio

- Il 16 maggio 2008 è stata costituita dalla Cemat SpA una società a responsabilità limitata a socio unico avente denominazione "Terminali Italia Srl" con sede in Milano e che ha per oggetto sociale la gestione e l'esercizio di centri attrezzati per i trasporti intermodali, anche a servizio di interporti o infrastrutture similari nazionali ed internazionali, e l'esecuzione di servizi terminali.

Giugno

- Il 6 giugno 2008, la Cemat SpA ha partecipato alla costituzione di una società a responsabilità limitata denominata "Parco Intermodale di Mortara" (P.I.M.O. Srl) con una quota pari al 25% (75.000,00 euro). La società ha sede a Pavia e capitale sociale di 300.000,00 euro.

Luglio

- Il 31 luglio 2008 Cemat SpA ha formalizzato la cessione a RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA dell'85% della partecipazione detenuta nella Terminali Italia Srl per un corrispettivo di 10.123.500,00 euro dal 31 luglio 2008.

Agosto

- Il 4 agosto 2008 è stata formalizzata la cessione a Ferrovie dello Stato SpA della partecipazione detenuta da RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA nella Società SELF Srl per un corrispettivo di

34.846,00 euro con effetto dalla data di annotazione sul libro soci (12 agosto 2008).

Settembre

- Il 9 settembre 2008 la Società Cemat SpA ha ceduto alla Inter Ferry Boats NV l'intera partecipazione azionaria detenuta nella Società TRW Bruxelles per l'importo di 1.796.826,08 euro.
- Il 22 settembre 2008 l'Amministratore Delegato di Trenitalia SpA ha comunicato, ai Consorziati e al Collegio Sindacale, il recesso dal Consorzio Unico Campania a far data dal 1° gennaio 2009.
- Il 30 settembre 2008, RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA ha partecipato alla costituzione del Consorzio Metromare dello Stretto con una quota pari al 40% (12.000,00 euro). La società ha sede a Messina con un capitale sociale di 30.000,00 euro; successivamente, il 18 dicembre 2008, è stato sottoscritto il contratto di affidamento del servizio triennale di trasporto marittimo tra Messina, Reggio Calabria e Villa San Giovanni che avrà effetto con la registrazione del decreto di approvazione da parte degli organi di controllo.

Ottobre

- RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA ha provveduto, nel periodo ottobre-dicembre, alla sottoscrizione degli aumenti di capitale della società Tunnel Ferroviario del Brennero, per la quota di propria spettanza, per complessivi 10.468.080,00 euro; pertanto, il capitale sociale della Tunnel Ferroviario del Brennero – Finanziaria di Partecipazioni SpA è attualmente pari ad 81.790.910,00 euro suddiviso in n. 81.790.910 azioni ordinarie del valore nominale di 1,00 euro.
- Il 16 ottobre 2008 Trenitalia SpA ha ceduto la propria partecipazione detenuta in SODAI ITALIA SpA, pari al 49% del capitale sociale, al socio di maggioranza ERG RENEW SpA (già EnerTAD SpA) per un importo complessivo pari a 16.700.000,00 euro.

Dicembre

- Il 15 dicembre 2008 è stata costituita dalla TX Logistik AG la società TX Logistik A/S Gmbh con sede legale in Danimarca e con capitale sociale pari a Corone Danesi 500.
- Il 29 dicembre 2008, a seguito dell'ultimazione della procedura di liquidazione, Grandi Stazioni Immobiliare Srl è stata cancellata dal Registro delle Imprese di Roma.

OPERAZIONI SUL CAPITALE

Gennaio

- Il 31 gennaio 2008 è stato sottoscritto e versato l'aumento di capitale sociale di 250.000.000 euro, deliberato dal Consiglio di Amministrazione di RFI SpA, ai sensi dell'art. 5.2 dello statuto sociale, nella seduta del 18 dicembre 2007 e registrato presso il Registro delle Imprese in data 12 febbraio 2008.

Aprile

- L'Assemblea di Trenitalia SpA, l'8 aprile 2008, in seduta straordinaria, ha deliberato la riduzione del capitale sociale per 1.536.535.000 euro portandolo da 2.569.893.000 euro a 1.033.358.000 euro a copertura delle perdite accumulate.

- L'Assemblea dei soci di Tunnel Ferroviario Del Brennero - Finanziaria di Partecipazioni SpA in sede straordinaria ha deliberato di aumentare in una o più *tranches* e in via scindibile il capitale sociale da 63.790.910 euro fino ad un massimo di 133.790.910 euro. Il 2 maggio 2008 è stata sottoscritta e versata da RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA la prima *tranche* pari, per la quota di propria spettanza, a 4.697.760 euro, nonché per 266.308 euro (quota inoptata).

Maggio

- L'Assemblea degli azionisti di Centostazioni SpA del 29 maggio 2008 ha deliberato, all'unanimità, la distribuzione del 50% della riserva sovrapprezzo azioni che ammonta quindi a 13,3 milioni di euro; successivamente con determinazione del Consiglio di Amministrazione della società, riunitosi il 31 luglio 2008, si è proceduto alla liquidazione della stessa nei termini deliberati dall'Assemblea.

Dicembre

- Il 29 dicembre 2008, l'Assemblea ordinaria dei soci di Trenitalia Logistic France sas, partecipata al 100% da Trenitalia SpA, ha deliberato il ripianamento delle perdite e l'aumento di capitale rispettivamente per 384.000,00 euro e 1.350.000,00 euro. Il capitale sociale della Trenitalia Logistic France sas è attualmente pari ad 1.350.000,00 euro.

FINANZIAMENTI

Aprile

- Il 23 aprile il Consiglio di Amministrazione di Ferrovie dello Stato SpA ha deliberato l'emissione di un prestito obbligazionario per 600 milioni di euro, destinato ad essere sottoscritto per intero da Eurofima S.A., finalizzato agli investimenti in materiale rotabile.

Luglio

- Il 4 luglio 2008 la Capogruppo ha di conseguenza stipulato, per conto di Trenitalia SpA, un prestito obbligazionario di 600 milioni di euro (Eurofima), con costituzione in pegno su materiale rotabile. L'operazione era stata deliberata dal Consiglio di amministrazione di Trenitalia SpA il 27 maggio.
- Sempre nel mese di luglio, Ferrovie dello Stato SpA, a seguito di procedura negoziata, ha stipulato un contratto di prestito per un importo massimo di 800 milioni di euro con la Riunione Temporanea di Concorrenti composta da Cassa Depositi e Prestiti e Dexia Crediop per la concessione di prestiti *intercompany,* rispettivamente ad RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA e TAV SpA, finalizzati alla prosecuzione dei lavori relativi al "Sistema Alta Velocità / Alta Capacità" della linea TO-MI-NA.

ALTRI EVENTI

Gennaio

- A partire dal 1° gennaio 2008 le tariffe sui treni di fascia alta rivolti al servizio "a mercato" (Alta Velocità, Eurostar, Eurostar City e Tbiz) sono state adeguate del 15%, con un applicazione dello sconto del 5% per gli acquisti effettuati via Web. Non sono stati, invece, interessati dagli aumenti i treni Intercity, Espressi e tutti i treni utilizzati quotidianamente dai pendolari, rivolti al "Servizio Universale contribuito".

- Nel mese di gennaio è stato rimborsato, da parte dell'Agenzia delle Entrate a favore di TAV SpA, il credito Iva 2003 per l'importo pari a 76,6 milioni di euro.
- Il 31 gennaio 2008 le Autorità Algerine hanno ufficializzato, con la sottoscrizione del relativo contratto, l'affidamento della gara vinta nel 2006 ad Italferr SpA riguardante l'attività di "Assistenza tecnica alle Ferrovie Algerine relativamente ai principali investimenti ferroviari recentemente avviati nel Paese".

Febbraio

- Nell'ambito degli interventi condotti dall'ente di certificazione TUV Italia al fine di confermare la coerenza del Sistema Integrato Gestione Sicurezza di Gruppo rispetto agli standard internazionali di riferimento si è giunti alla certificazione della conformità, dello stesso, alla norma ISO 9001:2000.

Marzo

- Il 1° marzo 2008, alle 17.23, sulla linea Alta Velocità/Alta Capacità Milano-Bologna, un treno di prova ha raggiunto i 355 km all'ora. L'ottimo risultato è stato raggiunto a conclusione di una prima fase di verifiche che Italferr SpA sta conducendo per certificare la corretta funzionalità della linea e dei suoi sottosistemi.
- Il 26 marzo 2008 il Consiglio di amministrazione della Capogruppo ha deliberato di dare mandato all'Amministratore Delegato ad attivare il progetto di evoluzione del modello contabile e di transizione agli IAS/IFRS del Gruppo Ferrovie, a valle della rivisitazione delle linee strategiche di Piano e della ridefinizione del conseguente nuovo assetto societario del Gruppo stesso, dando priorità alla transizione da parte di quelle entità destinate alla competizione sul mercato.
- È stato siglato l'accordo tra Comune di Salerno, Regione Campania e RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA, sugli impegni programmatici per la realizzazione e gestione dei tre lotti costituenti il sistema ferroviario metropolitano della città di Salerno.

Maggio

- A partire dal 1° maggio 2008 la fornitura per l'energia elettrica Mt/bt relativa alle utenze ricadenti nel mercato di salvaguardia, entro cui si muove RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA, fino al 31 dicembre 2008, è stata così regolata:
    - ENEL Energia SpA si è aggiudicata la fornitura per le regioni di Toscana, Umbria, Marche, Sardegna, Lazio, Abruzzo, Molise, Campania, Puglia, Basilicata, Calabria, e Sicilia;
    - EXERGIA SpA si è aggiudicata la fornitura per le regioni Piemonte, Valle d'Aosta, Lombardia, Veneto, Trentino Alto Adige, Friuli Venezia Giulia, Liguria ed Emilia Romagna.
- Il 21 maggio 2008 è stata firmata la convenzione tra Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Agenzia Nazionale per la Sicurezza e Gruppo Ferrovie, che disciplina il trasferimento delle attribuzioni all'Agenzia e il suo funzionamento in sede di prima applicazione del Decreto 126/2007, stabilendo che fino a quando l'Agenzia non disporrà di un proprio organico, potrà avvalersi anche da personale del Gruppo Ferrovie. Sono trasferite all'Agenzia le seguenti competenze, attualmente in capo ad RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA:

- emanazione di norme e standard di sicurezza della circolazione;
- omologazione di materiale rotabile o di sue parti connesse con la sicurezza della circolazione;
- validazione dei sistemi di gestione della sicurezza e dei sistemi di mantenimento delle competenze delle Imprese Ferroviarie;
- rilascio, rinnovo, modifica e revoca del certificato di sicurezza alle imprese ferroviarie;
- attività di ispezione ed audit nonché di monitoraggio sull'attività delle imprese ferroviarie.

- Il 28 maggio il Consiglio di Amministrazione della Fondazione Politecnico di Milano ha espresso il proprio gradimento all'ingresso di RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA in qualità di Partecipante Istituzionale alla Fondazione Politecnico di Milano con l'obiettivo di sostenere iniziative di carattere innovativo sul territorio nazionale e di realizzare, attraverso la costituzione del *Joint Research Centre*-Trasporti, un centro di eccellenza per il trasporto su ferro.

Giugno

- Dal 1° giugno sono state introdotte nuove regole antievasione: i viaggiatori possono cambiare il biglietto esclusivamente alle *self service* e alle biglietterie delle stazioni di partenza e non più anche in quelle di arrivo.
- Il 4 giugno l'assemblea dei soci di Ferrovie dello Stato SpA ha nominato il Dott. Antimo Prosperi Consigliere di Amministrazione della Società in sostituzione del Dott. Stefano Scalera, dimissionario dall'11 dicembre 2007.
- Il 10 giugno a seguito della ratifica ministeriale della convenzione fra RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA ed il Ministero dei Trasporti ha preso avvio la prima fase operativa dell'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie.
- Il 15 giugno viene attivata a Milano la tratta da Porta Vittoria a Rogoredo del Passante Ferroviario della città: grazie all'attivazione di questa nuova tratta il servizio ferroviario suburbano raggiunge il sud della città.
- Il 20 giugno è stata avviata la procedura per indire nuove gare europee per l'affidamento del servizio di pulizia dei treni.

Luglio

- Il Parlamento Europeo, ha votato il 9 luglio in seduta plenaria ed in seconda lettura, gli emendamenti alla Direttiva Sicurezza ed al Regolamento ERA sull'ampliamento delle competenze dell'Agenzia Ferroviaria Europea. Gli emendamenti, presentati sulla base di un accordo tra le istituzioni UE che dovrebbero essere ratificati dal Consiglio sono i seguenti:
  - Direttiva Sicurezza: e' stata introdotta la certificazione obbligatoria dei sistemi di manutenzione dei "detentori" dei vagoni entro 2 anni dall'entrata in vigore della Direttiva ed entro 10 anni per i detentori di ogni altro materiale rotabile. Tale posizione era inizialmente sostenuta solo da Italia, Polonia e Parlamento Europeo;
  - Regolamento ERA: l'*European Railway Agency* (ERA) e' stata incaricata di raccogliere in un documento di riferimento tutte le regole nazionali relative alla messa in servizio dei

rotabili ai fini di una semplificazione del processo.

- RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA e la Scuola Superiore Sant'Anna di Pisa hanno siglato il 30 luglio 2008 la Convenzione per la "Ricerca, Sviluppo e Applicazione di strumenti, sistemi di sicurezza e servizi tecnologici avanzati", che prevede una collaborazione di cinque anni nel settore dello sviluppo di sistemi tecnologici per la sicurezza e di strumenti all'avanguardia per la circolazione ferroviaria. Diversi i progetti previsti per i prossimi anni, al fine di rendere più affidabili le reti tecnologiche per la gestione della via e dell'avanzamento del treno, tra cui quello dedicato alla rilevazione degli incendi in galleria.

Settembre

- Il 30 Settembre è stato siglato con le principali Associazioni di consumatori accreditate presso il Ministero dello Sviluppo Economico, il Protocollo d'Intesa per la risoluzione amichevole tra Trenitalia SpA e i Clienti delle vertenze. La sperimentazione durerà per tutto il 2009 e interesserà i treni di Fascia Alta. Verranno considerate le prestazioni e i servizi con scostamenti sostanziali tra l'impegno di Trenitalia SpA assunto tramite documenti ufficiali e quanto effettivamente usufruito dal Cliente.

Dicembre

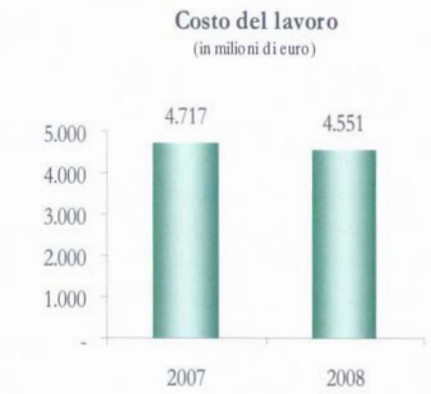
- Il 13 dicembre 2008 è stata inaugurata la nuova linea Alta Velocità/Alta Capacità Milano-Bologna con il primo viaggio del nuovo treno Frecciarossa che ha percorso il tragitto tra le due città in poco più di un'ora. La Cerimonia è stata anche l'occasione per riconsegnare a Milano la Stazione Centrale completamente rinnovata, a seguito del restauro conservativo di tutta la parte monumentale, della nuova biglietteria e nuovi percorsi e spazi usufruibili dalla clientela. A chiusura della giornata, è stato dato avvio al conto alla rovescia per il completamento dei lavori dell'intera rete Alta Velocità/Alta Capacità da Torino a Salerno, prevista esattamente entro i successivi 365 giorni.

RISORSE UMANE

Il numero dei dipendenti del Gruppo è passato dai 93.573 del 31 dicembre 2007 ai 89.431 del 31 dicembre 2008 scontando una diminuzione netta di 4.142 unità.

DIPENDENTI AL 31.12.2007	**93.573**
Entrate	1.903
Uscite	6.045
DIPENDENTI AL 31.12.2008	**89.431**

CONSISTENZA MEDIA 2007	**96.187**
CONSISTENZA MEDIA 2008	**91.442**







Le Relazioni Industriali

Le relazioni sindacali nell'anno 2008 si sono aperte con la sottoscrizione dell'accordo tra Agens e le Organizzazioni Sindacali Nazionali del 24 gennaio sulla proroga al 31 dicembre 2007 della scadenza normativa ed economica del contratto collettivo nazionale del lavoro delle Attività Ferroviarie per consentirne l'allineamento temporale al contratto collettivo nazionale del lavoro degli Autoferrotranvieri nella prospettiva della definizione di un contratto unico per i due settori.

A livello aziendale, nella stessa data è stato concluso l'accordo per la corresponsione del Premio di risultato ai ferrovieri per gli anni 2005 e 2006.

Successivamente il confronto sindacale si è sviluppato, ed è tuttora in corso, su numerose questioni a valenza strategica per le società del Gruppo, conseguenti agli effetti dell'introduzione delle nuove tecnologie ed alla necessità di nuovi modelli organizzativi. Per la società Trenitalia SpA il confronto ha riguardato i settori della manutenzione rotabili, della vendita e assistenza e la composizione dell'equipaggio treno a seguito dell'entrata in esercizio delle nuove tecnologie di sicurezza per il controllo della marcia dei treni; per la società RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA, invece, la manovra, la navigazione e la riorganizzazione delle attività di movimento e manutenzione dell'infrastruttura.

Nel novembre 2008, sulla base dell'intesa siglata presso la Presidenza del Consiglio dei Ministri il 21 novembre 2007, è ripreso il negoziato presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, tra le Associazioni Datoriali e le Organizzazioni Sindacali per la definizione di un Protocollo d'Intesa sulla base del quale avviare il confronto di merito per la definizione del nuovo Contratto Collettivo Nazionale del Lavoro unico della Mobilità.

Infine, a seguito dell'evoluzione del quadro legislativo determinatasi con l'entrata in vigore della L. n. 133/08, sono state definite le modalità procedurali per la prima applicazione nelle aziende del Gruppo della nuova disciplina legale concernente la malattia, i congedi di maternità e paternità e i congedi ex L. 104/92, dandone compiuta informativa alle Organizzazioni Sindacali Nazionali, sottoscrivendo in tal senso con le medesime un verbale di riunione il 14 gennaio 2009.

Nel corso del 2008 la collaborazione con il Comitato Pari Opportunità si è focalizzata, in particolare, sul monitoraggio delle iniziative a favore della sicurezza personale dei dipendenti del Gruppo progettate e realizzate dalla Direzione Protezione Aziendale del Gruppo.

E' inoltre continuata l'attività negoziale, nell'ambito della delegazione CER, per la rinegoziazione della clausola relativa ai riposi fuori residenza prevista nell'accordo CER e ETF del 27 gennaio 2004, in materia di orario di lavoro per il personale mobile del trasporto ferroviario transfrontaliero, trasformato nella Direttiva 2005/47/CE. Con riferimento al medesimo accordo ha preso avvio, inoltre, il coordinamento da parte di Ferrovie dello Stato SpA del gruppo di lavoro CER-ETF costituito per l'attuazione del progetto "*Follow-up of the agreement on the working conditions of mobile workers engaged in interoperable cross-border services*", finanziato dalla Commissione europea. Il progetto è volto a verificare, secondo quanto previsto dalla stessa direttiva, l'attuazione dell'accordo sia sotto il profilo delle prime esperienze applicative che della sua funzionalità, alla luce dell'evoluzione del mercato ferroviario. Ferrovie ha inoltre preso parte, sempre nell'ambito della delegazione CER, al dialogo sociale europeo per l'attuazione dell'accordo CER-ETF del 27 gennaio 2004 sulla patente europea.

Sul fronte della previdenza complementare, operando nell'ambito degli organi di amministrazione del Fondo di previdenza complementare Eurofer, si è provveduto ai necessari aggiornamenti correlati alla attuazione delle disposizioni introdotte dal Decreto Legislativo. n 252/05 sulla riforma della previdenza complementare, nonché alle azioni necessarie alla corretta gestione del Fondo, secondo le indicazioni fornite da COVIP e dal dicastero del Lavoro. Sono proseguite le azioni, sia in termini d'indirizzo che di relazioni industriali, per sviluppare l'informatizzazione dei rapporti e delle comunicazioni con la pubblica amministrazione e gli enti previdenziali. Tale attività ha riguardato in particolare gli obblighi di comunicazione introdotti dal D.M. Lavoro 30 ottobre 2007, che ha unificato rendendole obbligatorie dal 1° marzo 2008 le modalità di comunicazione connesse ai rapporti di lavoro, e prevedendone l'effettuazione esclusivamente mediante l'utilizzo di supporti informatici, nonché sull'informatizzazione delle modalità di denuncia degli infortuni sul lavoro, che dovrebbe entrare a regime con i primi mesi del 2009.

Le Politiche di Gestione e Sviluppo del Personale

Nel 2008 è proseguito il processo di razionalizzazione che ha connotato l'azione gestionale ed organizzativa dell'ultimo biennio. Gli interventi di reingegnerizzazione organizzativa hanno supportato un significativo decremento della consistenza del personale così come l'introduzione di nuove tecnologie ha continuato a produrre gli effetti sul recupero di produttività. E' stato comunque garantito un *turn over* mirato con inserimenti di personale a garanzia del presidio dei settori dell'esercizio ferroviario mentre le assunzioni dal mercato di personale neolaureato o di profilo elevato sono state limitate dal ricorso al processo di *job posting* interno.

Infine tra gli interventi di ottimizzazione operativa va annoverato il progetto "Eccellenza Operativa" che ha ridisegnato i processi amministrativi di supporto con conseguenti margini di miglioramento dell'efficienza.

Lo sviluppo del personale si è concentrato su due filoni di attività: rilevazione delle competenze e revisione di modelli e sistemi di monitoraggio e sviluppo delle competenze di Gruppo. Per ciò che riguarda la rilevazione delle competenze è stato portato avanti il progetto già avviato nel 2007 di *Management Review II step*; l'attività ha comportato la mappatura di competenze tipiche di posizioni ad alto contenuto strategico nel Gruppo. Nel 2008 è stato inoltre impostato il progetto "Quadri Responsabili di Struttura Operativa" con l'obiettivo di identificare le posizioni organizzative operative, ricoperte dai quadri, con impatto sul *core-business* al fine di garantire il presidio efficace delle posizioni così individuate ed assicurare lo sviluppo delle competenze critiche che supportano il piano industriale.

Per ciò che riguarda la revisione di modelli e sistemi di monitoraggio e sviluppo delle competenze, è stato avviato il progetto "Sistema delle Competenze e S.I.V" (Sistema di valorizzazione del contributo delle persone). Lo studio ha consentito di rivedere in chiave evolutiva il processo di *Performance* e di stabilire il modello a tendere del Sistema Professionale di Gruppo.

La Formazione

Nel corso del 2008 si sono concluse le attività di progettazione del corso *on line* la "Formazione in Pillole", rivolto a dirigenti, quadri e neo laureati del Gruppo. Il corso sarà erogato con metodologia *e-learning*, mettendo a disposizione degli utenti 5 moduli didattici (il sistema ferrovia, produzione e circolazione, sicurezza, manutenzione e gestione degli investimenti) finalizzati a fornire una visione sistemica del *know how* ferroviario e dare un'informazione di base sui principali processi produttivi, nonché a favorire la capitalizzazione e lo scambio delle conoscenze tipicamente ferroviarie.

Per la Formazione manageriale si è concluso, nel primo trimestre, il progetto finanziato "La Cultura di Impresa nel Gruppo FS", nato per rafforzare nel management aziendale la cultura di impresa basata sulla creazione del valore e migliorare la capacità di operare su leve di efficienza. Attenzione è stata posta anche per la Formazione Tecnico professionale per la quale sono stati realizzati importanti corsi, rivolti al personale di tutte le società del Gruppo.

Vanno inoltre sottolineati due progetti formativi erogati a società di trasporto russe riguardo "Tecnologie Ferroviarie" ed "*Organization and methodology of consolidation and relevant accounting processes*".

Nei contesti Internazionali (*European Training Group*) dell'UIC continua la partecipazione del Gruppo ai lavori dedicati sia allo sviluppo di nuovo metodologie didattiche, che alla definizione di precisi modelli di sviluppo delle competenze. In questo contesto vengono, inoltre, approfondite specifiche tematiche formative, inerenti la condotta, la circolazione e la sicurezza.

La Sicurezza e la Salute sul lavoro

In materia di sicurezza e salute sul lavoro, a seguito della emanazione del Testo Unico D.Lgs. n. 81/2008, è stato ha avviato un riesame complessivo della gestione della sicurezza del lavoro nelle varie società alla luce delle novità prescrittive previste dal provvedimento.

A seguito delle rilevanti novità normative introdotte, l'Amministratore Delegato di Ferrovie dello Stato ha emanato una disposizione di Gruppo, con la quale le società sono impegnate ad assicurare il più alto livello di sicurezza per ogni attività che comporti rischi per i dipendenti, i clienti e la collettività, con l'obiettivo prioritario della riduzione degli infortuni sul lavoro. In merito alla puntuale attuazione delle norme del Testo Unico, il Gruppo ha posto in essere un insieme di iniziative con interventi normativi, formativi e di aggiornamento delle norme di prevenzione. Sono stati emanati i primi indirizzi per la omogenea e rigorosa attuazione delle disposizioni del provvedimento con specifica rilevanza per le società del Gruppo ed è stata programmata una campagna straordinaria di formazione e informazione rivolta a tutto il personale delle società stesse che si concluderà entro il primo semestre del 2009.

Inoltre, in data 25 settembre 2008, è stato presentato al Consiglio di Amministrazione della Capogruppo il rapporto annuale sulla sicurezza 2008, con il quale è stato dato conto dei risultati conseguiti da Gruppo Ferrovie dello Stato nel campo della sicurezza dei lavoratori, dei viaggiatori e delle persone che transitano nelle strutture ferroviarie nonché del patrimonio di beni dell'azienda.

Infine, il Gruppo sta cooperando con i Ministeri competenti, nell'ambito del percorso di consultazioni delle parti sociali finalizzate alla elaborazione dei decreti legislativi di armonizzazione delle disposizioni.

POLITICA AMBIENTALE

La tutela dell'ambiente è una caratteristica propria della modalità ferroviaria, riconosciuta come la più eco-compatibile fra le tipologie di trasporto. Il Gruppo nel 2008 si è impegnato nel mantenere ed accrescere questo primato, facendone una delle principali leve di vantaggio competitivo del treno. La gestione ambientale responsabile è focalizzata su obiettivi specifici di:

- efficienza energetica e riduzione delle emissioni di anidride carbonica;
- ricerca di opportunità per l'impiego di energia prodotta da fonti innovabili;
- razionalizzazione e minimizzazione dell'utilizzo delle risorse naturali e dell'uso del territorio;
- rispetto di tutte le matrici ambientali, sia nell'esercizio ferroviario sia nella realizzazione delle infrastrutture.

Il Gruppo è fortemente impegnato nella riduzione dell'impatto ambientale connesso all'impiego di materie prime nei propri processi produttivi. In particolare, nell'ambito della progettazione e realizzazione di interventi infrastrutturali per il sistema Alta Velocità, con il riutilizzo dei materiali di risulta viene conseguito non soltanto il risparmio di materie prime non rinnovabili, ma anche la riduzione delle emissioni di CO_2 e dei consumi energetici connessi ai loro cicli produttivi di estrazione e lavorazione. Gli interventi di recupero ambientale di cave esaurite sono frutto della concertazione con gli Enti Locali che porta, mediante le opportune precauzioni ambientali, ad individuare il riempimento dei siti di cava dismessi come la scelta prioritaria per il riutilizzo delle terre di risulta dai lavori di scavo e perforazione, così da poter disporre di nuove superfici da destinare a verde pubblico. In alcuni casi sono stati messi in atto sistemi di trasporto via ferro delle volumetrie di terre di scavo più consistenti, evitando in tal modo di sovraccaricare la rete viaria con un ingente numero di camion, riducendo così sensibilmente anche le emissioni di CO_2 connesse alla esecuzione dei lavori. Le iniziative di riutilizzo non si limitano al reimpiego dei materiali di risulta prodotti nei lavori stessi, ma si estendono anche all'impiego di detti materiali in altri processi produttivi.

Per quanto riguarda l'energia i consumi complessivi d'energia per trazione nel 2008 confermano un *trend* di crescita, come già per il 2007, per effetto dell'incremento della potenza nominale complessiva dei treni sulla rete elettrificata, in particolare degli Eurostar, nonché del miglioramento dei servizi a bordo treno più energivori rispetto a quelli del passato (climatizzazione, illuminazione, bassa tensione per periferiche, Personal Computer etc). Questa situazione è la conseguenza dell'impegno verso il sistema paese del Gruppo che si concretizza nell'aumento della capacità di trasporto anche attraverso la costruzione di nuove infrastrutture e l'acquisto di treni più moderni per un servizio più flessibile, confortevole e sostenibile. Completa il quadro degli interventi l'integrazione modale non solo nel settore merci, ma anche in quello passeggeri attraverso parcheggi di scambio, collegamenti con servizi automobilistici ed aerei. La particolare attenzione che il Gruppo presta all'impatto ambientale ed economico del fattore energetico è anche riscontrabile dai dati sui consumi totali di energia che sono, comunque, costantemente tenuti sotto controllo. È da evidenziare, peraltro, che proprio grazie all'impiego di mezzi sempre più efficienti i consumi specifici (energia per unità di traffico) relativi all'attività di trasporto, restano sostanzialmente invariati pur in presenza di un aumento dei servizi offerti. È stato possibile raggiungere questo risultato perseguendo un articolato programma di sostenibilità, che ha coinvolto tutti i settori di attività. Tra le diverse iniziative avviate da tempo, e proseguite anche nel 2008, la più rilevante è il progetto *Railenergy* che si propone di raggiungere una riduzione del 6% dei consumi energetici

specifici del sistema ferroviario al 2020 (a fronte di una ipotesi di raddoppio dei volumi di traffico rispetto a quelli attuali). L'impegno di Trenitalia prevede la progettazione e lo sviluppo di uno strumento in grado di supportare i macchinisti nella guida efficiente senza penalizzare i tempi di percorrenza. La guida efficiente è, ad oggi, una delle più promettenti tecniche per la riduzione dei consumi energetici; consente infatti di minimizzare le accelerazioni e le frenate tra due fermate, permettendo così la riduzione sia dei consumi energetici di trazione sia dell'usura del sistema frenante. La sua introduzione può portare ad un potenziale risparmio energetico stimabile tra il 10 ed il 20%. Il Gruppo è attento al contenimento dei consumi di risorse energetiche non solo per il servizio di trasporto, ma anche per tutte le attività di supporto ad esso collegate. Nel 2008 si è rafforzato l'impegno a coordinare gli adempimenti connessi alle attività di *Energy Management* ed ai progetti di carattere trasversale in materia energetica. In particolare, quello *dell'Energy Management* è un approccio gestionale che consente di conseguire significativi risparmi economici attraverso:

- l'abbattimento delle perdite di carico indotte sulla rete di distribuzione mediante l'installazione di impianti di rifasamento dell'energia ai punti di utilizzo (cioè le apparecchiature in uso nelle officine e sulla rete);
- la razionalizzazione dei consumi di combustibile per riscaldamento.

Il risultato di tale impegno si è concretizzato in un'evidente riduzione dei consumi elettrici di media e bassa tensione, nonché dei combustibili.

Il Gruppo Ferrovie dello Stato presta, inoltre, particolare attenzione sia al contenimento dei consumi idrici sia allo sviluppo di tecniche per l'ottimizzazione del trattamento delle acque reflue. Sono stati effettuati interventi sugli impianti per migliorare la depurazione e, grazie al recupero delle acque mediante sistemi chiusi, per conseguire un notevole risparmio (minori quantitativi di acqua prelevata dalle reti idriche o dalle falde acquifere). Le aree logistiche ed industriali dei cantieri sono ricoperte con pavimentazioni impermeabili che hanno la duplice funzione di proteggere il suolo da possibili fenomeni di contaminazione e di raccogliere le acque meteoriche e quelle derivanti dalle lavorazioni e renderle disponibili per il riutilizzo nei processi produttivi. In ogni caso si opera sempre in modo da evitare di destinare i volumi in eccesso alle reti fognarie, onde evitare il sovraccarico degli impianti di trattamento delle acque reflue urbane.

Per quanto concerne le emissioni atmosferiche, in linea di principio, l'aumento dei consumi energetici per trazione dovuto al maggior traffico ferroviario ha come conseguenza un incremento delle emissioni stesse, dirette ed indirette, di inquinanti atmosferici. Tuttavia se, come auspicabile, la maggiore offerta di trasporto su ferro sarà utilizzata in conseguenza di uno *shift* modale dalla gomma e dall'aereo verso la rotaia, ne potrà conseguire un risparmio di circa 2,5 milioni tonnellate di CO_2 l'anno nel settore trasporti. Per quanto riguarda il trasporto delle merci sono state sviluppate diverse iniziative come, ad esempio, la cosiddetta Autostrada viaggiante che consente il trasporto di camion su speciali carri ferroviari; in particolare, l'AFA (Autostrada Ferroviaria Alpina) avviata nel 2004 per collegare Italia e Francia attraverso il valico del Frejus, ha permesso nel solo 2008 di evitare emissioni di CO_2 per circa 600 tonnellate. Sempre in relazione alla riduzione delle emissioni di CO_2 e di altri inquinanti atmosferici, il Gruppo è impegnato anche nell'utilizzo di impianti di produzione energetica che sfruttano fonti alternative, in linea con una strategia che prevede di implementare su larga scala l'utilizzo di pannelli fotovoltaici, collocati sui propri siti, contribuendo così non solo ad abbassare l'emissione di gas serra, ma

a produrre ed impiegare energia pulita per usi diversi da quelli della trazione. Relativamente all'attuazione degli impegni previsti dal protocollo di Kyoto, che al momento coinvolge direttamente gli impianti presenti nelle officine di manutenzione, il Gruppo si sta muovendo in diverse direzioni, sempre con l'obiettivo di avere effetti positivi sulle emissioni di sostanze inquinanti:

- possibile incremento dell'utilizzo del "gasolio emulsionato" anche per l'alimentazione della centrali termiche presso gli impianti oltre che, come già testato negli anni scorsi, quale combustibile ad uso trazione con benefici ambientali in termini di riduzione delle emissioni di ossidi di azoto;
- progressiva conversione a metano delle centrali termiche ad uso civile (riscaldamento) ed industriale, che servono i nodi logistici e tecnici a servizio della rete (stazioni e officine);
- avanzamento del programma di elettrificazione della rete ferroviaria italiana, che già oggi risulta fra quelle a più alto tasso (oltre 70%) di elettrificazione in Europa; incrementando la trazione elettrica, più pulita, si possono sfruttare anche i benefici della positiva evoluzione del mix energetico nazionale (crescente uso di fonti rinnovabili);
- piantumazione (afforestazione/riforestazione), durante le fasi di realizzazione delle linee AV delle aree interessate, per creare un "polmone verde" che favorisce altresì il processo di assorbimento della CO_2 emessa.

Le società del Gruppo sono altresì impegnate nel miglioramento dell'efficacia e del livello di sostenibilità del processo di gestione dei rifiuti, dalla loro generazione, passando per il loro riutilizzo, fino alla messa a dimora definitiva in apposite discariche. I crescenti investimenti infrastrutturali, il rinnovo del parco rotabili e la maggiore offerta di servizi degli ultimi anni hanno fatto registrare un progressivo aumento della produzione complessiva di rifiuti cui si contrappone, tuttavia, la riduzione dei rifiuti pericolosi. Attualmente, grazie a progetti specificamente finalizzati all'ottimizzazione della gestione dei rifiuti, il 65% di questi ultimi è avviato a processi di recupero; le iniziative di più ampio rilievo in questo settore sono:

- progetto "TrenoDesk", in fase pilota in Trenitalia, per l'informatizzazione totale "*on-line*" delle operazioni di movimentazione dei rifiuti previsti dalla Legge (registrazione, rendicontazione delle quantità e tipologie di rifiuti e del destino di smaltimento);
- progetto "*Thorad*", in sviluppo da parte di RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA assieme al CNR, per l'inertizzazione e recupero delle traversine in legno impregnate di creosoto, recuperate durante le attività di manutenzione della sede ferroviaria e sostituite da elementi in cemento armato;
- monitoraggio e controllo, a cura di TAV e Italferr, della gestione dei rifiuti prodotti dai General Contractor e dagli appaltatori coinvolti nella realizzazione delle opere AV.

La problematica del rumore associato all'esercizio ferroviario è strettamente connessa al rapporto tra la ferrovia ed il tessuto territoriale e sociale. Negli ultimi anni questa ha accresciuto la sua rilevanza, con l'ampliamento dell'infrastruttura, l'aumento della velocità media dei treni e la progressiva urbanizzazione delle zone limitrofe all'infrastruttura stessa. La mitigazione degli impatti acustici è diventato, conseguentemente, un elemento importante della sostenibilità ambientale per il Gruppo FS che, in osservanza alla normativa in materia, sta procedendo al censimento dei ricettori ed alla valutazione delle tipologie di interventi da porre in essere. In generale il Gruppo FS ha definito un articolato programma

di risanamento acustico delle linee esistenti e, già dal 2004, sono stati individuati ed approvati gli interventi più urgenti da realizzare tramite Protocolli d'Intesa con gli Enti Locali interessati, in particolare Regioni e Province.

In conclusione si può affermare che nel Gruppo viene svolta in maniera costante sia l'attività di bonifica e risanamento del territorio interessato da pregresse attività ferroviarie, sia la progettazione e realizzazione degli interventi di mitigazione ambientale. Gli interventi comprendono anche l'inserimento ambientale delle opere d'arte, la realizzazione e il collaudo dei presidi per l'abbattimento del rumore e delle vibrazioni, le mitigazioni dell'impatto generato dai cantieri, il ripristino delle aree dei cantieri al termine dei lavori, la bonifica dei siti contaminati e l'esecuzione delle opere di mitigazione ambientale e sociale.

RAPPORTI CON I CLIENTI

Nel corso del 2008 è continuato l'impegno della società Trenitalia nella realizzazione di iniziative volte alla maggiore soddisfazione della clientela.

Dal punto di vista dell'offerta, nel 2008 vi è stato un forte incremento sul **segmento Mercato** che ha visto, nel settore dell'Alta Velocità, il raggiungimento del punto massimo con l'avvio dell'orario a dicembre 2008 contestualmente all'apertura della Linea Alta Velocità Milano-Bologna. Sull'intero anno l'aumento complessivo dell'offerta è stato pari al 7,6%. Le opportunità offerte dal mutato scenario infrastrutturale sono state colte attraverso nuovi collegamenti no stop Milano-Roma (AV Fast) con un tempo di percorrenza di 3 ore e 30 minuti e nuovi collegamenti Milano-Napoli (AV Fast) in 4 ore 50 minuti con fermate intermedie a Bologna e Roma Tiburtina. Sono stati inoltre velocizzati i collegamenti Milano-Roma-Napoli-Salerno esistenti e sensibilmente velocizzati anche i treni Eurostar e Alta Velocità da Torino e Milano verso Roma, Napoli e Salerno, con un recupero di 37 minuti nella tratta Milano-Bologna e di 6 minuti nella tratta Roma-Napoli.

Per quanto riguarda il segmento Eurostar è stato creato un *network* di relazioni ES* Fast per collegare alcune tra le principali località italiane (Venezia, Genova, Verona, Lamezia Terme, Bari e Rimini) con la capitale in meno di quattro ore, è stato velocizzato il collegamento Roma-Puglia ed infine si è introdotta una nuova coppia di Eurostar sulla tratta Roma-Ancona.

Nel segmento EurostarCity i servizi di collegamento Eurostar tra Milano e Torino verso la costa adriatica sono stati gradualmente sostituiti con i nuovi treni EurostarCity, mantenendo i precedenti orari e tempi di percorrenza. I treni EurostarCity hanno anche sostituito i servizi Intercity e Intercity Plus sulle direttrici Torino-Milano-Venezia-Trieste e su alcuni servizi della tirrenica Torino-Roma-Napoli-Salerno, in attesa della rimodulazione completa dell'offerta in conseguenza delle tempistiche di consegna dei nuovi materiali.

La puntualità dei treni Alta Velocità ed Eurostar ha visto una sensibile crescita nel corso dell'anno passando dal 88,6% del 2007 al 91,5% del 2008.

Nel **segmento riferito al servizio Universale**, ossia tutti i treni appartenenti alla lista condivisa con il Ministero dei Trasporti del 14 marzo 2008 avente per oggetto "l'impegno dei fondi relativo ai servizi pubblici ferroviari passeggeri di media e lunga percorrenza", il prodotto Intercity è stato caratterizzato

da un diverso perimetro di offerta, comportando una riduzione della produzione del segmento in termini di treni-km, pari al 7,5%. Per quanto riguarda il settore Notte è proseguita la razionalizzazione dell'offerta, conseguente alla forte flessione della domanda, con una riduzione del 3%; questo ha anche permesso la razionalizzazione dell'utilizzo del materiale rotabile accantonando il materiale obsoleto. Sono stati poi variati i percorsi e gli orari di alcuni treni in modo da migliorare i tempi di percorrenza. Anche sull'Internazionale vi è stata una riduzione dell'offerta complessiva, conseguente alla flessione del mercato, accompagnata da una mirata azione di miglioramento qualitativo dei treni.

La percentuale dei treni a media/lunga percorrenza arrivati puntuali a destinazione o, comunque, con un ritardo compreso nella fascia 0-15 minuti, è passata dall'88,5% del 2007 all'89,7% del 2008. Il miglioramento rispetto al precedente esercizio è riconducibile ad una migliore gestione delle tracce orarie e ad una maggiore efficienza del materiale rotabile. In particolare: in miglioramento l'Intercity che è passato dall'86,1% del 2007 all'86,9% del 2008; stabile il Notte, che si è attestato sull'86,8% ed in lieve miglioramento l'Internazionale che passa dal 92,9% del 2007 al 93,2% del 2008.

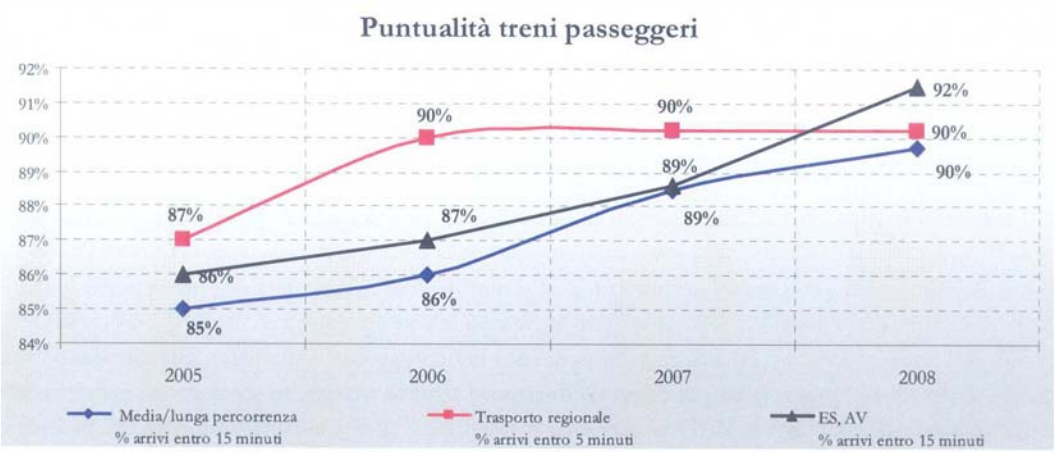
Il **Trasporto Regionale** ha fatto registrare un incremento complessivo dell'offerta di treni km pari a circa l'1% rispetto al 2007. Il 2008 è stato caratterizzato dalla necessità di rinnovare i contratti di servizio con le Regioni a statuto ordinario scaduti tutti il 31 dicembre 2007. Trenitalia SpA, per la prima volta, ha definito i corrispettivi sottesi al servizio offerto agganciandoli ad una logica di "catalogo del servizio". Il "catalogo" ha ridefinito la modalità di riconoscimento dei corrispettivi sulla base dell'individuazione di diversi *driver*s, quali i prezzi orari per categoria di treno e servizio offerto, in sostituzione della modalità unica correlata alla definizione del "corrispettivo a treno km". Tale modalità, utilizzata nei precedenti contratti di servizio, era ancorata ai criteri definiti da un decennio ed integrata con provvedimenti puntuali nel corso del 2007 e del 2008 al fine di una riparametrazione che consentisse alla società un primo parziale riequilibrio dei conti economici regionali. La quantificazione dei corrispettivi sulla base del "catalogo" ha evidenziato, per ciascuna Regione, la storica insufficienza degli stanziamenti previsti dai precedenti contratti di servizio al fine di una congrua remunerazione dei fattori della produzione tra i quali il capitale investito che ha risentito, nel corso degli ultimi anni, degli importanti investimenti che Trenitalia SpA, in sostanziale autonomia, ha effettuato per il rinnovo del materiale rotabile. L'insufficienza degli stanziamenti finanziari necessari a coprire i corrispettivi derivanti dall'applicazione del "catalogo" ha determinato, di fatto, una moratoria che si è protratta per l'intero anno 2008, fatta esclusione per quanto riguarda la Provincia Autonoma di Trento.

La percentuale dei treni del trasporto regionale arrivati a destinazione con un ritardo compreso nella fascia 0 – 15 minuti è risultato in linea gli stessi risultati ottenuti nel 2007 (97%). Con riferimento ai treni arrivati a destinazione nella fascia 0 – 5 minuti la performance risulta lievemente migliore del 2007 (90,3% contro 90,2%).

Il **settore Cargo**, infine, nel corso del 2008 ha posto in essere importanti attività rivolte alla sua riorganizzazione ed alla selezione dei suoi mercati di riferimento. L'insieme dell'offerta della *Business Unit* di riferimento di Trenitalia è stata articolata tra i servizi a Mercato e quelli a servizio Universale e, su tale base, è in corso di realizzazione una coerente separazione dei sistemi di rendicontazione economica dei due segmenti. Come per il trasporto passeggeri, il servizio Universale, contribuito dallo Stato, consente l'erogazione dei servizi di trasporto merci verso destinazioni il cui livello di traffico non consentirebbe l'organizzazione autonoma di attività economicamente sostenibili. La *Business Unit*, nel corso del 2008, ha posto in essere analisi di redditività sistematiche dei traffici per singolo ciclo treno per tutti i treni

della filiera del trasporto completo (combinato e convenzionale) consentendo di assumere decisioni sulle singole relazioni e sui singoli clienti. Significative le azioni intraprese per migliorare, rispetto al 2007, la puntualità dei convogli in partenza (+1,5% fascia 0-5 minuti; +0,7% fascia 0-30 minuti) e in arrivo (+2,1% fascia 0-30 minuti; +1,2% fascia 0-60 minuti).

Per quanto riguarda l'infrastruttura, nel corso dell'esercizio è continuata l'attività di monitoraggio della soddisfazione del cliente quale elemento primario per la valutazione dell'efficacia delle iniziative relative al servizio clienti e quale stimolo per piani di miglioramento.



Infine, sul fronte della qualità del servizio, nel corso del mese di giugno 2008 sono state avviate le procedure per l'avvio del bando di gara per i servizi di pulizia dei rotabili e degli impianti industriali al fine di rispondere ad una pressante esigenza di un significativo miglioramento di tale fattore determinante per offrire servizi di qualità al cliente. Quest'esigenza è particolarmente sentita dai passeggeri del servizio del Trasporto Regionale dove dovrà essere concentrato lo sforzo maggiore nel corso del 2009.

QUADRO MACROECONOMICO

La crisi del mercato del credito, delle banche e dei mercati finanziari ha determinato nel 2008 un simultaneo arresto delle aspettative di crescita dell'economia mondiale dando avvio ad una fase recessiva dai contorni e dalla durata non ancora certi.

Le Banche Centrali, nel corso del 2008, hanno intensificato l'attività di sostegno al sistema finanziario al fine di scongiurarne il rischio liquidità con forte incremento delle disponibilità e riduzione dei tassi di interesse.

Tali interventi monetari espansivi sono stati possibili anche grazie al rientro delle pressioni inflazionistiche, guidate dal progressivo calo dei prezzi delle materie prime e del petrolio in particolare.

In contemporanea, i Governi dei maggiori paesi industrializzati e dei paesi emergenti hanno approvato interventi di nazionalizzazione del rischio del credito, al fine di scongiurare il fallimento (rischio di controparte) dei maggiori istituti finanziari, oltre ad interventi di sostegno dell'economia reale i cui effetti si sostanzieranno presumibilmente nella seconda metà del 2009.

Gli "effetti ricchezza" negativi legati alla caduta degli indici di borsa, al calo dei prezzi degli immobili ed un peggioramento delle condizioni nel mercato del lavoro hanno conseguentemente deteriorato il clima di fiducia delle famiglie e delle imprese generando una forte contrazione dei consumi e degli investimenti.

Il tasso di crescita del PIL mondiale risulta in diminuzione rispetto al dato 2007 di circa 1,5 punti percentuali (+3,9% del 2008 contro +5,4% dell'anno precedente). La contrazione della domanda interna dei paesi industrializzati non è più compensata dalla crescita della domanda estera dei paesi emergenti nei quali, al contrario, si evidenzia una contrazione degli investimenti.

Le stesse dinamiche di forte rallentamento del ciclo economico hanno caratterizzato le economie dei paesi dell'area euro che, nel corso del 2008, hanno registrato la caduta dei consumi delle famiglie ed un robusto segnale di frenata degli investimenti. Il tasso medio annuo di crescita del PIL, nonostante l'attuazione di politiche di bilancio a sostegno dell'economia, si è attestato su un modesto +0,8 %, con una contrazione di circa due punti percentuali rispetto al 2007.

Per l'Italia tutti gli indicatori hanno evidenziato un drastico peggioramento dell'attività economica, una pronunciata caduta degli indici di fiducia e dei consumi delle famiglie e delle imprese ed una pesante flessione della produzione industriale.

In particolare, il PIL ha segnato una contrazione del -1%, in netta decelerazione rispetto al +1,4% del 2007, generata principalmente dalla flessione dei consumi nazionali (-0,9%), sui quali pesano, in particolare, la spesa delle famiglie (-0,5%, di cui: Alimentari – 2,5%, Durevoli -6,2% e, in controtendenza, Servizi, compreso il trasporto, +1,5%) e gli investimenti (-2,7%, di cui: -3,2% per Macchinari e Mezzi di trasporto, -0,6% per Costruzioni). E' inoltre proseguita la tendenza alla riduzione delle immatricolazioni di autovetture (-20% nel quarto trimestre, - 13,4% su base annua 2008).

L'andamento dei prezzi al consumo ha consentito di attutire, in parte, l'effetto della compressione del potere d'acquisto per le famiglie e per le imprese. La caduta del prezzo del petrolio, passato nel volgere di quattro mesi da 147 a 40 dollari per barile, ha velocemente limitato i rischi di inflazione. La crescita dei prezzi alla produzione è passata dall'8,7% di luglio al 2,3% di novembre, così come i prezzi al

consumo hanno registrato una variazione complessiva annua del 3,3%, in contrazione rispetto al 4,1% di luglio.

Andamento dei mercati di riferimento e del traffico ferroviario nazionale

Gli effetti "depressivi" della crisi economica sulla domanda di mobilità complessiva hanno comportato, sul settore dei trasporti, un calo dei volumi sia del traffico passeggeri che del traffico merci.

In particolare, i dati per il settore merci hanno evidenziato una flessione generalizzata di tutte le modalità di trasporto, riflettendo così il brusco calo della produzione industriale (-3,8% nel 2008) e la contrazione degli scambi commerciali. Il trasporto aereo ha realizzato volumi in contrazione del 10% in termini di tonnellate movimentate, anche in considerazione della crisi del "vettore di bandiera". Forti segnali di debolezza sono emersi anche dal trasporto marittimo con variazioni nulle di traffico, nonostante una dinamica ancora positiva del traffico *container* realizzata nei primi 11 mesi del 2008. Il trasporto autostradale, dopo aver realizzato una crescita complessiva del 20% nel periodo 2000-2007, presenta, per la prima volta, una diminuzione dell'1,8% in termini di veicoli km pesanti ed una diminuzione dell'8,8% delle immatricolazione dei veicoli commerciali.

Nel settore passeggeri si sono evidenziati risultati differenti, sia per modalità di traffico sia per tipologia di percorrenza. Il trasporto aereo ha realizzato un calo complessivo dell'1,8% in termini di passeggeri trasportati, con una flessione del -3,5% per i viaggi con origine e destinazione nazionale e una diminuzione del -0,5% per quelli internazionali. Il trasporto stradale ha riscontrato forti difficoltà legate sia all'incremento del prezzo del carburante del primo semestre che alla crisi economica emersa nel secondo semestre. Le percorrenze dei veicoli km leggeri sulla rete autostradale nazionale, dopo una crescita complessiva del 18,3 % realizzata negli ultimi sette anni, per la prima volta sono diminuite dello 0,3%. La mobilità nei grandi centri urbani ha registrato un sensibile incremento, pari allo 0,8% della quota modale del trasporto collettivo (ferrovia e autobus) ed una riduzione della quota modale dei mezzi privati. Il trasporto marittimo, distinguendosi dalle altre modalità, ha realizzato tassi di crescita di circa il 4% in termini di viaggiatori trasportati.

In Italia il grado di liberalizzazione del trasporto ferroviario è tra i più elevati fra i paesi europei. Al 31 dicembre 2008 le imprese che hanno ottenuto la licenza ferroviaria rilasciata dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti sono 56; di queste, 27 sono munite di certificato di sicurezza e 20 hanno contratti attivi di utilizzo tracce.

Gli operatori terzi hanno realizzato complessivamente 10 milioni di treni km con un tasso di crescita di circa il 25% rispetto al 2007; dei volumi sopra richiamati, circa 7,2 milioni sono realizzati nel trasporto merci portando la quota di mercato dei cosiddetti *new comers* al 12% su scala nazionale.

Focus sul traffico passeggeri e merci

Nel corso del 2008 è continuato l'impegno del Gruppo sul percorso strategico e sugli obiettivi "cardine" individuati nel Piano Industriale 2007-2011 condiviso con l'Azionista.

Mentre, da un lato, l'eccellenza operativa e il miglioramento tecnologico continuo hanno costituito obiettivi trasversali al Gruppo, sul fronte del traffico viaggiatori, i "servizi a Mercato" – prevalentemente servizi di Alta Velocità, Eurostar ed Eurostar City – si sono contraddistinti per una forte concentrazione sulla redditività e i "servizi Universali" – servizi di media e lunga percorrenza individuati dal Ministero dei Trasporti con l'accordo del 14 marzo 2008, alcuni merci ed i servizi di trasporto regionale – sulla loro sostenibilità economico-finanziaria e patrimoniale.

In particolare, gli sforzi del Gruppo si sono concentrati sulla nuova impostazione dei contratti di servizio a Committenza Pubblica al fine di garantire "certezza, esigibilità ed equità" dei corrispettivi per le prestazioni erogate.

Il 13 dicembre 2008, come già accennato, il Gruppo ha inaugurato la nuova linea Alta Velocità/Alta Capacità Milano-Bologna, penultima tappa verso il completamento della c.d. "metropolitana veloce" d'Italia previsto per la metà di dicembre 2009. I nuovi tempi di percorrenza, l'accesso al servizio, la qualità del viaggio in treno rispetto ad altre modalità hanno garantito l'avvio di una profonda rivoluzione nel settore dei trasporti nazionali: durante il primo mese di operatività, nel collegamento Roma-Milano il treno, come quota modale, ha raggiunto e superato per la prima volta il trasporto aereo. Tale rivoluzione è destinata a produrre i suoi effetti in modo compiuto da quando, dal prossimo dicembre in poi, sarà appunto completato l'intero asse ad Alta Velocità Torino-Salerno.

I viaggiatori km trasportati da Trenitalia, in valore assoluto, hanno raggiunto i 45,8 miliardi di cui circa 22,2 miliardi relativi ai servizi di trasporto regionale e locale (+1,7%) e 23,6 miliardi relativi al complessivo dei servizi di media e lunga percorrenza (-2,4%). In particolare i volumi di domanda soddisfatta nel settore della media e lunga percorrenza mostrano, in coerenza con le politiche di offerta programmate, i seguenti andamenti per segmento:

- la crescita del 0,7% dei viaggiatori km dei "servizi a Mercato", pur in presenza del rilevante incremento tariffario attuato a inizio anno;
- la lieve diminuzione del "servizio Universale" (-1,1%) e la marcata flessione dei "servizi non Mercato/non Contribuiti" (-10,8 %).

La produzione, espressa in treni km, è rimasta sostanzialmente stabile con una variazione complessiva di segno negativo di un solo 0,2 %, in particolare:

- i "servizi a Mercato" di media e lunga percorrenza hanno realizzato un incremento della produzione offerta del 5,8% con un volume totale pari a circa 30 milioni di treni km;
- il "servizio Universale" di media e lunga percorrenza ha sviluppato un volume complessivo pari a 35,6 milioni di treni km, con una flessione del 2,4%;
- i "servizi non Mercato/non Contribuiti" di media e lunga percorrenza, in coerenza con la scelta strategica operata dall'azienda di ottimizzare la produzione complessiva, sono stati ridotti del 16,4% con un volume complessivo pari a 15,7 milioni di treni km.

- i treni km realizzati dal trasporto regionale e locale, in crescita dello 0,9%, sono stati complessivamente pari a 187,5 milioni.

Dati traffico media e lunga percorrenza		**2008**	**2007**	**Variaz %**
VIAGGIATORI km - MERCATO	milioni	9.313	9.248	0,7
VIAGGIATORI km - UNIVERSALE CONTRIBUITO	milioni	9.900	10.014	(1,1)
VIAGGIATORI km - NON MERCATO/ NON CONTRIBUITO	milioni	4.373	4.904	(10,8)
TOTALE	milioni	**23.586**	**24.166**	**(2,4)**
TRENI km - MERCATO	migliaia	29.706	28.067	5,8
TRENI km - UNIVERSALE CONTRIBUITO	migliaia	35.561	36.450	(2,4)
TRENI km- NON MERCATO/NON CONTRIBUITO	migliaia	15.689	18.759	(16,4)
TOTALE	migliaia	**80.956**	**83.276**	**(2,8)**
Dati traffico trasporto regionale				
VIAGGIATORI – km	milioni	22.180	21.819	1,7
TRENI –km	migliaia	187.486	185.838	0,9
TOTALE TRAFFICO PASSEGGERI				
TOTALE VIAGGIATORI – km	milioni	45.766	45.985	(0,5)
TOTALE TRENI – km	migliaia	268.442	269.114	(0,2)

Il "*load factor*" del trasporto di media e lunga percorrenza è pari a circa il 51%, mentre quello del trasporto regionale è complessivamente pari al 31% con forti variazioni tra i risultati realizzati nelle fasce orarie "di punta" ed in quelle "di morbida".

Nel traffico merci i risultati conseguiti hanno mostrato segnali differenti nel corso dell'anno: ad un andamento positivo registrato nel primo semestre è seguita, in concomitanza con il pieno manifestarsi degli effetti della crisi sulla produzione industriale, una forte contrazione dei volumi nel secondo semestre; ciononostante complessivamente il Gruppo ha trasportato, in leggero incremento sui risultati dell'anno precedente, un volume di oltre 28 miliardi di unità di traffico ed ha sviluppato operazioni intermodali su circa 7 miliardi di tonnellate km.

I risultati riflettono la strategia di specializzazione e di sviluppo internazionale lungo gli assi, i valichi e le principali direttrici europee. La crescita complessiva è stata garantita soprattutto dal forte incremento sia dei volumi realizzati all'estero da Trenitalia tramite accordi di *soustraitance* - +54,5 % - sia dei volumi conseguiti dalla società controllata TX Logistik, +16,9 %. La strategia di concentrazione è proseguita, in coerenza con gli indirizzi di piano industriale, con una riduzione del reticolo impianti serviti del 36,6% (a fine 2008 sono 199 rispetto ai 314 dell'anno precedente) conseguente ad una razionalizzazione dell'offerta del trasporto convenzionale "a carro singolo" (flessione dei volumi pari all'11,4 %).

Dati traffico merci - solo Trazione		**2008**	**2007**	**Variaz %**
TONNELLATE – km	milioni	28.125	28.050	0,3
TRENI -	migliaia	62.839	66.700	(5,8)

In sintesi, quindi a volumi gestiti in leggera crescita, la produzione complessiva di treni km, pari a circa 63 milioni, si è ridotta del 6% circa.

Si è quindi proseguito nel conseguire un netto miglioramento nell'utilizzo degli *asset* dedicati al settore merci con un ulteriore sensibile incremento della produttività: il carico medio conseguito è infatti pari a 435 tonnellate medie a treno, con un incremento del 6% rispetto all'anno precedente.

Scenario ferroviario europeo

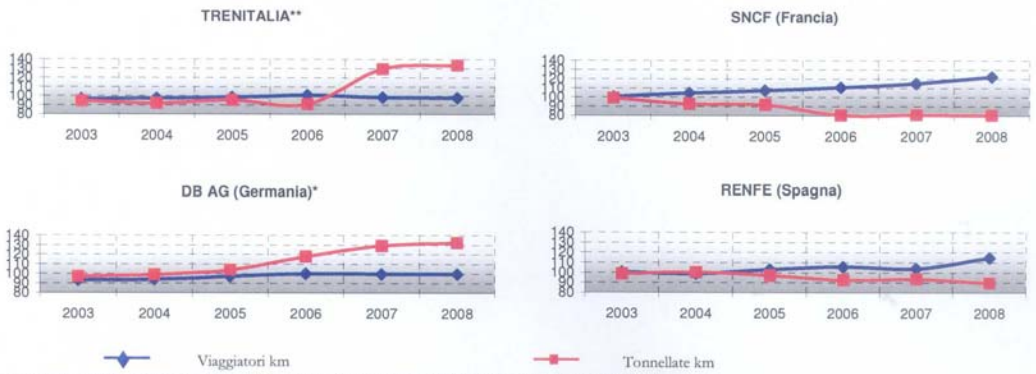
Nel corso dei primi sei mesi del 2008 le imprese di trasporto ferroviario europeo, sia ex monopolisti nazionali che operatori terzi, hanno realizzato risultati estremamente positivi in termini di mobilità soddisfatta. Il rallentamento della crescita che ha contraddistinto il terzo trimestre si è però successivamente trasformato in una pesante flessione dei volumi negli ultimi mesi dell'anno. Complessivamente la domanda di trasporto ferroviario in Europa (paesi UE con l'aggiunta della Svizzera e della Norvegia) è cresciuta rispetto all'anno precedente di circa il 4% sia in termini di viaggiatori km termini che di tonnellate km.

Per il settore viaggiatori la Spagna e la Francia hanno registrato i tassi di crescita più rilevanti pari rispettivamente al 10,4 % di RENFE, realizzato soprattutto nel trasporto pubblico locale, ed al 6,3 % di SNCF, conseguito grazie al successo modale del TGV Est Europeo. La Germania (DB AG) ha evidenziato un tasso di crescita del 3,6 %, coerente con la media europea.

Il crollo della produzione industriale europea ha fortemente influenzato i risultati di tutti gli operatori del trasporto merci. Nello specifico, l'intensa riduzione degli scambi internazionali, evidenziata da una flessione complessiva delle relative tonnellate km del -4,8%, è stata affrontata dalle imprese ferroviarie attraverso una politica commerciale aggressiva incentrata sull'utilizzo della leva prezzo. I risultati della principale impresa ferroviaria europea nel settore merci, la DB AG, hanno evidenziato una crescita significativa, seppur non costante, dei volumi del 15% (nei primi mesi del 2008 il tasso di crescita tendenziale era pari al 18%) realizzata anche con importanti acquisizioni di operatori sia logistici sia di trazione e contraddistinta, comunque, da una sostanziale stabilità negli scambi internazionali. L'ampiezza della crescita e le dimensioni complessive raggiunte dall'operatore, che da solo gestisce il 31% dei volumi europei, hanno sostenuto l'incremento dei volumi del traffico merci in Europa, compensando la flessione realizzata dagli altri principali *player*. Complessivamente sia SNCF che RENFE hanno registrato tassi di decremento dei traffici pari rispettivamente all'11,6 % e al 7,3 %. La pesante congiuntura internazionale ha colpito duramente anche le economie emergenti dei paesi dell'est europeo che, dopo anni di forte crescita in termini di volumi, hanno registrato flessioni anche superiori al 10 % (come, ad esempio, PKP in Polonia e CFR in Romania) rispetto al 2007.

Evoluzione del traffico viaggiatori e merci nelle principali imprese ferroviarie europee

numero indice 2001 = 100



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

**I passeggeri-km di Trenitalia dal 2006 sono comprensive anche del traffico (quota 50%) della società Cisalpino Ag

Le tonnellate-km di Trenitalia dal 2006 sono comprensive anche del traffico delle società controllate e del traffico interdivisionale/infragruppo

ANDAMENTO ECONOMICO E SITUAZIONE PATRIMONIALE-FINANZIARIA DEL GRUPPO

Principali dati operativi	2008	2007	%
Lunghezza della rete ferroviaria (km)	16.529	16.335	1,2%
Treni km viaggiatori m/l percorrenza (migliaia)	80.956	83.276	(2,8%)
Treni km viaggiatori trasporto regionale (migliaia)	187.486	185.838	0,9%
Viaggiatori km su ferro (milioni)	45.766	45.985	(0,5%)
Viaggiatori km su gomma (milioni)	1.692	1.699	(0,4%)
Tonnellate km (milioni) (1)	28.125	28.050	0,3%
Unità di traffico/Treni km(unità)	228	226	1,2%
Unità di traffico/km di linea (milioni)	4,47	4,85	(7,8%)
Dipendenti (2)	89.431	93.573	(4,4%)

(1) Dato riferito al trasporto ferroviario - solo trazione

(2) Consistenza di fine periodo (società consolidate integralmente, compresa la Capogruppo)

Nel seguito viene presentato e commentato il Conto Economico Consolidato riclassificato del Gruppo.

Conto Economico Consolidato Riclassificato

in milioni di euro

	2008	2007	Differenze	%
Ricavi da Traffico	**6.125**	**5.918**	**207**	**3,5%**
- Ricavi da mercato	3.800	3.691	109	3,0%
- Ricavi da contratto di servizio	2.325	2.227	98	4,4%
Altri ricavi	**1.691**	**1.767**	**(76)**	(4,3%)
Ricavi da Servizi di Infrastruttura	1.041	1.154	(113)	(9,8%)
Altri ricavi e prestazioni	650	613	37	6,0%
Ricavi operativi	**7.816**	**7.685**	**131**	**1,7%**
Costo del lavoro	(4.551)	(4.717)	166	3,5%
Altri costi netti	(2.230)	(2.505)	275	11,0%
Costi operativi	**(6.781)**	**(7.222)**	**441**	**6,1%**
MARGINE OPERATIVO LORDO	**1.035**	**463**	**572**	**123,5%**
Ammortamenti netti e svalutazione cespiti	(772)	(675)	(97)	(14,4%)
Accantonamenti netti e sval. crediti attivo circolante	(335)	(451)	116	25,7%
Saldo oneri/proventi diversi	178	88	90	102,3%
RISULTATO OPERATIVO	**106**	**(575)**	**681**	**118,4%**
Saldo gestione finanziaria	(274)	(225)	(49)	(21,8%)
Componenti straordinarie nette	337	551	(214)	38,8%
RISULTATO ANTE IMPOSTE	**169**	**(249)**	**418**	**167,9%**
Imposte	(153)	(160)	7	4,4%
RISULTATO DELL'ESERCIZIO	**16**	**(409)**	**425**	**103,9%**
RISULTATO DEL PERIODO DI GRUPPO	8	(418)	426	101,9%
RISULTATO DEL PERIODO DI TERZI	8	9	(1)	(11,1%)

Il Gruppo Ferrovie dello Stato chiude l'esercizio 2008 con un risultato netto positivo di 16 milioni di euro, rispetto all'esercizio precedente che ha registrato una perdita di 409 milioni di euro.

L'andamento economico del 2008, che ha anticipato il progressivo raggiungimento degli obiettivi previsti nel piano industriale al 2011, evidenzia risultati significativamente migliori rispetto all'esercizio precedente, dovuti a un ulteriore passo nel percorso di sostanziale recupero di redditività avviato fin dall'esercizio 2007. Tale miglior risultato si riflette sia a livello di MOL che di Risultato Operativo e di Risultato Netto.

Il margine operativo lordo si attesta, infatti, a un valore positivo di 1.035 milioni di euro, con un incremento di 572 milioni di euro rispetto all'esercizio 2007.

Tale risultato riflette un miglioramento in termini percentuali sia dei ricavi operativi (1,7%) che dei costi operativi che si riducono dell'6,1%.

Nel dettaglio, i ricavi operativi aumentano nel complesso di 131 milioni di euro.

Di questi, 109 milioni di euro si riferiscono a ricavi da mercato, legati principalmente a:

- maggiori ricavi del traffico viaggiatori, sia nel settore della media e lunga percorrenza che in quello regionale e metropolitano (120 milioni di euro), dovuti principalmente a Trenitalia (102 milioni di euro) e per 18 milioni di euro al trasporto su gomma (Sita e Tevere TPL); il positivo andamento dei ricavi della media e lunga percorrenza su ferro è imputabile prevalentemente alla fascia dei "servizi a Mercato" che ha registrato un aumento di 97 milioni di euro rispetto al 2007 (+11,8%) riconducibile ad un incremento dell'offerta ma anche al significativo aumento della qualità del servizio ed, in particolare, del tasso di puntualità; aumenta anche la componente del "servizio Universale contribuito" (+31 milioni pari al 6,3% rispetto al 2007), mentre il segmento dei "servizi non a mercato e non contribuito", evidenzia una riduzione dei ricavi, pari a 46 milioni di euro, (-12,3% rispetto al 2007), cui si accompagna una forte riduzione dei costi legata ad un minor volume di offerta (-16,4%) in coerenza con gli obiettivi strategici definiti. A determinare, invece, l'aumento dei ricavi del settore metropolitano e regionale (21 milioni di euro) hanno inciso la messa a regime nel 2008 della tariffa sovraregionale, applicata solo nella ultima parte del 2007, nonché altri aumenti tariffari realizzati nella seconda parte del 2007 e nel corso del primo semestre 2008, che hanno portato alla crescita sia dei viaggiatori trasportati (+1,7%) che del relativo ricavo medio unitario (+1,0%);
- minori ricavi del traffico merci (11 milioni di euro), riconducibili essenzialmente alle società della logistica che registrano un decremento nel traffico interno (-27 milioni di euro) parzialmente compensato dall'aumento del traffico internazionale (+16 milioni di euro).

Altri 98 milioni di euro di incremento si riferiscono ai ricavi da Contratto di Servizio per:

- maggiori ricavi con le Regioni (76 milioni di euro) derivanti principalmente, dall'incremento degli stanziamenti governativi a copertura dell'inflazione 2007 (21 milioni di euro), dai corrispettivi della Regione Friuli Venezia Giulia a seguito del nuovo contratto stipulato per effetto dell'applicazione del "Federalismo fiscale" (32 milioni di euro) e dai servizi aggiuntivi richiesti dalle Regioni (17 milioni di euro);
- maggiori ricavi da Contratto con lo Stato per 21 milioni di euro netti, per effetto degli ulteriori stanziamenti previsti dalla Legge Finanziaria 2008 e successivi Decreti attuativi. In particolare sono incrementati di 38 milioni di euro gli stanziamenti per il "servizio Universale contribuito" per la media e lunga percorrenza, mentre sono diminuiti di circa 7 milioni di euro quelli relativi al trasporto regionale a valere sui servizi relativi alle Regioni a Statuto Speciale e di 10 milioni di euro riferiti ai minori stanziamenti dell'anno verso società del settore cargo.

Fra gli Altri ricavi spicca infine la diminuzione dei ricavi da servizi di infrastruttura (-113 milioni di euro) legati ai minori stanziamenti in Legge Finanziaria.

I costi operativi, al netto della rettifica dovuta alle capitalizzazioni, evidenziano una forte diminuzione di 441 milioni di euro dovuta principalmente all'incremento dei volumi di queste ultime (per 334 milioni di euro complessivi) cui si contrappone - sotto il margine operativo - un correlato aumento dei costi per ammortamenti (pari a 97 milioni di euro totali) in conseguenza anche della revisione del processo di stima del materiale rotabile di cui si accenna più avanti.

I costi operativi lordi, pertanto, evidenziano un decremento rispetto all'esercizio precedente, pari a 60 milioni di euro, derivante dall'effetto combinato di più fattori quali:

- la riduzione del costo lavoro per 166 milioni di euro, effetto dell'ulteriore fase di avanzamento del percorso di innovazione tecnologica a supporto della razionalizzazione dei processi industriali, pur in presenza di un incremento delle retribuzioni unitarie legato alla dinamica dell'inflazione e dei rinnovi contrattuali;
- l'incremento, per effetto di cause esogene alla gestione aziendale che hanno portato ad un aumento generalizzato del prezzo dell'energia, dei costi per l'acquisto di combustibile ed energia elettrica per la trazione dei treni e per l'illuminazione e la forza motrice di materiali (112 milioni di euro) parzialmente compensati dai rimborsi della Cassa Conguaglio Settore Elettrico (82 milioni di euro);
- i maggiori costi di periodo per servizi, relativi soprattutto a:
  - oneri di trasporto e spedizione da parte delle società del settore merci (10 milioni di euro), recuperati sui ricavi del traffico merci;
  - altre prestazioni di terzi, per 18 milioni di euro, derivanti in parte dalla nuova convenzione stipulata da RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA con il Ministero dell'Interno/Polizia Ferroviaria nella quale sono previste nuove indennità di vigilanza negli scali e nelle stazioni (8 milioni di euro);

ai quali si contrappone la prosecuzione della politica di contenimento e di ottimizzazione delle spese, attuata a partire dall'ultimo trimestre del 2006, che ha consentito nell'esercizio, fra altro, un ulteriore risparmio nei costi per l'acquisto di software (9 milioni di euro), a seguito della razionalizzazione dei servizi richiesti, nei costi di manutenzione e riparazione dei beni immobili e mobili (20 milioni di euro), dovuti alla diminuzione dei costi di manutenzione della linea infrastrutturale e all'internalizzazione degli interventi di manutenzione ciclica sui rotabili e nelle prestazioni professionali (5 milioni di euro).

Il Risultato Operativo - che si attesta per la prima volta ad un valore positivo di 106 milioni di euro, con un miglioramento di 681 milioni di euro rispetto al 2007 - sconta i già citati maggiori ammortamenti netti (97 milioni di euro), minori accantonamenti e svalutazioni (116 milioni di euro) e un minor saldo positivo degli oneri e proventi diversi (90 milioni di euro).

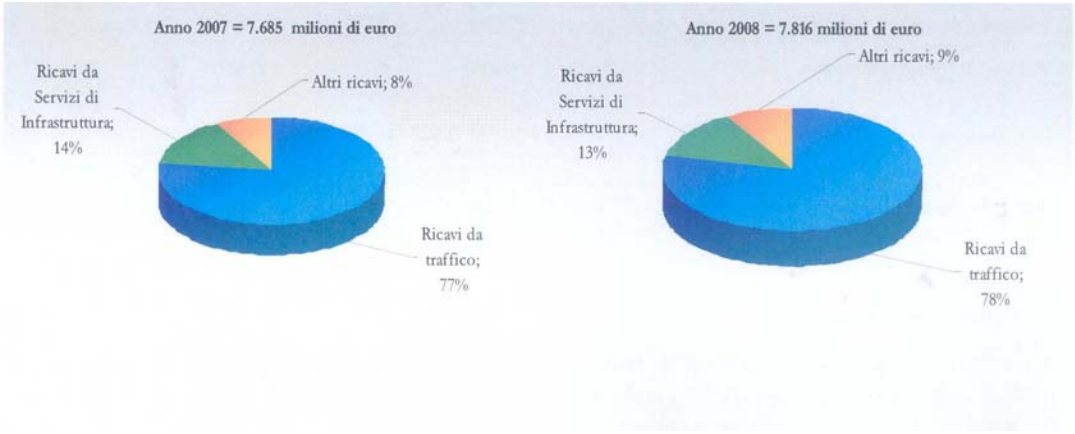
I maggiori ammortamenti, come già accennato, sono relativi, in particolare, a Trenitalia S.p.A, e sono dovuti principalmente alla rideterminazione della vita utile del materiale rotabile che ha comportato un incremento di 130 milioni di euro, a fronte, come precedentemente accennato, di maggiori capitalizzazioni per 244 milioni, compensati dal decremento delle svalutazione delle immobilizzazioni, rispetto all'esercizio precedente, di 23 milioni di euro

Il risultato netto sconta, infine:

- il saldo della gestione finanziaria negativo per 274 milioni di euro, con un peggioramento rispetto all'esercizio precedente di 49milioni di euro, determinato dalla dinamica dei tassi medi d'interesse, che ha comportato maggiori oneri sui debiti obbligazionari di Ferrovie dello Stato SpA (43 milioni di euro) accesi per l'acquisto di materiale rotabile di Trenitalia.
- l'incidenza positiva delle componenti straordinarie (per oltre 330 milioni di euro) che includono principalmente rilasci, da parte di RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA, del fondo per rischi ed oneri relativo alla vertenza con l'Enel (137 milioni di euro), sopravvenienze attive per 45 milioni di euro, sempre riferite a RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA e principalmente collegate a rilasci di fondi esuberanti ed a indennizzi assicurativi, proventi per multe e penalità applicate da Trenitalia ai fornitori per consegne tardive di nuovo materiale rotabile, per 48 milioni di euro, ed infine contributi residui riconosciuti dallo Stato a Trenitalia per la remunerazione degli obblighi di servizio pubblico fino al 2003, per 72 milioni di euro.

Si precisa, infine, che Trenitalia, come accennato in precedenza, ha effettuato ad inizio 2008 un approfondito studio, basato su analisi interne realizzate dalla Direzione Tecnica, che ha consentito di affinare, a decorrere dell'esercizio 2008, il processo di stima della vita utile del materiale rotabile, tenendo presente la forte evoluzione tecnologica che quest'ultimo ha avuto negli ultimi tempi, e in parallelo di ridefinire il trattamento delle manutenzioni sui rotabili alla luce degli effetti della reingegnerizzazione dei processi, nel pieno rispetto degli *standard* di sicurezza imposti dai competenti organi di controllo.

La trattazione in dettaglio delle modifiche apportate, che incrementano in sostanza le capitalizzazioni e gli ammortamenti di periodo, sono illustrate nei criteri di redazione e valutazione e nelle informazioni sullo Stato Patrimoniale e sul Conto economico; tali modifiche, coerenti con i principi contabili correntemente utilizzati dalle aziende del settore, hanno determinato sul conto economico dell'esercizio 2008 un effetto positivo sul risultato netto pari a 110 milioni di euro. Qualora la modifica fosse stata operata anche nell'esercizio 2007, la stessa avrebbe comportato un effetto positivo pari a 140 milioni di euro.



Stato Patrimoniale Consolidato Riclassificato

in milioni di euro

	31.12.2008	31.12.2007	Differenze
ATTIVITA'			
Capitale circolante netto gestionale	26	(485)	511
Altre attività nette	1.088	223	865
Capitale circolante	**1.114**	**(262)**	**1.376**
Immobilizzazioni tecniche	74.392	73.874	518
Partecipazioni	393	390	3
Fondi ristrutturazione e rettifica cespiti (-)	(22.977)	(23.473)	496
Capitale immobilizzato netto	**51.808**	**50.791**	**1.017**
TFR	(2.856)	(3.080)	224
Altri fondi	(4.646)	(4.692)	46
Totale fondi	**(7.502)**	**(7.772)**	**270**
TOTALE CAPITALE INVESTITO NETTO	**45.420**	**42.757**	**2.663**
COPERTURE			
Posizione finanziaria netta a breve	(1.090)	(3.020)	1.930
Posizione finanziaria netta a medio/lungo	10.300	9.761	539
Posizione finanziaria netta	**9.210**	**6.741**	**2.469**
Mezzi propri	**36.210**	**36.016**	**194**
TOTALE COPERTURE	**45.420**	**42.757**	**2.663**

Raffronto con il consuntivo

Il Capitale investito netto si è incrementato nel corso del 2008 di 2.663 milioni di euro come effetto dell'aumento derivante sia dal Capitale circolante (+1.376 milioni di euro), che dal Capitale immobilizzato netto (+1.017 milioni di euro).

Il Capitale circolante netto gestionale, che si attesta a 26 milioni di euro positivi, fa registrare un incremento di 511 milioni di euro attribuibile essenzialmente a:

- maggiori crediti di RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA (35 milioni di euro), di Tevere (58 milioni di euro), compensati dai minori crediti delle società del trasporto merci (Cemat 12 milioni di euro e Italcontainer 5 milioni di euro), conseguenti alla diminuita attività degli ultimi mesi dell'esercizio;
- minori crediti di Trenitalia per il Contratto di Servizio, per i servizi di trasporto pubblico locale effettuati nelle Regioni a Statuto Speciale/Province Autonome (136 milioni di euro), per l'incasso dei crediti vantati verso alcune Regioni dopo lo sblocco dei pagamenti da parte di quest'ultime, compensati dai maggiori crediti verso lo Stato per 27 milioni, derivanti da corrispettivi da contratto di servizio pubblico del settore merci relativi al 2008 e da ulteriori crediti riconosciuti per il contratto di servizio pubblico 2007. Si precisa, inoltre, a fine esercizio, Trenitalia ha incassato tutti i crediti maturati verso il Ministero dell'Economia e delle Finanze a valere del Contratto di Servizio 2008 (484 milioni di euro), del D.L. 60/2008 (80 milioni di euro) e del D.L. 112/2008 (300 milioni di euro), oltre ad una corresponsione aggiuntiva di 72 milioni di euro quale remunerazione degli obblighi di servizio pubblico con lo Stato fino al 2003 per un importo complessivo pari a 936 milioni di euro;
- minori debiti verso fornitori a seguito della contrazione delle attività svolte da TAV che ha portato ad una riduzione dei debiti correlati (270 milioni di euro) in parte compensata dai maggiori debiti fatti registrare da RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA e Trenitalia (rispettivamente 92 milioni di euro e 16 milioni di euro);
- incremento degli immobili e terreni di *trading*, per 332 milioni, a seguito principalmente delle scissioni tra RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA, Sistemi Urbani e la Capogruppo, che hanno comportato una riclassifica di alcuni compendi immobiliari iscritti in precedenza tra le immobilizzazioni materiali alla voce di magazzino in quanto destinate alla vendita (per un valore complessivo di 326 milioni di euro).

L' incremento delle Altre attività nette, pari a 865 milioni di euro, deriva principalmente da:

- minori crediti di RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA verso il Ministero dell'Economia e delle Finanze (321 milioni di euro) in conseguenza degli incassi ricevuti nel periodo, pari a 4.212 milioni di euro (di cui 1.242 milioni di euro per il Contratto di Programma e 2.970 milioni di euro per contributi in conto impianti), contrapposti all'iscrizione dei crediti per il Contratto di Programma dell'anno, per 1.086 milioni di euro in conto esercizio, e per 2.805 milioni di euro per contributi destinati agli investimenti strutturali da ricevere ai sensi della Legge Finanziaria 2008;
- minori crediti di Trenitalia verso il Ministero dell'Economia e delle Finanze (50 milioni di euro), derivanti dall'incasso delle somme dovute in forza del Contratto di Servizio Pubblico relativi all'anno 2001;
- maggiori crediti vantati da RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA verso l'Unione Europea, altri Ministeri e altri (57 milioni di euro) per contributi in conto impianti da erogare, e verso la Cassa Conguaglio Settore Elettrico per contributi energia elettrica per trazione (62 milioni di euro);
- maggiori crediti per contributi *ex lege* n. 166/2002, riconosciuti dal Ministero dell'Economia e delle Finanze nel corso del 2008 nei confronti dalle società del gruppo operanti nel settore merci (32 milioni di euro);

- minori acconti per contributi conto impianti, iscritti sulla base degli stanziamenti operati dal MEF e dall'Unione Europea, che verranno portati a riduzione delle immobilizzazioni sulla base dell'avanzamento delle opere infrastrutturali (816 milioni di euro);
- maggiore saldo della gestione Iva (200milioni di euro), minori debiti verso l'Erario per Irap (35 milioni di euro), nonché minori debiti verso istituti previdenziali (22 milioni di euro);

L'incremento delle Immobilizzazioni tecniche per 518 milioni di euro è attribuibile in particolare all'aumento degli investimenti del periodo, pari a 6.096 milioni di euro, e alla rivalutazione del valore di alcune officine di Trenitalia operata ai sensi dell'art.15, D.L. 29 novembre 2008, n.185, pari a 190 milioni di euro, compensati dai contributi in conto impianti per 3.969 milioni di euro, iscritti principalmente da RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA e da TAV, dagli anticipi per 104 milioni di euro, dagli ammortamenti dell'esercizio per 1.221 milioni di euro, dalle dismissioni per 90 milioni di euro, nonché dalle riclassifiche di alcuni compendi immobiliari e cespiti radiati da alienare alla voce rimanenze per 382 milioni di euro.

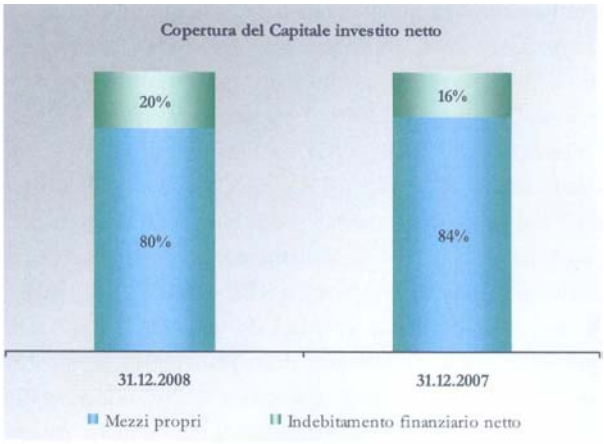
La variazione in diminuzione dei Fondi di ristrutturazione e rettifica cespiti (496 milioni di euro) è correlata interamente all'utilizzo da parte di RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA del fondo integrativo per la copertura degli oneri relativi agli ammortamenti delle immobilizzazioni tecniche e delle minusvalenze generate dalla vendita delle immobilizzazioni stesse.

La Posizione Finanziaria netta si attesta ad un valore negativo di 9.210 milioni di euro, con un peggioramento di 2.469 milioni di euro rispetto al 31 dicembre 2007. Tale variazione è principalmente correlata:

- ai debiti obbligazionari (-600 milioni di euro) emessi dalla Capogruppo e interamente sottoscritti da Eurofima, per il finanziamento degli investimenti in materiale rotabile di Trenitalia;
- al rimborso da parte di TAV del finanziamento concesso dall'ex San Paolo – IMI per complessivi (+250 milioni di euro);
- all'estinzione, da parte di Trenitalia del finanziamento a breve termine ottenuto dalla Banca Nazionale del Lavoro (+78 milioni di euro);
- all'accensione del finanziamento con la Banca Europea degli Investimenti (BEI) da parte di Grandi Stazioni (-90 milioni di euro), finalizzato a finanziare gli investimenti di riqualificazione che la società deve operare nelle dodici stazioni del *network*;
- il rimborso totale da parte di Grandi Stazioni del contratto di finanziamento con il Monte Paschi di Siena (+38 milioni di euro) e con Calyon S.A. (+19 milioni di euro);
- al rimborso parziale del debito relativo al finanziamento BEI da parte di RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA e TAV (rispettivamente +102 milioni di euro e +36 milioni di euro);
- alla minore esposizione verso enti creditizi da parte di Fercredit relativa ad operazioni finanziarie a breve (+154 milioni di euro) e da parte di Tevere TPL (+27 milioni di euro);
- all'estinzione del finanziamento concesso verso dalla BIIS S.p.A (ex Banca Opi SpA) trasferito alla Capogruppo a seguito della scissione totale della società Ferrovie Reale Estate, avvenuta nel 2007 (+139 milioni di euro);

- al rimborso dei prestiti concessi dalla Cassa Depositi e Prestiti da parte di TAV (+22 milioni di euro);
- all'accensione di un prestito da parte della Capogruppo con Cassa Depositi e Prestiti/Dexia Crediop SpA destinato al finanziamento della prosecuzione dei lavori della linea Alta velocità Torino – Milano – Napoli (-550 milioni di euro);
- ai maggiori debiti verso società di factoring a seguito della cessione di crediti pro-solvendo da parte della società Tevere (-62 milioni di euro);
- al decremento delle disponibilità liquide sui conti correnti bancari e postali e sul Conto Corrente di Tesoreria (-1.653 milioni di euro), e al decremento degli investimenti in operazioni di pronti contro termine (-381 milioni di euro).

I Mezzi propri passano da 36.016 milioni di euro a 36.210 milioni di euro per effetto principalmente dell'utile dell'esercizio (16 milioni di euro) della riserva da rivalutazione iscritta a seguito della citata rivalutazione da parte di Trenitalia, al netto del fondo imposte differite (177 milioni di euro), della fluttuazione positiva dei cambi (8 milioni di euro), nonché della variazione negativa del capitale dei terzi (9 milioni di euro).



FATTORI DI RISCHIO

GESTIONE FINANZIARIA

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

Nel corso del 2008 il Gruppo ha posto in essere le seguenti operazioni per la provvista di mezzi finanziari:

- nel mese di luglio è stato stipulato un prestito obbligazionario per 600 milioni di euro (Eurofima) volto a reperire risorse per gli investimenti in materiale rotabile di Trenitalia SpA. Tale prestito emesso da Ferrovie dello Stato SpA è caratterizzato dall'indicizzazione al tasso Euribor a sei mesi e prevede il rimborso dopo 5 anni (2013). I fondi rivenienti dal prestito obbligazionario sono stati destinati a Trenitalia SpA attraverso un contratto di finanziamento *intercompany* che replica sostanzialmente le caratteristiche del prestito principale.
- sempre nel mese di luglio, Ferrovie dello Stato SpA, a seguito di procedura negoziata, ha stipulato un contratto di prestito per un importo massimo di 800 milioni di euro con la Riunione Temporanea di Concorrenti composta da Cassa Depositi e Prestiti e Dexia Crediop. La struttura del prestito ha previsto l'utilizzo progressivo del credito attraverso erogazioni su base mensile fino a febbraio 2009, un ammortamento a rata trimestrale costante a partire dal 31 marzo 2009 e scadenza finale al 29 dicembre 2009. Le somme rivenienti da tale finanziamento sono state utilizzate da Ferrovie dello Stato per la concessione di prestiti *intercompany,* rispettivamente ad RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA e TAV SpA, finalizzati alla prosecuzione dei lavori relativi al "Sistema Alta Velocità / Alta Capacità" della linea TO-MI-NA. Al 31 dicembre 2008 Ferrovie dello Stato SpA ha utilizzato il finanziamento per complessivi 550 milioni di euro ripartiti attraverso i suddetti prestiti *intercompany* tra RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA (134,5 milioni di euro) e TAV SpA (415,5 milioni di euro). Si informa che il 2 febbraio 2009 la somma delle erogazioni mensili richieste da Ferrovie dello Stato ha raggiunto l'ammontare massimo di 800 milioni di euro. Il prestito in oggetto è assistito dalla cessione del credito derivante a Ferrovie dello Stato SpA dai suddetti prestiti *intercompany* a favore della suddetta Riunione Temporanea di Concorrenti e dal privilegio in forma di pegno su c/c su una quota parte delle somme di volta in volte disponibili su apposito conto corrente di FS.

Si segnala infine che la Capogruppo, attraverso la propria Direzione Finanza, ha dato seguito all'attività di supporto e consulenza, iniziata nel corso del 2007 a favore di alcune società controllate, nell'ambito dell'attività di negoziazione e strutturazione di operazioni finanziarie.

In particolare, Grandi Stazioni SpA il 14 aprile 2008 ha ristrutturato la provvista a lungo termine – originariamente accesa dalla stessa società in contropartita di Monte dei Paschi di Siena a condizioni maggiormente onerose – riuscendo ad avviare e finalizzare il rifinanziamento di tale iniziativa attraverso la BEI (Banca Europea degli Investimenti). Il finanziamento dell'ammontare massimo di 150 milioni di euro è destinato ai lavori di ammodernamento ed adeguamento funzionale/architettonico dei tredici

principali scali ferroviari italiani e prevede l'utilizzo dei fondi entro il 31 dicembre 2009 nonché l'intervento di banca Calyon nella qualità di garante della BEI.

Inoltre si informa che, Centostazioni SpA, sempre con il supporto di Capogruppo nella selezione dell'istituto finanziatore attraverso una procedura negoziata e nella fase di strutturazione, l'11 febbraio 2009 ha concluso con BNL (Gruppo BNP) un prestito dell'ammontare massimo di 14 milioni di euro con utilizzo dei fondi entro il 30 giugno 2009. Il prestito ha durata decennale con ammortamento semestrale e prevede l'indicizzazione degli interessi all' Euribor a sei mesi.

Nella strutturazione di tale operazione il Gruppo è riuscito, proprio attraverso BNL, a realizzare il primo intervento di S.A.C.E (Servizi Assicurativi Commercio Estero S.p.A) nell'ambito del disposto ex Legge Finanziaria 2007 per il finanziamento delle infrastrutture. S.A.C.E. ha nel caso di specie coperto il ruolo di garante del 50% delle somme dovute da Centostazioni SpA a BNL.

Per quanto riguarda le politiche del Gruppo per la gestione dei rischi finanziari Ferrovie dello Stato SpA ha avviato nel corso del 2006 i servizi di *financial risk management* per la controllata Trenitalia SpA.

L'obiettivo della complessiva strategia consiste nella predeterminazione di una significativa parte degli oneri finanziari prospettici, in coerenza con l'orizzonte temporale espresso dalla struttura del portafoglio di debito, il quale a sua volta deve essere correlato con la struttura e la composizione degli *asset* e dei futuri *cash flow*.

A tale scopo è stata prevista una operatività attraverso strumenti derivati tradizionali (quali a titolo di esempio *IRS, FRA, COLLAR, CAP, SWAPTION, etc.*) e, ove opportuno, di tipo strutturato.

Al 31 dicembre 2008 sono stati utilizzati esclusivamente *Interest Rate Swap e Interest Rate Collar* per le coperture di medio/lungo termine mentre per le coperture di breve termine sono stati utilizzati per la prima volta *Forward Rate Agreement/Interest Rate Swap* di breve durata (vedi successivo "Focus sugli Strumenti Derivati").

Gli strumenti finanziari derivati sono definiti in modo tale da massimizzare la correlazione tecnico-finanziaria con le passività coperte in termini di ammontare nozionale e tasso di interesse sottostante e, ove possibile, è preferito il *mirroring* dell'operazione oggetto di copertura. Si sottolinea che tutti i derivati negoziati fino al 31 dicembre 2008 replicano il debito sottostante oggetto di copertura.

Accanto alla definizione della politica di *interest rate risk management* per Trenitalia SpA, è stata definita la connessa *policy* di *credit risk* associata all'operatività in derivati.

Al fine di evitare concentrazioni di tale rischio di credito, è stato stabilito che nessuna controparte possa assumere posizioni superiori al 15% del valore nozionale del debito oggetto di copertura e che il *rating* minimo sia pari almeno ad "A -".

Al 31 dicembre 2008 Trenitalia ha in essere 14 *ISDA Master Agreement* con primari istituti nazionali ed internazionali in possesso dello *standing* creditizio richiesto ed ha operato nel rispetto dei limiti di concentrazione sopraccitati. Nessuna controparte ha in essere un valore nozionale dei derivati di medio/lungo termine pari a più del 15% del portafoglio di debito oggetto di copertura.

FOCUS SUGLI STRUMENTI DERIVATI

Il Gruppo Ferrovie fa uso di strumenti derivati nell'ambito di strategie di copertura finalizzate alla gestione del rischio di tasso di interesse; in particolare, l'obiettivo è la limitazione delle variazioni di flussi di cassa relativi a operazioni di finanziamento in essere.

Per quanto concerne le coperture di lungo termine di Trenitalia SpA, al 31 dicembre 2008 ed a partire dal primo semestre del 2006, la Direzione Finanza di Ferrovie dello Stato SpA, coerentemente con la strategia di gestione del rischio di tasso all'uopo definita, ha stipulato in nome e per conto di Trenitalia stessa diciannove operazioni di *Interest Rate Swap* ed undici operazioni di *Interest Rate Collar*.

Il valore nominale complessivo del portafoglio derivati di medio/lungo termine conclusi fino al 31 dicembre 2008 è di 2.104,6 milioni di euro, di cui 1.274,6 milioni di euro per *Interest Rate Swap* e 830 milioni di euro per *Interest Rate Collar*.

Tutti i derivati di medio/lungo termine conclusi da Trenitalia SpA sono da intendersi "di copertura" in quanto costruiti in modo da replicare perfettamente le caratteristiche del debito coperto in termini di tasso (Euribor a sei mesi), durata e piano di ammortamento. Le operazioni di copertura sono state poste in essere al netto dello *spread* associato al debito sottostante.

Per quanto attiene le coperture di breve termine, invece, nel corso del mese di novembre 2008 sempre in coerenza con la strategia di gestione del rischio di tasso per il breve periodo, la Capogruppo ha stipulato in nome e per conto di Trenitalia quattro *Forward Rate Agreement/Interest Rate Swap* di breve durata.

Tali strumenti derivati sono stati posti in essere con la finalità di bloccare il costo di una parte del debito indicizzato all'Euribor limitatamente ad un solo semestre di competenza dell'esercizio 2009.

Al 31 dicembre 2008, il valore nominale complessivo del portafoglio derivati di breve termine è pari a 420 milioni di euro.

Il Valore al Mercato del complessivo portafoglio derivati di breve termine su tasso di interesse, calcolato con le formule di valutazione *standard* di mercato, è negativo a fine 2008 per Trenitalia SpA e pari a 0,92 milioni di euro.

Gli altri strumenti finanziari derivati attualmente presenti nel Gruppo si riferiscono principalmente ad operazioni di copertura delle operazioni di provvista a lungo termine necessarie al finanziamento del Programma Alta Velocità e realizzate nel corso dell'esercizio 2002 direttamente dalle società operative TAV e RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA; in particolare sono presenti tre *Interest Rate Swap* che replicano il nozionale (per 622 milioni di euro e 511 milioni di euro rispettivamente per TAV e RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA), il piano di ammortamento e la durata dell'operazione coperta ed hanno la finalità di trasformare sinteticamente debiti originariamente accesi a tasso variabile in debiti a tasso fisso. La stipula di tali contratti è avvenuta, di concerto con il Ministero dell'Economia e delle Finanze, al fine di predefinire e stabilizzare, in un'ottica di lungo periodo, l'onere complessivo dell'indebitamento legato al progetto Alta Capacità/Alta Velocità in misura fissa e con l'obiettivo anche di facilitare la determinazione prospettica degli andamenti economici delle iniziative. Il Valore al Mercato al 31 dicembre 2008 è negativo e pari a 134,33 milioni di euro (di cui TAV -69,5 milioni di euro ed RFI -64,8 milioni di euro).

Nell'ambito delle operazioni di cartolarizzazione dei crediti Iva del 2003 è in essere un *Interest Rate Swap* tra Ferrovie dello Stato SpA e la società Euterpe Finance.

Ferrovie dello Stato SpA si é impegnata a pagare ad Euterpe Finance i flussi di cassa contrattualmente basati sull'Euribor a sei mesi più *spread*, maturati sulla provvista accesa per il pagamento dell'*Initial Purchase Price*, ed a ricevere gli interessi attivi che l'Agenzia delle Entrate riconoscerà sul capitale oggetto di cessione.

Tale *Interest Rate Swap* è stato valutato in base all'ipotesi di atteso incasso dei residui crediti, ormai limitati alla sola Imposta Patrimoniale, entro il 30 giugno 2009. In base all'applicazione di tale criterio il valore prudenziale di stima risulterebbe negativo e pari a 0,49 milioni di euro.

Nel corso del primo semestre 2008 Ferrovie dello Stato SpA ha estinto un secondo *swap* (in contropartita di Société Générale) aventi le medesime caratteristiche finanziarie del suddetto. A seguito del totale rimborso dei crediti fiscali avvenuto il 17 aprile 2007 ed al pressochè completo pagamento degli interessi originariamente ceduti, Ferrovie dello Stato SpA e Société Générale hanno provveduto alla chiusura anticipata dello *swap* il 12 febbraio 2008.

RISCHI DI MERCATO

Un elemento fondamentale da tenere in considerazione per quanto riguarda il trasporto passeggeri, settore in cui il Gruppo svolge principalmente la sua attività di mercato, è rappresentato dalla competizione modale dove il completo avvio delle linee di Alta Velocità previsto per fine 2009 permetterà al settore ferroviario di competere con le altre modalità di trasporto, aereo e auto, in modo determinante anche attraverso una ulteriore riduzione dei tempi di percorrenza. Il fattore critico di successo in questo segmento di mercato sarà sempre più la qualità del servizio offerto. Per questo il Gruppo ha avviato importanti azioni che possano permettere di rispondere alle aspettative dei clienti cosi come evidenziato in precedenza nel paragrafo relativo ai "Rapporti con i clienti".

Un'attenzione a sé merita il settore del Trasporto Regionale dove occorre che siano definiti i nuovi contratti pluriennali di servizio con le Regioni che consentano di programmare, sulla base di risorse certe, i programmi di produzione e gli eventuali investimenti in nuovo materiale rotabile. Risulta, infatti, del tutto evidente che, in questo contesto, le azioni che può mettere in atto il Gruppo possono solo in parte mitigare i rischi di mercato in quanto solo l'intervento finanziario del committente dei servizi regionali potrà consentire un miglioramento sostanziale del servizio incrementando l'offerta laddove oggi sono evidenti le maggiori criticità per il sovraffollamento dei treni, in particolare nelle ore di punta nei grandi nodi metropolitani, e mettendo a disposizione le risorse necessarie per un massiccio piano di rinnovamento del materiale rotabile.

I rischi di mercato sono particolarmente evidenti nel settore Cargo dove ad una esigenza di ristrutturazione della sua organizzazione si sta palesando una severa contrazione del mercato. Le rigidità nell'utilizzo delle risorse umane rende ancor più fragile la possibilità di competizione con altri operatori, dove la acquisita posizione di favore del settore gomma determina, di fatto, una ulteriore quota di complessità nella capacità di competizione. I costi della produzione sono influenzati poi da alcuni fattori difficilmente controllabili, come ad esempio il costo dei carburanti, che rappresentano un significativo ammontare, ed i costi dell'energia per trazione il cui utilizzo è oramai, con lo sviluppo crescente dei

servizi ad alta velocità, ampiamente superiore alla fascia di garanzia ed i cui prezzi sono quindi soggetti alle oscillazioni di mercato.

RISCHI OPERATIVI

Il Gruppo opera nel settore del trasporto ferroviario attraverso l'ausilio di complessi sistemi di produzione e di controllo. Da un punto di vista operativo i maggiori rischi che si possono verificare derivano da criticità relative alla mancata rispondenza alle specifiche funzionali contrattuali dei nuovi rotabili in consegna da parte dei costruttori che, oltre a provocare difficoltà operative, in alcuni casi è stata anche la causa di pesanti disservizi. A tale proposito sono state intraprese azioni particolarmente severe nei confronti dei fornitori e in alcuni casi sono state utilizzate modalità completamente diverse di messa in esercizio dei rotabili, prevedendo un coinvolgimento pieno del costruttore per periodi lunghi di prova, senza la presa in consegna del rotabile.

Un ulteriore elemento di rischio è connesso al complesso scenario in cui opera il Gruppo con riferimento ai rapporti con la Pubblica Amministrazione. L'assunzione di impegni pluriennali nei confronti di terzi fornitori, rende infatti, necessario che lo Stato assicuri non solo la certezza delle risorse finanziarie contrattualizzate per mezzo del Contratto di Programma e del Contratto di Servizio, ma anche la sincronia finanziaria tra lo stanziamento e l'erogazione dei contributi necessari per il pagamento degli investimenti.

Si evidenzia infine come naturalmente il Gruppo Ferrovie, data anche la sua complessità, non si sottrae a tutti quei rischi tipici legati all'esercizio dell'attività d'impresa che possono essere collegati al personale, all'ambiente, al reperimento delle risorse necessarie al fine di finanziare gli investimenti, nonché alla progettazione e realizzazione degli stessi. L'impegno, l'attenzione e le azioni sia da parte dei vertici e del management, che degli operatori tutti, volte a mitigare i rischi cui il Gruppo è sottoposto sono sempre alti e costanti, come evidenziato negli specifici paragrafi presenti nella Relazione sulla Gestione ("Risorse Umane","Politica ambientale","Investimenti") a cui pertanto si rimanda.

ANDAMENTO ECONOMICO E SITUAZIONE PATRIMONIALE E FINANZIARIA DI FERROVIE DELLO STATO SpA

Conto economico riclassificato

in milioni di euro

	2008	2007	Differenze	%
Ricavi operativi	**208**	**246**	**(38)**	**(15,4%)**
Costo del lavoro	(53)	(61)	8	13,1%
Altri costi	(98)	(135)	37	27,4%
Capitalizzazioni - variazioni rimanenze	(48)	(33)	(15)	(45,5%)
Costi operativi	**(199)**	**(229)**	**30**	**13,1%**
MARGINE OPERATIVO LORDO	**9**	**17**	**(8)**	**47,1%**
Ammortamenti netti e svalutazione cespiti	(22)	(31)	9	29,0%
Accantonamenti netti e sval. crediti attivo circolante	(2)	(67)	65	97,0%
Saldo oneri/proventi diversi	22	5	17	n.a.
RISULTATO OPERATIVO	**7**	**(76)**	**83**	**109,2%**
Saldo gestione finanziaria	9	(357)	366	102,5%
Componenti straordinarie nette	5	8	(3)	(37,5%)
RISULTATO ANTE IMPOSTE	**21**	**(425)**	**446**	**104,9%**
Imposte	(10)	(33)	23	69,7%
RISULTATO DELL'ESERCIZIO	**11**	**(458)**	**469**	**102,4%**

Il risultato netto dell'esercizio 2008 si attesta ad un valore positivo di 11 milioni di euro e si confronta con quello del precedente esercizio che chiudeva con una perdita di 458 milioni di euro.

Sul risultato netto del 2008 ha inciso, in particolare, il miglioramento del saldo della gestione finanziaria che accoglie, fra l'altro, la svalutazione per la perdita di valore della controllata Trenitalia SpA per un ammontare di soli 42 milioni di euro contro i 403 milioni di euro nel 2007.

A livello di margine operativo lordo si evidenzia un peggioramento di 8 milioni di euro con un margine che passa da un valore positivo di 17 milioni di euro ad un valore positivo di 9 milioni di euro per effetto del decremento dei ricavi operativi (-38 milioni di euro) cui si contrappone un decremento di costi operativi di soli 30 milioni di euro.

I ricavi operativi si attestano a 208 milioni di euro (246 milioni di euro nel 2007) e sono principalmente relativi alle vendite di immobili e terreni di *trading*, nonché alle locazioni di immobili ed ai riaddebiti alle società del Gruppo per la fornitura di prestazioni e per il canone di utilizzo del marchio.

I costi operativi, che ammontano a 199 milioni di euro contro i 229 milioni di euro del 2007, includono principalmente costi per servizi, parzialmente riaddebitati alle società del Gruppo, costi del personale e variazioni delle rimanenze di immobili e terreni di *trading*.

Il risultato operativo si attesta ad un valore positivo di 7 milioni di euro con un miglioramento rispetto al 2007 di 83 milioni di euro. Sulla variazione di tale risultato hanno inciso significativamente, recuperando più che proporzionalmente la variazione negativa del margine operativo lordo di 8 milioni di euro, minori accantonamenti e svalutazioni (65 milioni di euro), minori ammortamenti netti e svalutazioni (9 milioni di euro) e un maggior saldo positivo dei proventi ed oneri diversi (17 milioni di euro).

Il saldo della gestione finanziaria che, come premesso, incide fortemente sul risultato netto dell'esercizio 2008, passa da un valore negativo di 357 milioni di euro ad un valore positivo di 9 milioni di euro, principalmente per l'effetto combinato:

- della riduzione della svalutazione registrata nel 2008 per la perdita di Trenitalia SpA (361 milioni di euro);
- dell'incremento dei proventi da partecipazioni (33 milioni di euro);
- dell'incremento degli interessi attivi per i finanziamenti a breve termine concessi alle controllate: TAV SpA (7 milioni di euro) e RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA (3 milioni di euro).
- dell'incremento degli interessi attivi per i finanziamenti concessi a medio e lungo termine alle controllate: Trenitalia SpA (43 milioni di euro), Rete Ferroviaria Italiana SpA (14 milioni di euro) e TAV SpA (16 milioni di euro);
- dei maggiori oneri per interessi sui prestiti obbligazionari sottoscritti dalla società Eurofima (43 milioni di euro);
- dei maggiori interessi attivi sull'Iva chiesta a rimborso (3 milioni di euro) cui si contrappongono maggiori oneri (10 milioni di euro) verso le società TAV SpA, RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA e Trenitalia SpA.;
- dei minori oneri per interessi sui finanziamenti della Cassa Depositi e Prestiti (5 milioni di euro);
- degli interessi passivi sul prestito con la DexiaCrediop (10 milioni di euro);
- dei maggiori oneri per interessi sul prestito con la BEI (35 milioni di euro);
- dell'effetto netto negativo degli utili e perdite su cambi pari a 20 milioni di euro attribuibile essenzialmente all'adeguamento del cambio al 31 dicembre 2008 del debito per decimi da versare verso la partecipata Eurofima.

Stato patrimoniale riclassificato

(in milioni di euro)

	31.12.2008	31.12.2007	Differenze	%
ATTIVITA'				
Capitale circolante netto gestionale	573	552	21	n.a.
Altre attività nette	(212)	(191)	(21)	11,0%
Capitale circolante	**361**	**361**	**0**	**0,0%**
Immobilizzazioni tecniche	822	841	(19)	(2,3%)
Partecipazioni	35.363	35.157	206	0,6%
Capitale immobilizzato netto	**36.185**	**35.998**	**187**	**0,5%**
TFR	(23)	(24)	1	(4,2%)
Altri fondi	(857)	(846)	(11)	1,3%
Totale fondi	**(880)**	**(870)**	**(10)**	1,1%
TOTALE CAPITALE INVESTITO NETTO	**35.666**	**35.489**	**177**	**0,5%**
COPERTURE				
Posizione finanziaria netta a breve	(690)	(1.451)	761	(52,4%)
Posizione finanziaria netta a medio/lungo	376	971	(595)	(61,3%)
Posizione finanziaria netta	**(314)**	**(480)**	**166**	(34,6%)
Mezzi propri	**35.980**	**35.969**	**11**	0,0%
TOTALE COPERTURE	**35.666**	**35.489**	**177**	**0,5%**

Il capitale investito netto passa da 35.489 milioni di euro al 31 dicembre 2007 a 35.666 milioni di euro al 31 dicembre 2008.

L'aumento del capitale immobilizzato netto (187 milioni di euro), collegato all'area delle "Immobilizzazioni materiali nette" e delle "Partecipazioni", si attesta a 36.185 milioni di euro contro i 35.998 milioni di euro al 31 dicembre 2007. La variazione è dovuta essenzialmente:

- al decremento delle immobilizzazioni materiali nette per 19 milioni di euro;
- all'incremento della voce partecipazioni, per 206 milioni di euro, a seguito principalmente:

- dell'aumento del capitale sociale della controllata Rete Ferroviaria Italiana SpA per 250 milioni di euro e della riduzione della stessa a seguito della scissione parziale a favore di Ferrovie dello Stato SpA per 3 milioni di euro;
- della riduzione del valore della partecipazione nella società Trenitalia SpA per la perdita registrata nell'esercizio 2008 (42 milioni di euro);

L'incremento degli Altri fondi di 11 milioni di euro riflette l'effetto dell'incremento netto del Fondo imposte da consolidato fiscale (30 milioni di euro), del Fondo per imposte differite Ires (16 milioni di euro) e del Fondo per imposte differite Irap (3 milioni di euro), e l'effetto del decremento netto degli Altri rischi minori (33 milioni di euro) e del decremento del Fondo oneri per esodi incentivati (5 milioni di euro).

Passando all'analisi delle coperture si evidenzia una Posizione finanziaria netta positiva che passa da 480 milioni di euro al 31 dicembre 2007 a 314 milioni di euro al 31 dicembre 2008.

In particolare, la Posizione finanziaria netta a breve, pari a 690 milioni di euro è composta essenzialmente dalle disponibilità liquide e dalle quote in scadenza entro l'esercizio successivo dei finanziamenti concessi a società controllate; il decremento di tale posizione rispetto al 31 dicembre 2007 è pari a 761 milioni di euro e riflette le seguenti variazioni:

- decremento della cassa e delle disponibilità sui conti correnti bancari e postali (596 milioni di euro);
- incremento del conto corrente di tesoreria (5 milioni di euro);
- incremento positivo netto registrato nei c/c *intercompany* (33 milioni di euro);
- incremento netto della quota a breve dei crediti per finanziamenti concessi alle controllate Rete Ferroviaria Italiana SpA, Fercredit SpA e TAV SpA (3 milioni di euro) a seguito di riclassifiche delle quota da oltre ad entro l'esercizio successivo per 125 milioni di euro e del decremento per rimborsi per 122 milioni di euro;
- decremento dei crediti per operazioni di pronti contro termine (381 milioni di euro);
- decremento dei debiti relativi al finanziamento concesso dalla Banca OPI (139 milioni di euro);
- incremento netto della quota a breve relativa al debito verso la Cassa Depositi e Prestiti relativa alla riclassifica della quota da oltre a entro l'esercizio successivo per 123 milioni di euro e il rimborso per 118 milioni di euro;
- incremento del debito relativo al finanziamento a breve concesso dalla Dexia Crediop (550 milioni di euro);
- riduzione dei debiti finanziari verso controllate a seguito della riduzione dei depositi passivi verso Sita SpA (5 milioni di euro);
- incrementi netti dei crediti finanziari verso controllate (586 milioni di euro) a seguito delle variazioni dei prestiti a breve concessi alle società verso Rete Ferroviaria Italiana SpA (134 milioni di euro), verso Fercredit SpA (100 milioni di euro) e verso TAV SpA (351 milioni di euro) e FS Sistemi Urbani Srl (1 milione di euro).

La Posizione finanziaria netta a medio - lungo termine, negativa per 376 milioni di euro, si è ridotta di 595 milioni di euro rispetto al 31 dicembre 2007, per effetto principalmente:

- dell'incremento netto della quota a medio lungo dei crediti per finanziamenti verso le controllate Rete Ferroviaria Italiana SpA, Fercredit SpA, TAV SpA e Trenitalia SpA (1.068 milioni di euro) a seguito della riduzione per le riclassifiche delle quote in scadenza da oltre ad entro l'esercizio successivo per 125 milioni di euro e dell'incremento dei finanziamenti concessi per 1.193 milioni di euro;
- del decremento dei debiti verso Cassa Depositi e Prestiti (123 milioni di euro) per la riclassifica a breve delle rate scadenti nel 2009;
- dell'incremento netto dei crediti finanziari verso terzi (5 milioni di euro);
- dell'incremento dei prestiti obbligazionari sottoscritti da Eurofima (600 milioni di euro) per il finanziamento del materiale rotabile cui è correlato l'aumento dei crediti verso la controllata Trenitalia SpA per il medesimo importo.

I Mezzi propri, infine, evidenziano un incremento di 11 milioni di euro dovuto all'iscrizione dell'utile di periodo.

RAPPORTI DI FERROVIE DELLO STATO SpA CON IMPRESE CONTROLLATE, COLLEGATE E COLLEGATE DI CONTROLLATE

Nel seguito sono rappresentati in una tabella di sintesi i principali rapporti attivi e passivi di natura commerciale intercorsi nell'esercizio con le società controllate, collegate, e collegate di controllate. In apposita separata tabella sono indicate le società con le quali la Capogruppo intrattiene particolari rapporti.

	RAPPORTI ATTIVI	RAPPORTI PASSIVI
Controllate		
RFI SpA	**Servizi dell'area** Finanza Fiscale Bilancio Affari Societari Legale Lavoro Amministrazione del Personale Dirigente Relazioni Industriali Sviluppo Organizzazione Comunicazione esterna e Relazioni con i Media Cariche sociali Prestazioni di personale Rimborsi assicurazioni Rimborsi servizi informatici Rimborsi servizi comuni Prestazioni della Polfer Locazioni e sub-locazioni locali uffici Utilizzo marchio Vendita immobili *trading* Riaddebito oneri condominiali	Riaddebito utenze Soggetto Tecnico lavori di manutenzione immobili Riaddebito servizi informatici Prestazioni di personale Prestazioni sanitarie Formazione
Ferservizi SpA	**Servizi dell'area** Finanza Fiscale Bilancio Affari societari Legale Lavoro Amministrazione del Personale Dirigente Relazioni industriali Sviluppo Organizzazione Comunicazione esterna e Relazioni con i Media Cariche sociali Prestazioni di personale Rimborsi assicurazioni Utilizzo servizi informatici Utilizzo marchio Locazione e sub-locazione locali uffici Riaddebito oneri condominiali	Gestione immobiliare Oneri condominiali Prestazioni professionali Servizi informatici Prestazioni di personale Pubblicità e *marketing* Comunicazione e convegnistica Ferrotel Fee acquisto titoli di viaggio Servizi di gestione tecnica amm.va Contabilità/tesoreria Amministrazione del personale *Facilities* e *building management* Formazione Fitti
Trenitalia SpA	**Servizi dell'area** Finanza Fiscale Bilancio Affari Societari Legale Lavoro Amministrazione del Personale Dirigente Relazioni industriali Sviluppo Organizzazione Comunicazione esterna	Prestazioni di personale Spese di trasporto viaggiatori

	e Relazioni con i Media Cariche sociali Prestazioni di personale Rimborsi assicurazioni Rimborsi servizi informatici Utilizzo marchio Locazione e sublocazione locali uffici e officine Riaddebito oneri condominiali Riaddebito oneri comuni
TAV SpA	**Servizi dell'area** Finanza Fiscale Bilancio Affari Societari Legale Lavoro Relazioni industriali Amministrazione del Personale Dirigente Sviluppo Organizzazione Comunicazione esterna e Relazioni con i Media Cariche sociali Prestazioni di personale Rimborsi assicurazioni Utilizzo marchio
Italferr SpA	**Servizi dell'area** Finanza Fiscale Bilancio Affari Societari Legale Lavoro Amministrazione del Personale Dirigente Relazioni Industriali Sviluppo Organizzazione Comunicazione esterna e Relazioni con i Media Cariche sociali Rimborsi assicurazioni Riaddebito servizi informatici Utilizzo marchio
Fercredit SpA	**Servizi dell'area** Finanza Fiscale Bilancio Affari Societari Legale Lavoro Comunicazione esterna e Relazioni con i Media Cariche sociali Rimborsi assicurazioni Locazioni e sub-locazioni locali uffici Utilizzo marchio Riaddebito oneri condominiali

Grandi Stazioni SpA	**Servizi dell'area** Finanza Fiscale Bilancio Affari Societari Legale Lavoro Comunicazione esterna e Relazioni con i Media Cariche sociali Rimborsi assicurazioni	Sponsorizzazioni Fitto locali Oneri condominiali
Centostazioni SpA	**Servizi dell'area** Finanza Fiscale Bilancio Affari Societari Amministrazione del Personale Dirigente Comunicazione esterna e Relazioni con i Media Cariche sociali Prestazioni di personale Rimborsi assicurazioni Utilizzo marchio	
FS Logistica SpA	**Servizi dell'area** Finanza Fiscale Bilancio Affari Societari Relazioni Industriali Legale Lavoro Rimborsi assicurazioni Utilizzo marchio Cariche sociali Servizi Gestione Terminali merci	Prestazioni di personale
FS Sistemi Urbani Srl	Cariche sociali	

Controllate (segue)	**RAPPORTI ATTIVI**	**RAPPORTI PASSIVI**
Ferport Srl	Rimborsi assicurazioni	
Ferport Napoli Srl	Rimborsi assicurazioni	
Nord Est Terminal SpA	Rimborsi assicurazioni	
SAP Srl in liquidazione	Rimborsi assicurazioni	
Metroscai Scarl in liquidazione	Rimborsi assicurazioni	
Italcontainer SpA	Rimborsi assicurazioni	
Serfer Srl	Rimborsi assicurazioni	
Tx Logistik AG	Rimborsi assicurazioni Cariche sociali	
Cemat SpA	Rimborsi assicurazioni Servizi Gestione Terminali merci	
Metropark SpA	Rimborsi assicurazioni Canoni aree strumentali per parcheggi	
Sogin Srl	**Servizi dell'area** Finanza Fiscale Bilancio Affari Societari Legale Lavoro Cariche sociali Rimborsi assicurazioni	Servizio autobus
Sita SpA	**Servizi dell'area** Fiscale Bilancio Affari Societari Legale Lavoro Amministrazione Personale Dirigente Servizi amministrativi Comunicazione esterna e Relazioni con i Media Cariche sociali Prestazioni di personale Rimborsi assicurazioni	Servizio autobus
FS Formazione SpA	Cariche sociali	Prestazioni di personale Formazione
TEVERE TPL Scarl.	Cariche sociali	
Trenitalia Logistic France Sas	Affari Societari	
Italia Logistica SpA	Cariche Sociali Prestazioni di Personale	Pubblicità e *marketing*
Cisalpino AG	Cariche Sociali	

Collegate		
TSF SpA	Cariche sociali Prestazioni di personale	Servizi informatici e realizzazione *software* Formazione personale
Ferrovie Nord Milano SpA	Cariche sociali	
Collegate di controllate		
Sideuropa Srl	Rimborsi assicurazioni	
Wisco SpA	Cariche sociali	
Logistica SA	Rimborsi assicurazioni	
BBT SE	Cariche sociali	
Terminal Tremestieri Srl	Cariche sociali	

CONSOLI-DATO FISCALE	Iva DI POOL	RAPPORTI DI C/C INTERSOCIE-TARIO	FINANZIA-MENTI CONCESSI	DEPOSITI PASSIVI	RILASCIO GARANZIE FIDEIUS-SORIE NELL'IN-TERESSE DI
Controllate					
RFI	RFI	RFI	RFI		RFI
Fercredit		Fercredit			Cisalpino
Ferservizi	Ferservizi	Ferservizi	Fercredit		
Trenitalia	Trenitalia	Trenitalia			Trenitalia
TAV	TAV	TAV	Trenitalia		TAV
Italferr	Italferr	Italferr	TAV		Italferr
Grandi Stazioni	Grandi Stazioni	Grandi Stazioni			
	Grandi Stazioni Servizi				
Grandi Stazioni Ingegneria					
Grandi Stazioni Pubblicità					
Grandi Stazioni Edicole					
Immobiliare Ferrovie	Immobiliare Ferrovie				
Centostazioni	Centostazioni	Centostazioni			
Sita	Sita	Sita		Sita	
Metropark	Metropark	Metropark			
FS Logistica	FS Logistica	FS Logistica			
FS Sistemi Urbani	FS Sistemi Urbani		FS Sistemi Urbani		
Italcertifer			FS Logistica		
Italcontainer				FS Logistica	
Cemat					
Ferport	Ferport				
Ferport Napoli					
Nord Est Terminal					
Self	Self				
Serfer	Serfer	Serfer			
SGT SpA					
Sogin	Sogin	Sogin			
Tiburtina Sviluppo Immob.	Tiburtina Sviluppo Immob.				
Tunnel Ferroviario Brennero	Tevere TPL				
Collegate					
		TSF			

Di seguito si riportano inoltre i valori patrimoniali ed economici derivanti dai rapporti sopra indicati.

Rapporti commerciali e diversi

(in migliaia di euro)

Denominazione	31.12.2008						
				Costi		Ricavi	
	Crediti	Debiti	Ratei e Risconti passivi	Costi della produzione	Oneri straordinari	Valore della produzione	Proventi straordinari
Imprese controllate							
Cemat		628	4			141	
Centostazioni	8.768	273	3	11		319	3
Cisalpino	3					3	
Fercredit	335	74	5	18		461	1
Ferport	-6	139	1			5	
Ferport Napoli	16	1	1			3	
Ferservizi	12.638	14.709	6	25.807	110	19.139	728
FS Logistica	188	456	17	34	1	420	
Grandi Stazioni	3642	8.268		305		221	
Italcontainer	14	660	5			18	
Italcertifer	57	116					
Italferr	9.471	4.320	6		50	1.743	
Metropark	812		2	40		271	
Metroscai in liquidazione	11					2	
Trenitalia Logistik France	3					3	
Rete Ferroviaria Italiana	13.897	1.664.027	42	2.743	1	35.804	
SAP - in liquidazione	5.830		1			2	
Self	60	14					
S.G.T.	10	2					
Serfer	2.285	33	3			10	
Sita	492	928	2	15		439	
Sogin	55	2752	3	7		88	
TAV	1.194	1.070.495	2	126		1.488	5
TEVERE TPL	51	3.694				16	
FS Sistemi Urbani	29	2.044				29	
Trenitalia	87.739	335.130	42	1.670	340	53.700	218

(in migliaia di euro)

Denominazione	31.12.2008						
				Costi		Ricavi	
	Crediti	Debiti	Ratei e Risconti passivi	Costi della produzione	Oneri straordinari	Valore della produzione	Proventi straordinari
Tiburtina Sviluppo Immobiliare		15					
Tunnel Ferroviario del Brennero		17					
Immobiliare Ferrovie		7					
FS Formazione		183		195		10	
Italia Logistica	52	1		1		52	
Nord Est Terminal		214	2			7	
TX Logistic	409		3			17	
	148.055	3.109.200	151	30.972	502	114.411	955
Imprese collegate							
Ferrovie Nord Milano	12					12	
TSF	169		0	14.591		197	
	181	0	0	14.591	0	209	0
Collegate di controllate							
BBT SE						16	
Logistica SA			1			5	
Porta Sud							
Sideuropa			1			3	
Sodai							
Terminal Tremestieri						9	
WISCO						9	
	0	0	1	0	0	42	0
TOTALE	148.147	3.109.200	152	45.563	502	114.662	955

Rapporti finanziari

(in migliaia di euro)

Denominazione	31.12.2008					2008	
	Imm.ni Finanz.	Crediti	Ratei e Risconti attivi	Debiti	Garanzie	Oneri	Proventi
Imprese controllate							
Cemat						47	
Centostazioni				208		269	10.985
Cisalpino					62.245		421
Fercredit	26.250	100.000	217	57.730		3.317	5.769
Ferport						5	
Ferport Napoli						1	
Ferservizi				117.281		4.684	506
FS Sistemi Urbani		500	1				1
FS Logistica		12.200	2	3.482		171	1.240
Grandi Stazioni				17.810		1.617	6.439
Grandi Stazioni Servizi						7	
Italcertifer						5	
Italferr				136.201		7.458	28.372
Metropark				479		8	10
Nord Est Terminal						29	
Rete Ferroviaria Italiana	1.498.320	134.500	3.199	46.667	416.865	22.016	85.174
SGT						2	
Serfer				87		56	122
Sita				10.080		678	
Sogin				53		31	
TAV	1.450.450	515.820	8.860	11.170	611.373	23.094	77.534
Trenitalia	3.292.400	259.946	25.035		1.391.250	8.990	177.929
Logistica SA							3
TOTALE	6.267.420	1.022.966	37.314	401.248	2.481.733	72.438	378.466
Imprese collegate							
TSF	0	0	0	0	0	644	2.313
TOTALE	6.267.420	1.022.966	37.314	401.248	2.481.733	73.082	380.779

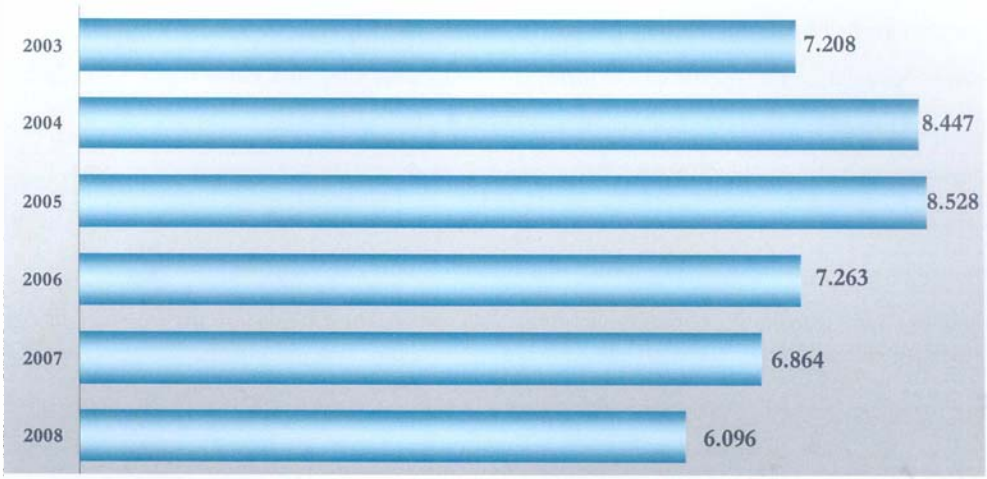
INVESTIMENTI

Gli investimenti realizzati nel corso del 2008 risultano pari a 6.096 milioni di euro e mostrano una flessione del 11,2% rispetto al volume di contabilizzazioni realizzato nel 2007; il livello della spesa è stato, inoltre, inferiore rispetto alle previsioni di budget (-29%).

Si precisa, al riguardo, che tale ammontare corrisponde al totale degli investimenti tecnici del periodo iscritti nei bilanci delle società del Gruppo (ivi compresa la Capogruppo), al lordo dei contributi in conto impianti ricevuti, così rettificato:

- sono esclusi gli anticipi erogati a fronte delle opere da realizzare;
- sono compresi:
  - gli anticipi recuperati, in quanto corrispondenti ad opere ormai realizzate;
  - le rettifiche per adeguamento delle modalità di rilevazione contabile del *leasing* al principio internazionale IAS 17 (iscrizione dei beni acquisiti dal Gruppo in *leasing* fra le immobilizzazioni dello stato patrimoniale);
  - altre rettifiche di consolidamento.

Investimenti del Gruppo Ferrovie dello Stato
(in milioni di euro)



La composizione degli investimenti risulta così articolata:

Gli investimenti effettuati nel corso del 2008 nell'infrastruttura risultano complessivamente pari a 5.073 milioni di euro suddivisi rispettivamente tra RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA (3.456 milioni di euro) e TAV SpA (1.617 milioni di euro).

Nello specifico RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA ha destinato, sulla Rete Convenzionale:

- il 59% della spesa al mantenimento in efficienza dell'infrastruttura ed alle tecnologie, dedicando particolare impegno alla realizzazione di investimenti finalizzati all'innalzamento dei livelli di sicurezza ed al miglioramento dell'efficienza della gestione della circolazione ferroviaria;
- il 41% della spesa alla realizzazione di opere relative ai grandi progetti di sviluppo infrastrutturale (ammodernamento e potenziamento di corridoi, aree metropolitane e bacini regionali).

Le principali attività negoziali condotte nel 2008 hanno riguardato il nuovo collegamento Arcisate-Stabio, il raddoppio della tratta Bari S.Andrea-Bitetto, la realizzazione del nuovo scalo ferroviario di Treviso, il potenziamento Voltri-Brignole nell'ambito del Nodo di Genova, la realizzazione del Posto Periferico del Sistema di Comando e Controllo (SCC) nella stazione di Villa Selva, la realizzazione delle opere civili, dell'armamento e degli impianti tecnologici a Milano Martesana, nonché la riconfigurazione del Sistema Controllo Marcia Treno (SCMT) di Milano Rogoredo.

Sono state, inoltre, concluse le attività negoziali con l'affidamento dei seguenti lavori:

- realizzazione del Sistema Controllo Marcia Treno nella tratta Torino Porta Susa-Stura;
- completamento dei lavori agli impianti di Trazione Elettrica nello scalo merci di Ravenna;
- adeguamento degli impianti di Trazione Elettrica della linea storica Milano-Bologna;
- adeguamento del Piano Regolatore Generale (PRG) della stazione di Fabriano;
- realizzazione dell'Apparato Centrale Elettrico a Itinerari (ACEI) nella stazione di Empoli;
- realizzazione del Blocco Automatico Banalizzato (BAB) della linea Alta Velocità nel Nodo di Roma;
- adeguamento della galleria Coreca sulla linea Battipaglia-Reggio Calabria;
- adeguamento della sagoma Gabarit C della galleria Cattolica;
- realizzazione del potenziamento infrastrutturale della linea Firenze-Empoli;
- realizzazione di barriere antirumore sulla nuova linea a monte del Vesuvio.

Nella tabella seguente vengono evidenziati i volumi delle attivazioni 2008 distinti per tipologia di opera e sono riportati, per confronto, anche gli analoghi dati riferiti ai due anni precedenti.

		2006	2007	2008
RETE AV/AC				
Nuove linee	**km**	**108**	**12**	**202**
RETE CONVENZIONALE				
Nuove infrastrutture	**km**	**115**	**138**	**80**
Nuove linee	km	42	51	13
Raddoppi	km	67	87	67
Varianti	km	6	-	-
Ammodernamento linee	**km**	**644**	**804**	**502**
Elettrificazioni	km	33	20	-
Blocchi	km	611	784	502
Tecnologie di sicurezza	**km**	**4.082**	**4.966**	**2.690**
SCMT	km	2.751	1.939	965
SSC	km	1.168	2.394	1.416
SCC/CTC	km	163	633	309
Apparati di stazione	**n.**	**34**	**50**	**43**
ACEI	n.	24	39	33
ACS	n.	3	-	-
ACC	n.	7	11	10
Soppressione passaggi a livello	**n.**	**94**	**128**	**98**
Automazione passaggi a livello	**n.**	**14**	**16**	**11**

Sono descritte di seguito le principali attività di investimento inerenti le circa 2.300 stazioni di proprietà del Gestore della Rete.

Con riferimento alle nuove Stazioni Alta Velocità si segnala che Torino Porta Susa e Roma Tiburtina sono in corso di realizzazione, coerentemente ai programmi di avanzamento, a Firenze sono stati consegnati i lavori relativi alle opere propedeutiche (lotto 1) e sono in corso le attività di istruttoria relative alla progettazione esecutiva. L'avvio delle opere afferenti al lotto 2 (Passante e Stazione Alta Velocità) è previsto per maggio 2009. A Bologna sono in corso i lavori propedeutici e, nel mese di giugno, è stato aggiudicato il progetto preliminare relativo al complesso integrato della Stazione Centrale.

Inoltre, è stato affidato a dicembre 2008 l'Appalto Integrato per la progettazione esecutiva e realizzazione della stazione di Reggio Emilia e delle opere connesse. Per la nuova stazione di Napoli Afragola, a seguito della rescissione in danno con l'impresa appaltatrice, è stata avviata la fase negoziale per il nuovo affidamento previsto entro luglio 2009.

Nel corso dell'anno sono proseguiti i lavori sulle stazioni gestite dalla società Grandi Stazioni SpA; in particolare, per i cantieri di Milano C.le, Napoli C.le e Torino Porta Nuova, in avanzato stato di realizzazione, si prevede il completamento entro il 2009.

Fra gli impianti del *network* Centostazioni SpA si segnala in corso d'anno il completamento dei lavori su: Alessandria, Assisi, Barletta, Brindisi, Cagliari, Cuneo, Ferrara, Formia, Gallarate, Lecce, Padova, Taranto.

Inoltre, per quanto riguarda lo sviluppo del programma relativo alle 101 stazioni del *network* Pegasus (piccole/medie stazioni nel sud Italia), sono stati avviati impegni sul 35% del costo a vita intera in presenza di un programma di investimenti complessivi per circa 50 milioni di euro.

Sulle altre stazioni direttamente gestite da RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA, nel 2008 sono stati investiti 84 milioni di euro per interventi su aree aperte al pubblico (atrii, marciapiedi, pensiline, sottopassi, scale) nonché nelle aree di interscambio e di accesso ai Fabbricati Viaggiatori. È stata, inoltre, posta particolare attenzione ad interventi per la sicurezza nelle stazioni (illuminazione, segnaletica) e per l'accessibilità da parte delle persone diversamente abili (ascensori, rampe di accesso, servizi igienici).

Per quanto concerne la Rete Alta Velocità l'intero progetto, a fine 2008, ha raggiunto un avanzamento contabile complessivo del 83%, culminato a dicembre 2008 con l'attivazione all'esercizio commerciale della tratta Milano-Bologna.

Nel corso del 2009 saranno ultimate le tratte restanti (Novara-Milano e Bologna-Firenze) completando così nei tempi previsti il collegamento Alta Velocità Torino-Salerno.

Trenitalia SpA ha contabilizzato per investimenti circa 894 milioni di euro, destinati al miglioramento della qualità dei servizi offerti, all'adeguamento tecnologico dei mezzi per la sicurezza della circolazione, all'attrezzaggio degli impianti ed ai sistemi informativi.

Gli investimenti hanno riguardato in particolare:

- l'acquisto di treni Tilting ETR 600 e la prosecuzione degli interventi di politensionamento e *restyling* della flotta ETR 480 e 500 per la circolazione sulle nuove linee Alta Velocità (8% del totale);
- le iniziative volte alla riqualificazione dei rotabili destinati ai servizi di media/lunga percorrenza Intercity e Notte (21% del totale);
- il rinnovo del parco attraverso l'introduzione di nuove loco E464 ed altre iniziative sia di acquisto sia di *revamping* per il miglioramento del servizio nei segmenti di trasporto metropolitano con nuove carrozze Vivalto e ristrutturazione di carrozze doppio piano e nel regionale e interregionale con nuovi treni Minuetto e ristrutturazione di carrozze piano ribassato (35% del totale);
- il completamento delle attività di omologazione per le nuove Loco E403, le consegne dei nuovi carri "Megafret" ed una serie di interventi di riqualificazione del parco loco e carri dedicati al trasporto merci (4% del totale);
- l'attrezzaggio di locomotive con il Sistema Tecnologico di Bordo che integra tutte le tecnologie di bordo treno (SCMT, SSC, GSM-R) con installazione, nell'anno, di 500 apparati (22% del totale);
- i progetti di informatica, manutenzione e adeguamento tecnologico degli impianti di manutenzione rotabili e merci, ricerca e sviluppo (10% del totale).

Per quanto riguarda i rotabili, sono entrati in esercizio 65 locomotive, 38 tra carrozze e carri e 1 nuovo treno. Sono stati, invece, riconsegnati all'esercizio, dopo interventi di ristrutturazione, 92 locomotive, 412 fra carrozze e carri e 20 treni, come dettagliato nella tabella seguente:

NUOVO MATERIALE	n. mezzi	RISTRUTTURAZIONE E CLIMATIZZAZIONE	n. mezzi
Locomotive	**65**	**Locomotive**	**92**
Nazionale Internaz.le: E404 Plt	4	Nazionale Internaz.le: E404, E402, E444	36
Regionale: E464	61	Regionale: *Upgrading*	22
		Logistica: E656	34
Carrozze/carri	**38**	**Carrozze/Carri**	**412**
Regionale: Vivalto	13	Nazionale Internaz.le	322
Logistica: carri (Megafret)	25	Regionale	18
		Logistica	72
Treni	**1**	**Treni**	**20**
Regionale: Minuetto	1	Naz.le Internaz.le: ETR 480/500 AV	20

Le altre società del Gruppo (Grandi Stazioni SpA, Centostazioni SpA, Sita SpA, Italferr SpA, Ferservizi SpA e Ferrovie dello Stato SpA) hanno realizzato investimenti per circa 129 milioni di euro, prevalentemente destinati alla valorizzazione/riqualificazione delle stazioni e del patrimonio immobiliare al trasporto su gomma ed alla dotazione di strumenti informatici a supporto dei processi aziendali.

Finanziamento degli investimenti

Il percorso di risanamento economico finanziario in cui è impegnato il Gruppo Ferrovie dello Stato si concretizza anche attraverso le modalità di realizzazione del Piano degli Investimenti. Identificazione delle priorità, selettività delle scelte e contezza della disponibilità di risorse finanziarie sono gli elementi caratteristici nella pianificazione e gestione degli investimenti sia per l'infrastruttura ferroviaria sia per il materiale rotabile.

Per gli investimenti sull'infrastruttura prosegue l'esecuzione degli impegni sottoscritti con il Contratto di Programma 2007-11, segnatamente per gli interventi previsti nella Tabella A, quelli cioè a priorità elevata e con disponibilità di risorse pubbliche, ovvero:

- manutenzione straordinaria dell'infrastruttura;
- progetti di sviluppo sulla Rete Convenzionale e sulla Rete Alta Velocità Torino-Milano-Napoli;
- interventi per il controllo e l'automazione della circolazione e quelli di attrezzaggio della rete con le tecnologie per la sicurezza.

Nella prima parte dell'anno è stato siglato fra RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA e il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti l'aggiornamento 2008 del Contratto in questione, come previsto dal dettato contrattuale stesso. L'aggiornamento riguarda le risorse aggiuntive di competenza, per oltre 3 miliardi di euro, recate da:

- Decreto Legge 159/2007 (1.035 milioni di euro);
- Fondi Comunitari (1.868 milioni di euro per incassi cicli TEN-T e FESR 2000-2006 e impegni su nuovi cicli 2007-2013);
- Altre fonti (256 milioni di euro).

L'iter procedurale si è concluso con il parere favorevole delle competenti Commissioni Parlamentari di Camera e Senato, rispettivamente espresso nelle sedute del 19 e del 26 febbraio 2008. L'aggiornamento del Contratto di Programma è stato sottoscritto il 18 marzo e successivamente registrato alla Corte dei Conti il 24 aprile.

Successivamente, il 6 agosto è stata emanata la Legge n. 133/2008 che ha operato riduzioni sugli stanziamenti di cassa a "legislazione vigente" per il periodo 2009-2011 per un importo complessivo pari a 3.561 milioni di euro a valere sul cap. 7122. Tale riduzione ha comportato anche un definanziamento di competenza che dovrà essere necessariamente contrattualizzato con l'aggiornamento 2009 del Contratto di Programma.

A tale riguardo, come già evidenziato nel bilancio 2007, si ricorda che sulla base della legge 40/2007 sono state revocate, le convenzioni che TAV aveva sottoscritto con i *General Contractor* Iricav Due, Cepav Due e COCIV, i quali, hanno contestato la legittimità e l'applicazione delle previsioni legislative ed hanno altresì promosso giudizi arbitrali di contestazione di inadempimenti di TAV e di conseguente risarcimento dei danni. Quest'ultima si è costituita negli arbitrati asserendo l'intervenuto scioglimento *ex lege* delle Convenzioni, respingendo gli addebiti ad essa attribuiti dai *General Contractor* ed, a sua volta, contestando inadempimenti dei medesimi.

La citata legge n. 133/2008, oltre a quanto precedentemente evidenziato, ha previsto il proseguimento con RFI S.p.A., senza soluzione di continuità, dei rapporti convenzionali stipulati da TAV con i summenzionati *General Contractor.*

La volontà del legislatore e del Governo nell'emanazione della legge 133/2008 è stata quella di semplificare l'articolazione dei soggetti coinvolti nella realizzazione del Sistema AV/AC salvaguardando

comunque la piena efficienza ed efficacia degli strumenti esecutivi già esistenti, e quindi l'operatività dei *General Contractor* già titolari dei rapporti convenzionali con la cessata concessionaria TAV e le attività da essi svolte nell'arco di un decennio, e di limitare in modo significativo ì possibili effetti negativi dei contenziosi instaurati dagli stessi.

Allo stato attuale, i Collegi arbitrali proseguono il loro corso; i termini per l'emissione dei lodi sono fissati nel corso dei prossimi mesi.

RFI, in ottemperanza agli indirizzi ricevuti dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, ha inviato ai *General Contractor* specifiche lettere in cui ha comunicato l'intenzione di ripristinare quanto prima i rapporti convenzionali con gli stessi, rnanifestando la necessità che tutte le parti coinvolte trovino un ragionevole punto di equilibrio che tenga conto del fatto che, in assenza di copertura finanziaria, da un lato RFI non è in grado di provvedere al pagamento di corrispettivi e, dall'altro, i *General Contractor* avrebbero difficoltà ad effettuare prestazioni senza sapere quando le necessarie risorse potranno essere disponibili per il pagamento di corrispettivi.

In data 6 marzo 2009 il CIPE ha deciso, con delibera in fase di predisposizione, il finanziamento di interventi sull'infrastruttura ferroviaria per un valore complessivo di 2.750 milioni dì euro quale quota a valere sui fondi stanziati all'articolo 21 del Decreto Legge n.185/2008, riferiti, tra gli altri, alla Treviglio-Brescia della tratta Milano-Verona e al 3° Valico dei Giovi della Tratta Milano-Genova. A seguito della delibera il Ministro delle Infrastrutture dei Trasporti ha convocato un tavolo di confronto sistematico finalizzato a definire le azioni necessarie per garantire l'avvio di tutti gli interventi oggetto di approvazione e a superare ogni vincolo che ritardi la cantierizzazione delle opere.

A tale proposito si rileva che l'assunzione di impegni contrattuali da parte di RFI in carenza di adeguata copertura finanziaria, oltre ad apparire problematico sotto il profilo della programmazione degli investimenti, problema più volte evidenziato dalla Corte dei Conti in relazione all'approvazione di investimenti da parte del CIPE in assenza di fondi, potrebbe esporre RFI ad ulteriori rivendicazioni da parte dei *General Contractor.* L'insieme delle norme sopra menzionato ha inteso ridefinire le modalità di affidamento delle opere in oggetto, nonché le priorità di realizzazione rispetto ai limiti della finanza pubblica e degli obblighi di equilibrio economico e finanziario del gestore dell'infrastruttura. Tuttavia non è possibile escludere che dall'esito delle complesse vicende descritte possano derivare per TAV/RFI degli esborsi la cui entità non è attualmente stimabile. In tale eventualità, essendosi l'operato del Gruppo conformato al disposto della normativa dello Stato, quest'ultimo dovrebbe rifondere gli ipotetici oneri discendenti dalla materia in oggetto. Per le motivazioni suddette si è ritenuto non sussistere il presupposto per rilevare specifici effetti in bilancio.

Il 29 novembre 2008 è stato pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale (Supplemento Ordinario n.280) il Decreto Legge n.185/2008 che riporta disposizioni di interesse del Gruppo Ferrovie: in esso sono stati autorizzati la concessione di contributi quindicennali per la prosecuzione degli interventi di realizzazione di opere strategiche di preminente interesse nazionale (legge 443/2001, Legge Obiettivo) per un valore nominale di 3.150 milioni di euro (la cui allocazione non è definita, rimane pertanto ancora incerta la quota a beneficio di RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA) oltre all'istituzione di un fondo per gli investimenti del Gruppo Ferrovie dello Stato pari a 960 milioni di euro per l'anno 2009 (ripartizione da definirsi con Decreto del Ministro dell'Economia e delle Finanze, di concerto con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti).

Il 22 dicembre 2008 è stata emanata la Legge Finanziaria 2009 che ha recepito quanto disposto dalla Legge 133/2008 in tema di definanziamento, apportando la riduzione prevista (3.561 milioni di euro) sulle risorse di cassa di Tabella F per il triennio 2009-2011.

Per l'anno 2009 non sono state previste risorse aggiuntive di competenza mentre, relativamente agli stanziamenti di cassa, sono stati appostati i seguenti importi:

- 2.363 milioni di euro per la prosecuzione degli investimenti ferroviari previsti nel Contratto di Programma 2007-2011- Parte Investimenti;
- 3 milioni di euro quali contributi relativi a specifici provvedimenti legislativi;
- 200 milioni di euro per la Rete Alta Velocità/Alta Capacità e per la Rete Convenzionale quale rata annuale dei contributi quindicennali in conto impianti stanziati dalla Legge Finanziaria 2006, a partire rispettivamente dal 2006 e dal 2007;
- 1.600 milioni di euro per la realizzazione del sistema Alta Velocità/Alta Capacità Torino-Milano-Napoli quale quota relativa all'anno 2009 dei complessivi 8.100 milioni di euro stanziati dalla Legge 27 dicembre 2006 n. 296 (Finanziaria 2007).

Il piano degli investimenti di Trenitalia, finalizzato a sostenere la crescita dei volumi di traffico nell'Alta Velocità e nei nodi metropolitani, a migliorare la qualità del servizio e ad incrementare l'efficienza operativa puntando sull'omogeneizzazione del parco e su una sempre maggiore affidabilità tecnica, prosegue sulle iniziative in corso. In attesa delle determinazioni delle Regioni in termini di contributi dedicati in conto investimenti, sono stati congelati i nuovi progetti di acquisto di materiale rotabile per il trasporto regionale, che saranno avviati solo successivamente alla stipula di contratti di finanziamento specifici con le Regioni.

FOCUS sul Contratto di Programma – Parte Servizi

La definizione del nuovo schema di Contratto di Programma, Parte Servizi, avviata già nel mese di luglio 2007 dal Gruppo ed in particolare da RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA con le competenti strutture dell'allora Ministero delle Infrastrutture e del Ministero dell'Economia e delle Finanze (meglio illustrata al medesimo punto delle Informazioni di carattere generale del Bilancio di Esercizio 2007 cui si fa rimando) non ha registrato nel corso del 2008 novità di rilievo.

Con riferimento agli stanziamenti dello Stato relativi all'anno 2008 a valere sul capitolo 1541 e pari complessivamente a 1.054 milioni di euro, alla fine dell'anno 2008 il Ministero dell'Economie e delle Finanze ha operato il trasferimento della quota stanziata per un valore pari a 11,9 milioni di euro dal capitolo riferito ad RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA a quello della neonata Agenzia Nazionale della Sicurezza Ferroviaria, secondo quanto previsto dall'articolo 26 del Dlgs n. 162/2007 in base al quale, al funzionamento dell'Agenzia si provvede, tra gli altri, attraverso l'istituzione di un apposito fondo che viene alimentato, nei limiti della somma di 11,9 milioni di euro annui, con corrispondente riduzione delle somme del previsto trasferimento da parte dello Stato e destinate all'espletamento dei compiti previsti dal presente decreto attualmente svolti da parte del Gruppo Ferrovie. Conseguentemente è ridotta l'autorizzazione di spesa dallo stato di previsione della spesa del Ministro dell'Economia e delle Finanze (legge 23 dicembre 2005, n. 266, articolo 1, comma 15) per l'importo di 11,9 milioni di euro.

La richiesta dei trasferimenti per l'anno 2009 dallo Stato al Gruppo Ferrovie dello Stato è stata avanzata, per quanto relativo ad RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA, in coerenza con lo schema suindicato di Contratto di Programma – Parte Servizi, nel quale le prestazioni rese dal Gestore per la disponibilità dell'infrastruttura ferroviaria nazionale (pari a 1.080 milioni di euro) sono assoggettate al regime Iva del 20% (216 milioni di euro), ad eccezione dei trasferimenti relativi al *Safety, Security* e *Navigazione* (pari a 100 milioni di euro) da corrispondere a titolo di indennizzo dei costi sostenuti.

Per l'anno 2009 lo stanziamento complessivo iscritto sul capitolo 1541 del Bilancio Previsionale dello Stato per RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA, ammonta a 863 milioni di euro.

ATTIVITA' DI RICERCA E SVILUPPO

Il volume di spesa del Gruppo per investimenti in ricerca e sviluppo nel 2008 è stato pari a 30 milioni di euro, di cui 29 milioni di euro per RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA e 1 milione di euro per Trenitalia SpA.

milioni di euro

Ricerca e sviluppo	2006			2007			2008			D 2008 vs 2007		
	RFI	Trenitalia	Totale	RFI	Trenitalia	Totale	RFI	Trenitalia	Totale	RFI	Trenitalia	Totale
Tecnologie per la sicurezza	85,7	2,7	88,4	41,3	1,7	43,0	17,2	0,2	17,4	(24,1)	(1,5)	(25,6)
Diagnostica innovativa	44,2	0,4	44,6	21,0	0,3	21,3	10,1	0,5	10,6	(10,9)	0,2	(10,7)
Studi e sperimentazioni di nuovi componenti e sistemi	3,8	0,1	3,9	2,1	0,1	2,2	1,6	0,1	1,7	(0,5)	0,0	(0,5)
Eco-compatibilità ambientale	-	1,0	1,0	-	0,8	0,8	-	0,2	0,2	0,0	(0,6)	(0,6)
Altro	-	1,0	1,0	-	-	-	-	0,10	0,10	0,0	0,1	0,1
TOTALE	**133,7**	**5,2**	**138,9**	**64,4**	**2,9**	**67,3**	**28,9**	**1,1**	**30,0**	**(35,5)**	**(1,8)**	**(37,3)**

La tabella riporta l'ammontare della spesa 2008 ripartita tra le principali aree di investimento ed evidenzia come circa il 58% è rivolto ad attività relative alle tecnologie per la sicurezza della circolazione ed il 35% alla diagnostica per il controllo dell'efficienza della rete e del materiale rotabile. La significativa flessione rispetto all'esercizio precedente (-55,4%) è dovuta essenzialmente all'avanzato stato realizzativo dei programmi tecnologici di sicurezza SCMT ed SSC. Trenitalia SpA ha proseguito nello sviluppo dei Simulatori di guida per l'addestramento del personale di condotta, dei Sistemi di Diagnostica Innovativa, dell'Aerodinamica dei Profili Alta Velocità e dell'Interazione ruota-rotaia. Per quanto riguarda RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA le principali iniziative sono quelle di seguito specificate.

Nell'ambito della sicurezza della circolazione ferroviaria, l'attività del 2008 ha riguardato principalmente i sistemi di rete per il controllo della marcia dei treni, segnatamente SCMT (Sistema Controllo Marcia Treno) e SSC (Sistema Supporto alla Condotta) destinati rispettivamente alle linee principali e secondarie della rete tradizionale, oltre al sistema di trasmissione radio GSM-R ed al sistema ERTMS (European Rail Traffic Management System), utilizzato sulla rete Alta Velocità.

Sono proseguiti gli studi e le sperimentazioni su componenti dei sottosistemi di terra e bordo anche finalizzati all'omologazione di apparati innovativi e i test per l'implementazione di funzionalità aggiuntive e per l'integrazione fra i diversi sistemi di sicurezza esistenti. Sono state anche portate avanti le attività di sviluppo del progetto "Caronte", un prototipo di rotabile utilizzato per l'integrazione delle funzioni di diagnostica con le tecnologie SSC e GSM-R.

Riguardo lo sviluppo della diagnostica mobile sulle linee Alta Velocità sono stati impiegati i treni Y1e Y2 nei test propedeutici all'attivazione della tratta Alta Velocità Milano - Bologna e il treno Y1 per la certificazione dell'armamento sulla tratta Alta Velocità Bologna–Firenze.

E' stato realizzato il prototipo per la verifica della qualità dell'interazione catenaria-pantografo e la messa a punto dell'*hardware* e del *software* dell'autocarrello "Geocat2" per l'esecuzione di misure statiche della

linea di contatto secondo la normativa europea. E' stata, inoltre, avviata la progettazione dei laboratori di reazione al fuoco e di prove di potenza sui sistemi della trazione elettrica.

Nel corso del 2008 si sono condotte sperimentazioni e ottenute omologazioni di componenti innovativi del sistema ferroviario (SCMT-INFILL, segnali a *led*).

Si segnalano, infine, alcuni progetti di ricerca e sviluppo di interesse europeo ai quali ha direttamente partecipato RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA:

- progetto GRIDES-GSMR, finanziato al 70% dalla Comunità Europea nell'ambito del programma per le infrastrutture critiche, che si pone l'obiettivo di analizzare e monitorare il segnale nonché rilevare eventuali rischi attraverso una particolare tecnologia (*software Defined Radio*);
- progetto INESS (*Integrated European signalling System*), per la progettazione e definizione delle specifiche relative ad un sistema di segnalamento interoperabile da adottarsi entro il 2020 da tutti i Gestori dell'Infrastruttura europei partecipanti allo stesso.

AZIONI PROPRIE DELLA CAPOGRUPPO

Al 31 dicembre 2008, 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 2008, 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

Le indagini e i procedimenti giudiziari di maggior rilievo nei confronti di ex rappresentanti di società del Gruppo non hanno, ad oggi, evidenziato circostanze rilevanti ai fini di rischi di passività o perdite per le società stesse o il Gruppo, né elementi tali che potessero apprezzabilmente interessare la posizione patrimoniale, economica e finanziaria del Gruppo stesso e, pertanto, non sono stati effettuati accantonamenti nel Bilancio 2008. Ricorrendone le circostanze, le società interessate si sono costituite parte civile.

Riguardo i procedimenti e le indagini giudiziarie di rilievo tuttora pendenti, si informa:

- Procedimento penale n. 1988/96 R.G.N.R. pendente innanzi al Tribunale di Perugia nei confronti, tra gli altri, di un ex Amministratore Delegato di Ferrovie dello Stato – Società di Trasporti e Servizi per Azioni. All'udienza del 7 maggio 2007 erano state rigettate quasi tutte le eccezioni sollevate dalle difese degli imputati rimasti in giudizio, mentre in quella del settembre 2007 il Tribunale aveva rigettato tutte le eccezioni ribadite dalle difese, ammettendo le prove documentali richieste dal Pubblico Ministero e le prove testimoniali richieste dalle parti. Nelle udienze tenute nell'esercizio (10 marzo, 5 maggio, 30 giugno e 20 ottobre) sono stati sentiti i testimoni chiamati dal Pubblico Ministero. Il dibattimento non e' ancora terminato a causa della irreperibilità di un teste e della mancata comparizione degli imputati. La prossima udienza è stata fissata nel mese di giugno del 2009.
- Gara per l'affidamento dei servizi ICT in *outsourcing*, Ferrovie dello Stato SpA: il 27 febbraio 2008 la Consob ha richiesto e acquisito da Ferrovie dello Stato SpA informazioni riguardanti lo svolgimento della gara. Il Nucleo Speciale di Polizia Valutaria - Gruppo Tutela del Risparmio, nell'ambito di una indagine delegata dalla Procura di Roma, ha acquisito successivamente la documentazione già consegnata alla Consob. Per quanto a conoscenza, l'indagine risulta iscritta nei registro dei "fatti non costituenti reato";
- Emergenza rifiuti in Campania: il 27 maggio 2008 la Procura di Napoli ha emesso ordinanza applicativa della misura cautelare degli arresti domiciliari (successivamente revocati), nei confronti, tra gli altri, dell'Amministratore Delegato e di un dirigente della ex Ecolog SpA, cui sono stati contestati i reati di associazione a delinquere (art 416 c.p.), truffa e truffa ai danni dello Stato (alt. 640 comma i e 2 c.p.), traffico illecito di rifiuti (alt. 260 D.Lgs. 152/06) e falso ideologico (art. 479 c.p.). Il giudice per le indagini preliminari ha disposto il rinvio a giudizio degli imputati.
- Incidente a Molfetta il 3 marzo 2008: a seguito del decesso di 5 lavoratori (ed un sesto con lesioni permanenti) a causa delle esalazioni di ossido di zolfo all'inteno di un *tank container*, sono indagati per omicidio colposo e lesioni colpose gravi, anche il legale rappresentante e un dirigente di FS Logistica – *Business Unit* Cargo Chemical nonché, ai sensi del D.Lgs n.231/2001 la società stessa. I lavoratori coinvolti erano dipendenti della Truck Center S.a.s., impresa esecutrice di lavori affidati in appalto dalla società del Gruppo citata. Il Procedimento e' attualmente nella fase preliminare.
- Procedimento penale n. 550/06 R.G.N.R. della Procura della Repubblica presso il Tribunale di Arezzo, aperto nei confronti dell'ex Amministratore Delegato, quale legale Rappresentante di Trenitalia. Il reato ipotizzato è quello previsto dall'art. 40 comma 1° lettera b) del D.Lgs. n.504/1995 con il quale viene sanzionato chiunque sottrae oli minerali all'accertamento o al pagamento dell'accisa. E' stato notificato al Presidente, in qualità di Legale Rappresentante di Trenitalia SpA, l'avviso della conclusione delle indagini preliminari in quanto alla società è contestato l'illecito amministrativo di cui all'art. 25 septies comma 2° del D.Lgs- 231/01 ".... Non avendo adottato ed efficacemente attuato modelli di organizzazione e di gestione atti a prevenire reati della stessa specie di quello accaduto....". Al momento comunque non si segnalano evoluzioni pregiudizievoli per la società.

- Procedimento penale aperto nel 2007 dalla Procura della Repubblica presso il Tribunale di Trani n. 1.531/06 nei confronti dell'Amministratore Delegato di Trenitalia per accertare le responsabilità della mancata chiusura di un passaggio a livello situato sulla linea Bari-Foggia verificatesi nell'agosto 2007 durante il transito dei treni: il Giudice per le Indagini Preliminari di Trani, accogliendo la richiesta avanzata dal Pubblico Ministero, ha disposto, l'8 luglio 2008, l'archiviazione del procedimento penale.
- Procedimenti penali n. 20027/99 R.G.N.R. e 18891/99 R.G.N.R., pendenti innanzi al Tribunale di Bologna per esposizione ad amianto nelle Officine Grandi Riparazioni, coinvolgenti diversi ex dipendenti e dirigenti di RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA; sono stati conclusi accordi transattivi con alcune delle parti offese. Con riferimento alle indagini e procedimenti penali in corso, non si sono rilevati elementi che possano indurre a ritenere che il Gruppo sia esposto a significative passività.
- A seguito dell'incidente del 2 ottobre 2008 presso la stazione di Firenze Castello nel cantiere di posa in opera dei nuovi binari AV/AC per la tratta Firenze Bologna, in cui un convoglio dell'impresa Elettrifer, esecutrice dei lavori, ha investito tre dipendenti di RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA, provocando la morte di uno ed il ferimento grave degli altri due, la società Elettrifer è stata iscritta nel registro degli indagati insieme ad RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA. RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA procederà con ogni attività difensiva finalizzata a richiedere ed ottenere l'archiviazione della posizione anche attraverso la richiesta di applicazione della discriminante di esonero da responsabilità prevista dal D.Lgs 231/2001 e consistente nell'intervenuta adozione da parte di RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA di un adeguato sistema di controllo atto a prevenire episodi del tipo di quelli in concreto verificatisi (nel caso di specie: infortuni sul lavoro).
- 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 Pubblico Ministero ha disposto la citazione diretta a giudizio dell'ex Amministratore.
- Indagine a carico di TAV SpA concernente lo scoppio di una tubatura del gas in località San Benedetto del Querceto (Comune di Monterenzio): la società - individuata quale soggetto che potrebbe assumere la qualità di responsabile civile qualora dagli accertamenti tecnici disposti in loco dovesse emergere una interferenza tra l'evento ed i vicini cantieri del Consorzio Cavet - ha nominato un consulente tecnico che ha preso parte agli accertamenti peritali, in base alle risultanze dei quali si ritiene poter escludere che i lavori per l'alta velocità possano avere concorso a cagionare l'evento delittuoso.
- Prevenzione infiltrazioni criminalità organizzata: è proseguita nel corso dell'esercizio in stretta collaborazione con le Autorità competenti, l'attività di TAV SpA , finalizzata alla prevenzione ed alla lotta ai tentativi di infiltrazione della criminalità organizzata nelle attività di realizzazione delle opere (appalti e subappalti). Nell'ambito delle attività suddette è stato adottato, nel corso dell'anno 2008, un provvedimento interdittivo nei confronti di un'impresa interessata all'esecuzione dei lavori di realizzazione delle tratte AV/AC.
- A dicembre 2008, nel corso dei lavori di riqualificazione della Stazione di Napoli Centrale, è occorso un incidente mortale a un dipendente di un'impresa subappaltatrice dell'ATI titolare del relativo contratto di appalto. Risultano essere in corso indagini penali da parte della competente Autorità giudiziaria per accertare le relative responsabilità anche di Grandi Stazioni SpA, quale società appaltante i lavori.

Altri Procedimenti

- Nel settembre 2007, l'Autorità garante della concorrenza e del mercato ha avviato un procedimento per l'accertamento di un possibile abuso di posizione dominante da parte di Ferrovie dello Stato SpA e di RFI SpA volto a favorire Trenitalia SpA, con l'ostacolare l'accesso all'infrastruttura ferroviaria nazionale da parte delle imprese ferroviarie concorrenti attive nel trasporto merci (IF).Con decisione 13 novembre 2008, l'Autorità garante della concorrenza e del mercato ha chiuso il procedimento senza accertamento di alcuna infrazione, accettando e rendendo vincolanti gli impegni presentati dalle due società nel corso del procedimento. In vista del pagamento alle IF interessate dei corrispettivi per i servizi, analoghi a quelli offerti a titolo gratuito da RFI, ad esse già forniti da terzi in esecuzione di eventuali contratti, nonché delle penali eventualmente a loro carico in caso di recesso da contratti stipulati con fornitori terzi – il tutto fino a concorrenza di un valore massimo pari a 5 milioni di euro –, il 23 dicembre 2008 FS e RFI hanno invitato le IF interessate a comunicare a RFI, entro e non oltre il 26 gennaio 2009, un'autocertificazione relativa ai contratti di fornitura di servizi da essa conclusi con prestatori terzi che consenta di identificare la tipologia dei servizi acquistati, lo stato di avanzamento della fornitura e l'ammontare delle eventuali penali per la rescissione del contratto. Consta, peraltro, che a tutt'oggi RFI non abbia ancora ricevuto idonea autocertificazione dalle IF interessate e non sia, quindi, stata messa in condizione di ottemperare agli impegni; pertanto, è attualmente in corso con l'Autorità e le IF interessate un'interlocuzione volta a definire eventuali iniziative ulteriori idonee a realizzare tale ottemperanza.
- Nell'ottobre 2008, l'Autorità garante della concorrenza e del mercato ha avviato un provvedimento istruttorio finalizzato all'accertamento di un possibile abuso di posizione dominante da parte di Ferrovie dello Stato SpA e di RFI SpA nei mercati nazionali dell'accesso alle infrastrutture ferroviarie necessarie allo svolgimento dei servizi di trasporto e del trasporto ferroviario di passeggeri, con particolare riferimento al trasporto ad alta velocità. Il 12 marzo 2009, RFI ha presentato impegni ex articolo 14-ter della legge n. 287/1990 e con delibera del 9 aprile successivo il Collegio dell'Autorità ha deliberato di avviare la procedura di *market test* mediante la pubblicazione degli stessi sul sito Internet dell'Autorità. Il procedimento di valutazione degli impegni dovrà concludersi il 25 settembre 2009, mentre il procedimento dovrà concludersi entro il 31 dicembre 2009. Qualora mai il procedimento istruttorio si chiudesse con una decisione di constatazione dell'infrazione prefigurata, l'ipotesi che l'Autorità imponga a Ferrovie dello Stato e/o a RFI una sanzione amministrativa pecuniaria è allo stato da ritenersi possibile; in tal caso, mentre l'importo teorico massimo di tale sanzione sarebbe del 10% del fatturato totale dell'esercizio precedente all'apertura dell'istruttoria, va segnalato che la prassi decisionale dell'Autorità è stata finora caratterizzata da sanzioni d'importo percentuale assai più contenuto.

INTERVENTI/TRASFERIMENTI PER IL GRUPPO DI RISORSE PUBBLICHE(1) DI COMPETENZA DEL 2008

(importi in migliaia di euro)

	Ferrovie dello Stato	RFI	Trenitalia	TAV	Grandi Stazioni	Sita	FS Logistica	Cemat	Tevere TPL	Italcontainer	Serfer	SGT	Italia Logistica	Terminali Italia	NET	Totale
Contributi in conto esercizio																
Contratto di Programma		1.040.629														1.040.629
Altri dallo Stato		45.719				11.556						10				57.285
Contributi Unione Europea	9	50						132		362						554
Da Enti pubblici territoriali		76	44			13.597										13.717
Contributi/incentivi alla logistica							2.517	26.490		8.082						37.089
Contributi diversi da altri								0	3.180		136					3.316
Contributi in c/investimento																0
Da Stato		2.117.062		888.325	7.129		252						152	1.339	324	3.014.584
Da Enti pubblici territoriali		147.540	56.410			1.464										205.414
Contributi Unione Europea		96.750	3.552	11.370												111.672
Totale	9	3.447.827	60.006	899.694	7.129	26.616	2.769	26.622	3.180	8.444	136	10	152	1.339	324	4.484.259

(1) Esclusi i corrispettivi per servizi contrattualizzati dal Gruppo FS con controparti pubbliche (Stato, Regioni, ecc.)

DECRETO LEGISLATIVO 231/2001

Il vigente Modello di Organizzazione, Gestione e Controllo definito per gli effetti di cui al Decreto Legislativo n. 231/2001 è stato riproposto ed approvato il 25 settembre 2008 dal Consiglio di Amministrazione di Ferrovie dello Stato SpA.

Si tratta di una versione aggiornata rispetto alla precedente, approvata il 23 novembre 2007, che considera le variazioni sopraggiunte nel contesto organizzativo aziendale e le pertinenti novità legislative intercorse tra marzo 2007 e febbraio 2008.

Le novità legislative intercorse sono quelle in materia di sicurezza sul lavoro (introdotte con la 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") e in materia di antiriciclaggio introdotte dal D.Lgs 21 novembre 2007, n.231 "Testo Unico Antiriciclaggio").

Oggi il Modello Organizzativo è in fase di ulteriore rivisitazione per il contestuale soddisfacimento delle seguenti esigenze:

- l'esigenza di aggiornamento indotta dalle novità in tema di criminalità informatica (introdotte dalla Legge 18 marzo 2008 n. 48 "Ratifica ed esecuzione della convenzione di cui al Consiglio d'Europa sulla criminalità informatica fatta a Budapest il 23 novembre 2001, e norme di adeguamento dell'ordinamento interno");
- l'esigenza di razionalizzare i flussi informativi verso l'Organismo di Vigilanza;
- l'esigenza di rendere il documento intellegibile anche ai soggetti privi di competenze giuridiche, migliorandone la valenza formativa;
- l'opportunità di rilevare possibili rischi e possibili controlli, già esistenti ma non precedentemente censiti;
- l'opportunità di allocare i rischi di reato nei processi aziendali in cui sono presenti.

Relativamente alle attività dell'Organismo di Vigilanza istituito per gli effetti del decreto in argomento, nel corso del 2008:

- le verifiche svolte definiscono un quadro di adeguatezza del Modello Organizzativo rispetto alle esigenze di previsione dei reati;
- all'Organismo non sono pervenute segnalazioni relative a comportamenti contrastanti con le previsioni del Modello e del 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 SpA ha provveduto, come di consueto, a redigere il Documento Programmatico sulla Sicurezza relativo all'anno 2008, il 31 marzo 2009, nel quale sono descritti:

- l'elenco dei trattamenti dei dati personali;
- i ruoli e le responsabilità delle strutture preposte al trattamento dei dati;
- i risultati dell'analisi dei rischi;

- le misure di sicurezza adottate;
- la formazione del personale in materia;
- il piano degli interventi.

LEGGE 262/05

Come indicato nel Relazione sulla Gestione al bilancio 2007, a seguito di specifica indicazione del Ministero dell'Economia e delle Finanze, nell'ottica dell'adozione di sistemi di *governance* sempre più evoluti ed equiparati a quelli delle società quotate, è stata introdotta la figura di cui alla legge 262/05 del "Dirigente Preposto alla redazione dei documenti contabili societari" di Ferrovie dello Stato SpA, con modifica dello Statuto Sociale deliberata dell'Assemblea degli Azionisti il 27 aprile 2007.

Il Dirigente Preposto di Ferrovie dello Stato SpA è stato nominato dal Consiglio di Amministrazione di Ferrovie dello Stato SpA nella seduta del 26 ottobre 2007.

Il 27 febbraio 2008 lo stesso Consiglio di Amministrazione ha deliberato, inoltre, di procedere all'istituzione della figura del Dirigente Preposto alla redazione dei documenti contabili societari nelle principali società controllate previa modifica dei rispettivi Statuti Sociali e successiva nomina da parte dei Consigli di Amministrazione.

Nel corso del 2008 sono stati quindi nominati i Dirigenti Preposti delle società: RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA, Trenitalia SpA, Sita SpA, Sogin Srl e Grandi Stazioni SpA. Ad inizio 2009 è stato nominato anche il Dirigente Preposto di Centostazioni SpA.

I singoli Dirigenti Preposti, a firma congiunta con gli Amministratori Delegati di società, attestano annualmente:

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

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

Nel corso del 2008 è proseguita l'attività, iniziata lo scorso anno, di razionalizzazione e rivisitazione delle procedure inerenti i processi aziendali aventi impatto amministrativo-contabile al fine di evidenziarne i controlli necessari ad assicurare la correttezza dell'informativa finanziaria, oltre che di *testing* di operatività delle medesime procedure.

Tale attività è stata svolta sulla base delle norme e metodologie definite in coerenza con il modello "*Internal Control – Integrated Framework*" emesso dal *Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission* (cd. "*CoSO report*") che rappresenta un *framework* di riferimento per il sistema di controllo interno generalmente accettato a livello internazionale.

INFORMAZIONI RIGUARDANTI LE PRINCIPALI SOCIETA' CHE OPERANO NEL GRUPPO

ANDAMENTO ECONOMICO E SITUAZIONE PATRIMONIALE – FINANZIARIA PER SOCIETÀ

RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA

Principali indicatori	2008	2007
		(in milioni di euro)
Ricavi operativi	2.507,4	2.548,8
Costi operativi al netto di capitalizzazioni e variazioni di rimanenze	2.453,7	2.426,6
Margine operativo lordo	53,7	122,2
Risultato netto di esercizio	38,9	16,9
Flusso di cassa da attività di esercizio	(625,8)	(51,7)
Investimenti tecnici	3.483,1	3.616,4
	31.12.2008	**31.12.2007**
Capitale investito netto	33.452,4	34.473,8
Posizione finanziaria netta	377,0	(1.091,1)
Consistenza di personale finale	32.896	32.980

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. 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 2008 si rinvia al paragrafo "Principali eventi dell'anno" riferito al Gruppo.

La società chiude l'esercizio 2008 facendo registrare un utile di 38,9 milioni di euro, contro un risultato positivo di 16,9 milioni di euro del 2007.

Il margine operativo lordo, positivo per 53,7 milioni di euro, presenta invece una riduzione di 68,5 milioni di euro rispetto al 2007 (122,2 milioni di euro).

Quanto sopra, per effetto di minori ricavi per 41,4 milioni di euro e costi operativi che, al netto delle capitalizzazioni e variazione delle rimanenze, presentano un aumento di 27,1 milioni di euro.

Sul fronte dei ricavi operativi la variazione negativa è da attribuire sostanzialmente al decremento dei proventi percepiti dallo Stato in esecuzione del Contratto di Programma per 113,5 milioni di euro, mentre un miglioramento di 69,2 milioni di euro si registra nei ricavi da pedaggio e prestazioni infrastrutturali.

I costi operativi, al netto delle capitalizzazioni, fanno registrare il citato incremento di 27,1 milioni di euro, dovuto essenzialmente all'effetto combinato:

- dell'incremento del costo del lavoro per 20,7 milioni di euro determinato dall'incremento del costo unitario medio in seguito all'accordo sindacale del 24 gennaio 2008;
- dell'aumento di 41,1 milioni di euro degli altri costi operativi determinato dall'aumento dei costi per acquisti di materie prime e servizi, in gran parte dovuto all'effetto di cause esogene alla gestione societaria che hanno portato a registrare un aumento generalizzato del prezzo dell'energia per trazione, illuminazione e forza motrice e dei combustibili;
- delle maggiori capitalizzazioni (34,7 milioni di euro) dovute per 17,8 milioni di euro alla voce materiali e per 16,9 milioni di euro alla voce relativa ai costi interni.

Gli ammortamenti registrano una riduzione di 19,4 milioni di euro dovuto alla riduzione delle percentuali di utilizzo dell'infrastruttura correlate ad una minor domanda di traffico.

Gli accantonamenti ammontano a 240,3 milioni di euro, ed hanno interessato l'adeguamento dei fondi per il contenzioso nei confronti del personale e dei terzi (84,2 milioni di euro), per la copertura dei rischi di eventuale retrocessione alle imprese ferroviarie del maggior costo da queste sostenuto nel passato a titolo di energia per trazione (93 milioni di euro), per l'adeguamento del fondo per valorizzazioni e bonifica (41 milioni di euro) e per altri rischi minori.

Il saldo oneri e proventi diversi presenta un incremento di 60,7 milioni di euro ed è determinato principalmente dall'iscrizione dei residui passivi relativi ai contributi in conto esercizio (45,7 milioni di euro), dalle maggiori plusvalenze realizzate (5,7 milioni di euro) e dalle minori perdite su crediti (9 milioni di euro).

Conseguentemente il risultato operativo registra un valore negativo di 119,2 milioni di euro, comunque in miglioramento del 32% circa rispetto allo stesso dato del 2007 (-175,2 milioni di euro).

Il saldo della gestione finanziaria è negativo per 1,6 milioni di euro (-8,3 milioni di euro nel 2007). Sul miglioramento rispetto all'esercizio precedente incidono i maggiori proventi finanziari (11,4 milioni di euro) e i minori oneri finanziari (2 milioni di euro) verso la Capogruppo. Per contro aumentano gli oneri finanziari su debiti verso istituti finanziari (3,5 milioni di euro) per l'aumento dei tassi di riferimento dei prestiti a tasso variabile.

Le componenti straordinarie nette presentano un saldo positivo di 186,7 milioni di euro. Sul saldo incidono in particolare le sopravvenienze attive per rilascio di fondi esuberanti (165,1 milioni di euro) principalmente riconducibile a 137 milioni di euro precedentemente accantonati per componenti di rischio sull'energia elettrica per trazione venute meno a seguito di chiarimenti sopraggiunti nel corso del 2008 con due delibere emesse dall'Autority per l'energia e il gas (AEEG) e indennizzi assicurativi (16,6 milioni di euro).

L'indebitamento finanziario netto è pari a 377 milioni di euro (al 31 dicembre 2007 si registrava un avanzo netto di 1.091 milioni di euro). La variazione è sinteticamente riconducibile alla riduzione delle disponibilità, all'aumento dei debiti verso la Capogruppo, e al rimborso dei prestiti.

Più in dettaglio, nel corso dell'esercizio è stato sottoscritto con la Capogruppo di un prestito *intercompany* che ribalta a RFI – Rete Ferroviaria Italiana SpA, così come a TAV SpA, i termini e le condizioni di un contratto di finanziamento assunto dalla Capogruppo stessa con il raggruppamento temporaneo di concorrenti in essere tra Cassa Depositi e Prestiti e Dexia Crediop SpA (134,5 milioni di euro utilizzati da RFI – Rete Ferroviaria Italiana SpA) e sono state utilizzate le residue disponibilità del prestito *intercompany* sempre con la Capogruppo relativo al contratto di finanziamento stipulato con la BEI nel 2007 (178,2 milioni di euro utilizzati da RFI – Rete Ferroviaria Italiana SpA nel 2008). Sono inoltre stati rimborsati prestiti per 173 milioni di euro, mentre sono stati trasferiti dalla controllata TAV SpA, con l'operazione di scissione, debiti per 156,3 milioni di euro e si sono ridotte le disponibilità liquide di 1.185,1 milioni di euro.

TAV SpA

Principali indicatori	2008	2007 (in milioni di euro)
Contributi in conto esercizio	0,0	171,8
Altri ricavi	54,2	105,2
Costi	1.421,8	2.088,9
Saldo della gestione finanziaria	(165,1)	(154,5)
Variazione dei lavori in corso su ordinazione	1.541,8	1.977,6
Risultato netto di esercizio	0,0	0,0
Flusso di cassa da attività di esercizio	1.692,6	(1.658,2)
Investimenti tecnici	0,1	0,2

	31.12.2008	31.12.2007
Capitale investito netto	8.237,8	6.911,6
Posizione finanziaria netta	5.153,6	3.641,0
Consistenza di personale finale	59	85

TAV SpA ha per scopo la progettazione e costruzione delle linee e infrastrutture ferroviarie per il sistema Alta Velocità/Alta Capacità, 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-RFI, si rinvia al commento del paragrafo "Principali eventi dell'anno" riferito al Gruppo.

Le maggiori variazioni intervenute nell'esercizio hanno riguardato i contributi in conto esercizio, i costi e la variazione dei lavori in corso su ordinazione.

Il decremento della voce Contributi in conto esercizio è da ricondursi all'azzeramento dei contributi ricevuti dall'Unione Europea.

Il decremento della voce costi operativi è da collegarsi alla prevista minore attività svolta nel periodo dalla società relativamente alle opere per la realizzazione del sistema Alta Velocità/Alta Capacità.

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 e oneri sostenuti nell'esercizio, al netto dei proventi. Il decremento rispetto all'anno precedente (435,8 milioni di euro) è da ricollegarsi alla già citata minore attività svolta dalla società relativamente alle opere in corso di esecuzione per la realizzazione del sistema Alta Velocità/Alta Capacità che ha comportato minori costi e, di conseguenza

una minore capitalizzazione. Si precisa che in tale voce sono inclusi gli oneri relativi alla difesa nei contenziosi in essere con i *General Contractor*.

A tale riguardo, stante la estrema complessità e gli elevati ammontari coinvolti, d'intesa con la Controllante, per il contenzioso con i *General Contractor* sono stati selezionati quali professionisti di fiducia – in linea con l'impostazione seguita al riguardo anche a livello di Gruppo – legali dotati di particolare competenza ed esperienza nelle fattispecie specifiche. Gli oneri maturati relativi a tale attività di difesa, con corrispettivi – ancorché significativi – ridotti rispetto ai minimi tariffari, sono stati inseriti nel bilancio 2008 unitamente alle spese derivanti dal funzionamento dei Collegi Arbitrali

Il saldo della gestione finanziaria, negativo per 165,1 milioni di euro, peggiora rispetto all'esercizio precedente per 10,7 milioni di euro. La variazione è da imputare ai maggiori oneri per i finanziamenti ricevuti dalla Capogruppo nel 2008.

L'indebitamento finanziario netto passa da un valore di 3.641 milioni di euro a un valore di 5.153,6 milioni di euro. La variazione è dovuta alla sottoscrizione con la Capogruppo di un prestito *intercompany* che ribalta a TAV SpA così come a RFI – Rete Ferroviaria Italiana SpA, i termini e le condizioni del già citato contratto di finanziamento assunto dalla Capogruppo stessa con il raggruppamento temporaneo di concorrenti in essere tra Cassa Depositi e Prestiti e Dexia Crediop SpA (415,5 milioni di euro utilizzati da TAV SpA) e all'utilizzo delle residue disponibilità del prestito *intercompany* con la Capogruppo relativo al contratto di finanziamento stipulato con la BEI nel 2007 (394,3 milioni di euro utilizzati da TAV SpA) per il finanziamento della linea Torino-Milano-Napoli; si riferisce infine alla concessione da parte della controllante RFI – Rete Ferroviaria Italiana SpA di anticipazioni di cassa a titolo non oneroso per 905,8 milioni di euro.

Nel corso dell'esercizio sono stati rimborsati prestiti per 490,3 milioni di euro e, con l'operazione di scissione, sono stati trasferiti alla controllante RFI – Rete Ferroviaria Italiana SpA debiti per 156,3 milioni di euro e ridotti debiti verso la Controllante per 23,8 milioni di euro. Il saldo positivo del conto corrente intersocietario intrattenuto con la Capogruppo si è ridotto di 397,4 milioni di euro.

TRENITALIA SpA

Principali indicatori	2008	2007 (pro forma)
		(in milioni di euro)
Ricavi operativi	5.772,4	5.516,7
Costi operativi al netto di capitalizzazioni e variazioni di rimanenze	4.853,8	4.983,9
Margine operativo lordo	918,7	532,8
Risultato netto di esercizio	(41,6)	(262,7)
Flusso di cassa da attività di esercizio	714,6	1.046,4
Investimenti tecnici	894,8	906,6
	31.12.2008	**31.12.2007**
Capitale investito netto	6.980,5	6.710
Posizione finanziaria netta	5.811,6	5.676,7
Consistenza di personale finale	47.686	51.567

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

Premessa

Con la conclusione dello studio condotto sulle possibilità di una migliore rappresentazione del costo per l'utilizzo del materiale rotabile (ammortamento) in relazione all'effettivo deperimento delle singole componenti del materiale rotabile, è stato applicato per la prima volta nel 2008 il principio che tiene conto della diversa usura cui sono sottoposte le parti di un rotabile. Lo studio indicato ha consentito, in coerenza con i principi contabili in vigore, di affinare il processo di stima della vita utile del materiale rotabile.

Da un punto di vista generale la modifica al criterio di valutazione agisce su due aspetti:

- una virtuale scomposizione del valore del rotabile in diverse classi di componenti differenziati per la durata della loro vita utile;
- la determinazione dell'ammortamento annuo calcolato sulle diverse componenti del rotabile.

I commenti che seguono alle variazioni di valore fra i due anni sono pertanto effettuati, al fine di una più significativa comparazione, sui valori 2007 "pro-formati" e resi quindi omogenei anche in relazione alle operazioni di scissione del "ramo manovra" verso RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA.

Andamento della gestione

L'esercizio 2008 chiude con una perdita di 41,6 milioni di euro in sensibile miglioramento rispetto all'esercizio 2007 chiuso con un risultato negativo di 262,7 milioni di euro.

Il Margine Operativo Lordo passa da 532,8 milioni di euro del 2007 a 918,7 milioni di euro del 2008 mentre il risultato operativo, che registrava l'anno scorso una perdita pari a 243,5 milioni di euro, si

attesta su un risultato positivo di 186,9 milioni di euro.

I ricavi da mercato, pari a 3.267 milioni di euro, evidenziano una crescita percentuale del 3,4% (pari a 107,1 milioni di euro) collegata principalmente sia all'incremento del fatturato del settore della media percorrenza (79 milioni di euro) che del trasporto regionale (20 milioni di euro).

Con riferimento al settore Cargo si evidenzia, nonostante il rallentamento delle attività, soprattutto nella seconda parte dell'esercizio per effetto del rallentamento della produzione industriale dovuta alla forte crisi internazionale in atto, un incremento dei ricavi (+ 8 milioni di euro) ottenuto grazie all'attività di razionalizzazione già avviata nel 2007 con una diminuzione dell'offerta per i servizi non sostenibili economicamente e non contribuiti dallo Stato, e un incremento nelle tratte profittevoli sulle quali peraltro l'effetto della concorrenza è particolarmente sentito.

I ricavi da Pubblica Amministrazione evidenziano un incremento di 101,5 milioni di euro grazie ai maggiori ricavi verso le Regioni (70,5 milioni di euro) e per Contratto di Servizio Pubblico con lo Stato (31 milioni di euro) a seguito dei maggiori stanziamenti previsti dalla Finanziaria 2008.

I costi operativi registrano una consistente riduzione rispetto al 2007 per 130,2 milioni di euro.

In particolare il costo del lavoro, rispetto al 2007, segna un miglioramento di 118,3 milioni di euro, riconducibile essenzialmente alla riduzione dell'organico a seguito del graduale processo di miglioramento dell'efficienza dei processi aziendali.

Gli altri costi si riducono di 19,9 milioni di euro, a seguito dei risultati del progetto di ottimizzazione costi 2008 che ha consentito di ottenere, come peraltro già avvenuto con successo nel corso del 2007, ulteriori risparmi su diversi fronti, tra cui i più significativi sono riferibili ai minori costi per servizi amministrativi (6 milioni di euro), per servizi a bordo treno (9 milioni di euro) e per manutenzione hardware e servizi informatici (3 milioni di euro).

Gli ammortamenti diminuiscono, rispetto al 2007, di 6,9 milioni di euro.

L'andamento della gestione finanziaria rispetto al 2007 segna un peggioramento di 41,6 milioni di euro attribuibile prevalentemente alla dinamica del mercato dei tassi di interesse e segnatamente all'Euribor; il costo dell'indebitamento oneroso è passato infatti, a parità di indebitamento medio, dal 4,23% del 2007 al 4,83% del 2008.

Le componenti straordinarie nette sono positive per 151 milioni di euro e presentano una variazione negativa di 171,5 milioni di euro data dalla circostanza che l'esercizio 2007 beneficiava di 320 milioni di euro per la quota resa disponibile dal Decreto Legge n. 81/2007 del contributo riconosciuto dallo Stato di complessivi originari 400 milioni di euro per la remunerazione degli obblighi di servizio pubblico fino al 2003 (art. 1 comma 971 della Legge Finanziaria 2007) soggetto alla c.d. "alea TFR"; nel 2008 sono stati contabilizzati, a saldo definitivo della partita, 71,9 milioni di euro (con un decremento, rispetto alla ipotesi originaria, di 8,1 milioni di euro dovuto agli effetti della citata "alea").

Il Capitale investito netto passa da 6.710,1 milioni di euro del 2007 a 6.980,5 milioni di euro nel 2008.

Tale variazione è dovuta principalmente all'incremento del Capitale Immobilizzato netto che registra un aumento di 316,9 milioni di euro dovuto, oltre agli investimenti dell'esercizio, agli effetti della rivalutazione degli immobili di alcune officine rivenienti dalla scissione Ferrovie Real Estate ed effettuata in base al DL 185/2008 art. 15, comma 16, convertito dalla legge 2/2009 (Decreto legge c.d.

"Anti-Crisi") per un ammontare di 190 milioni di euro circa.

La Posizione finanziaria netta peggiora, di 135 milioni di euro circa principalmente per effetto della sottoscrizione dell'*intercompany loan* verso FS di 600 milioni di euro stipulato nel mese di luglio per l'acquisto di materiale rotabile, solo parzialmente compensato dal miglioramento del saldo del c/c intersocietario intrattenuto nei confronti della controllante.

FS LOGISTICA SpA

Principali indicatori	2008	2007
	(in milioni di euro)	
Ricavi operativi	187	213,3
Costi operativi al netto di capitalizzazioni/variazioni di rimanenze	186,3	207,7
Margine operativo lordo	0,7	5,6
Saldo gestione finanziaria	1,8	(0,3)
Risultato netto di esercizio	1,0	7,5
Flusso di cassa da attività di esercizio	2,3	(36,8)
Investimenti tecnici	1,6	3,9
	31.12.2008	**31.12.2007**
Capitale investito netto	458,0	72,1
Posizione finanziaria netta	11,7	12,7
Consistenza di personale finale	143	201

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

I settori di attività principali sono la petrolchimica, ambiente e territorio, logistica distributiva di beni di largo consumo, grandi clienti istituzionali e il siderurgico.

Andamento della gestione

Per quanto riguarda gli eventi che hanno caratterizzato l'esercizio 2008 si rinvia al paragrafo "Principali eventi dell'anno" riferito al Gruppo.

La società chiude l'esercizio 2008 con un utile netto di 1 milione di euro contro un risultato positivo di 7,5 milioni di euro del corrispondente periodo dell'esercizio.

Il margine operativo lordo registra un peggioramento di 4,9 milioni di euro dovuto alla riduzione più che proporzionale dei ricavi operativi rispetto ai costi della medesima natura. La flessione è da ricondurre sia alla riduzione dell'attività negli ultimi cinque mesi del 2008, a seguito del conferimento della *Business Unit* Omnialogistica a Italia Logistica Srl, che alla cessazione dell'attività di trasporto e logistica per l'emergenza rifiuti in Campania, trasferita in gestione alla Divisione Cargo di Trenitalia SpA.

Gli ammortamenti ammontano a 2,2 milioni di euro, in linea con l'esercizio precedente, mentre gli accantonamenti netti e le svalutazioni dell'attivo circolante ammontano a 4,5 milioni di euro (3,4 nell'esercizio precedente). Il risultato operativo beneficia invece del saldo positivo degli oneri e proventi diversi di 0,9 milioni di euro (-0,6 milioni di euro nel 2007) dovuto principalmente all'iscrizione di contributi relativi ad anni precedenti (2,3 milioni di euro). Per l'effetto di dette componenti, il risultato operativo è 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

Principali indicatori	2008	2007
		(in milioni di euro)
Ricavi operativi (1)	195,4	220,8
Costi operativi al netto di capitalizzazioni	155,8	159,5
Margine operativo lordo	39,6	61,3
Risultato netto di esercizio	19,1	35,0
Flusso di cassa da attività di esercizio	9,1	(10,5)
Investimenti tecnici	2,7	4,4

	31.12.2008	31.12.2007
Capitale investito netto	79,4	92,1
Posizione finanziaria netta	(138,7)	(160,6)
Rimanenze di lav. in corso su ordinazione e acconti	962,3	1.008,0
Consistenza di personale finale	1.432	1.503

(1) Comprensivi della variazione dei lavori in corso su ordinazione, ammontante € 150,5 milioni (€ -178,2 milioni nel 2007)

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

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. La variazione negativa è da attribuire alla diminuzione dei ricavi per prestazioni di servizi di ingegneria (25,5 milioni di euro) e deriva principalmente dagli effetti della "rideterminazione" dei margini di commessa che nell'esercizio precedente hanno avuto un impatto sui ricavi di 33,9 milioni di euro (dovuti principalmente alla chiusura anticipata dei contratti con TAV SpA relativi ai nodi di Alta Velocità/Alta Capacità, con definizione di tutte le pendenze economiche, e transazione per il riconoscimento dei costi per le attività svolte da Italferr SpA sulle linee Alta Velocità/Alta capacità Treviglio-Verona e Milano-Genova terzo Valico dei Giovi), mentre nell'esercizio in corso hanno avuto un impatto di 14,2 milioni di euro.

I costi operativi, al netto delle capitalizzazioni, presentano una riduzione di 3,7 milioni di euro derivante principalmente dalla riduzione del costo del lavoro di 4,3 milioni di euro (in presenza di una riduzione di personale da 1.503 a 1.432 unità), mentre rimangono sostanzialmente invariati gli altri costi operativi.

Il margine operativo lordo si riduce di conseguenza di 21,7 milioni rispetto al 2007.

Il risultato operativo presenta una variazione negativa rispetto all'esercizio precedente (26 milioni di euro) maggiore della riduzione registrata dal margine operativo lordo, per effetto di maggiori accantonamenti per rischi contrattuali rispetto all'esercizio precedente.

La gestione finanziaria presenta un saldo positivo di 7,7, sostanzialmente in linea con il 2007, e le componenti straordinarie nette presentano un saldo positivo di 0,3 milioni di euro.

La posizione finanziaria netta risulta positiva per 138,7 milioni di euro ed è composta essenzialmente dal saldo del conto corrente intersocietario intrattenuto con la Capogruppo. La riduzione di 21,9 milioni di euro rispetto all'esercizio precedente dipende dall'assorbimento di liquidità dell'attività di investimento (2,7 milioni di euro) e dalla distribuzione di dividendi (28,3 milioni di euro), mentre l'attività di esercizio ha generato liquidità per 9,1 milioni di euro.

FERSERVIZI SpA

Principali indicatori	2008	2007
		(in milioni di euro)
Ricavi operativi	223,8	224,9
Costi operativi al netto di capitalizzazioni e variazioni di rimanenze	211,7	213,7
Margine operativo lordo	12,1	11,2
Risultato netto di esercizio	2,2	0,5
Flusso di cassa da attività di esercizio	41,5	(24,7)
Investimenti tecnici	3,3	3,5
	31.12.2008	**31.12.2007**
Capitale investito netto	(73,3)	(37,4)
Posizione finanziaria netta	(121,1)	(83,5)
Consistenza di personale finale	2.202	2,325

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.

Andamento della gestione

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.

I ricavi operativi fanno registrare un decremento di 1,1 milioni di euro (-0,5%) rispetto al 2007 dovuto principalmente alla riduzione dei proventi derivanti dall'Area Servizi Amministrativi (dovuti alle minori consistenze di personale del Gruppo e, quindi, la minor attività di *service* conseguente) ed all'Area Servizi Informatici e Tecnologici (a fronte del contenimento del perimetro di attività).

I costi operativi diminuiscono di 2 milioni di euro per effetto:

- della diminuzione del costo del lavoro (2,5 milioni di euro) causata dalla minore consistenza media di personale per l'esercizio 2008, la quale ha più che compensato gli aumenti legati alle dinamiche contrattuali ed agli oneri per esodi incentivati non coperti da fondo;
- dell'incremento degli altri costi operativi (0,5 milioni di euro) a fronte delle maggiori attività richieste dai clienti nei settori del *facility* ed in quello immobiliare.

Il decremento più che proporzionale dei costi operativi (-0,9%) rispetto ai ricavi della stessa natura (-0,5%) porta ad un miglioramento del margine operativo lordo di 0,9 milioni di euro (+ 8,2%).

Il risultato operativo presenta un miglioramento di 2,3 milioni di euro, passando da 4,7 milioni di euro del 2007 a 7 milioni di euro nell'esercizio 2008. Rispetto al margine operativo lordo hanno influito minori accantonamenti per 0,8 milioni di euro e minori ammortamenti per 0,6 milioni di euro rispetto

all'esercizio 2007.

Il saldo della gestione finanziaria ammonta a 4,5 milioni di euro e presenta un miglioramento di 0,8 milioni di euro determinato sostanzialmente dai maggiori proventi finanziari verso la controllante Ferrovie dello Stato SpA causati dall'incremento della maggiore giacenza media sul c/c intersocietario ed al rialzo dei tassi d'interesse.

Il Capitale investito netto al 31 dicembre 2008 presenta un decremento di 35,9 milioni di euro (-96,1%) dovuto principalmente:

- al decremento del Capitale circolante netto gestionale per 43,2 milioni di euro, dovuto essenzialmente alla diminuzione dei crediti verso la controllante Ferrovie dello Stato SpA (15,4 milioni di euro) e verso le altre società clienti appartenenti al Gruppo (22,1 milioni di euro) e dall'incremento dei debiti commerciali per 2,2 milioni di euro;
- alle minori Altre attività nette (3,2 milioni di euro) riconducibili principalmente all' incremento dei debiti verso la controllante per il trasferimento del debito Iva (4,6 milioni di euro) parzialmente compensato dal decremento dei debiti per competenze maturate e non ancora liquidate (-2,4 milioni di euro);
- al minor debito per TFR (5,8 milioni di euro) riconducibile alle uscite in corso d'anno ed alla riduzione degli altri fondi per effetto dei maggiori utilizzi rispetto agli accantonamenti dell'anno.

La Posizione finanziaria netta, composta principalmente dal saldo del conto corrente intersocietario intrattenuto con la controllante Ferrovie dello Stato SpA, risulta positiva per 121 milioni di euro con un incremento pari a 37,6 milioni di euro rispetto al 31 dicembre 2007 dovuto all'incasso dei crediti commerciali in precedenza commentati.

GRANDI STAZIONI SpA

Principali indicatori	2008	2007
		(in milioni di euro)
Ricavi operativi	177,8	174,3
Costi operativi al netto di capitalizzazioni/variazioni di rimanenze	138,7	131,9
Margine operativo lordo	39,1	42,4
Risultato netto di esercizio	15,0	13,4
Flusso di cassa da attività di esercizio	28,1	41,5
Investimenti tecnici	55,8	63,5

	31.12.2008	31.12.2007
Capitale investito netto	236,5	195,9
Posizione finanziaria netta	139,7	103,4
Consistenza di personale finale	227	233

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 ed in regime di locazione per la durata di 40 anni.

Andamento della gestione

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.

Il margine operativo lordo, che si attesta a 39,1 milioni di euro, presenta un peggioramento di 3,3 milioni di euro dovuto all'aumento dei ricavi operativi per 2,4 milioni di euro (+2%) cui si è contrapposto un aumento più che proporzionale dei costi della stessa natura per 6,8 milioni di euro (-5,16%).

Con riferimento ai ricavi operativi, che ammontano a 177,8 milioni di euro, si registra un decremento del fatturato relativo ai ricavi derivanti dalla pubblicità per 4,6 milioni di euro rispetto al precedente esercizio, conseguente alla recessione avutasi nel 2° semestre, più che compensato dall'aumento dei ricavi da locazione (+5,9 milioni di euro) e dalla presenza dei ricavi per servizi ai clienti (7,3 milioni di euro) iscritti, nell'esercizio 2007, nel bilancio della controllata GS Servizi srl (società liquidata nel corso del 2008).

Dal lato dei costi operativi, che al netto delle capitalizzazioni/variazioni delle rimanenze ammontano a 138,7 milioni di euro, il costo del lavoro si attesta a 15,5 milioni di euro con un incremento di 0,7 milioni di euro, che deriva principalmente dalla presenza degli incentivi all'esodo riconosciuti a personale dirigente per circa 0,6 milioni di euro. Gli altri costi ammontano complessivamente a 136,3 milioni di euro, con un incremento di 13,2 milioni di euro. In particolare, i costi per servizi aumentano di 10,4 milioni di euro principalmente per effetto dei lavori sull'immobile di Venezia (8,1 milioni di euro) e per la presenza dei costi (+4,1 milioni di euro) correlati ai ricavi realizzati per servizi ai clienti (sostenuti nel 2007 dalla controllata GS Servizi srl, come in precedenza esposto).

Le imposte sul reddito ammontano a 8,5 milioni di euro, con un decremento di € 3,2 milioni di euro rispetto al precedente esercizio, per effetto del minor imponibile fiscale e delle minori aliquote applicabili a partire dall'esercizio 2008.

La Posizione finanziaria netta, al 31 dicembre 2008 si attesta a 139,6 milioni di euro. L'aumento di 36,3 milioni di euro (+35,11%) è dovuto essenzialmente all'aumento dei debiti verso la BEI per il finanziamento acceso per far fronte ai lavori di riqualificazione interni alle stazioni (con conseguente estinzione del debito contratto verso il Monte dei Paschi di Siena).

CENTOSTAZIONI SpA

Principali indicatori	2008	2007
	(in milioni di euro)	
Ricavi operativi	69,2	67,9
Costi operativi al netto di capitalizzazioni/variazioni di rimanenze	56,9	55,6
Margine operativo lordo	12,3	12,3
Risultato netto di esercizio	6,3	5,0
Flusso di cassa da attività di esercizio	13,3	8,0
Investimenti tecnici	5,8	8,9

	31.12.2008	31.12.2007
Capitale investito netto	37,8	39,8
Posizione finanziaria netta	8,2	(1,9)
Consistenza di personale finale	133	142

Centostazioni SpA si occupa della gestione del patrimonio costituito dai complessi immobiliari delle 103 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 ed amministrativa, alla riqualificazione ed alla valorizzazione del patrimonio immobiliare medesimo.

Andamento della gestione

La società chiude l'esercizio 2008 con un utile netto di 6,3 milioni di euro contro i 5 milioni di euro del 2007.

Il margine operativo lordo si attesta a 12,3 milioni di euro in linea con il precedente esercizio, dato lo speculare incremento dei ricavi e dei costi operativi.

Il ricavi operativi si incrementano del 2% rispetto al 2007 essenzialmente per la crescita dei canoni di locazione degli spazi di stazione (+ 1,4 milioni di euro) grazie all'incremento delle aree a reddito, alla regolarizzazione delle posizioni contrattuali sospese ed al normale adeguamento dei canoni contrattuali, nonché per la crescita delle *fee* da soggetto tecnico (+ 0,3 milioni di euro) dovuta alle attività di progettazione e direzione lavori per la realizzazione delle commesse di investimento in conformità al piano d'investimento approvato.

I costi operativi ammontano a 56,9 milioni di euro e si incrementano di 1,3 milioni di euro rispetto al 2007 in seguito, da un lato, alla riduzione del costo del lavoro 0,4 milioni di euro (-5,3%) in relazione al decremento della consistenza media passata da 145 a 138 unità e, dall'altro, all'incremento degli altri costi ed in particolare: maggiori costi per servizi (+0,9 milioni di euro) essenzialmente legati alla manutenzione dei beni immobili, per canone di retrocessione verso RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA (+0,3 milioni di euro), ed infine per l'acquisto di materiali (+0,4 milioni di euro) prevalentemente

destinate al progetto in appalto dal Ministero degli Interni per la realizzazione delle *control room* nella stazioni.

A livello di risultato operativo, si registra un incremento in valore assoluto di 0,8 milioni di euro (+8,8%) dati i minori accantonamenti effettuati nel 2008 (-1,3 milioni di euro) solo in parte compensati dai maggiori costi per ammortamenti (+0,2 milioni di euro) riconducibili alle opere di riqualificazione dei complessi di stazione passate in esercizio e dalle maggiori svalutazioni dell'attivo circolante (+0,7 milioni di euro).

La gestione extra – operativa presenta un peggioramento di 0,1 milioni di euro, dovuto alla riduzione del saldo della gestione finanziaria in parte compensato da un miglioramento nel saldo delle componenti nette straordinarie. Il risultato netto, infine, sconta imposte per 3,6 milioni di euro.

La Posizione finanziaria netta della società a fine esercizio risulta negativa per 8,2 milioni di euro con una riduzione sostanziale (-10,1 milioni di euro) rispetto alla fine dell'esercizio precedente dovuta all'assorbimento della liquidità aziendale per far fronte alle necessità operative derivanti dalla realizzazione del piano di investimenti, alle operazioni sul capitale proprio effettuate nell'esercizio (in particolare la distribuzione della riserva sovrapprezzo azioni) ed alla presenza al 31 dicembre 2008 di un debito verso un primario Istituto bancario che nel corso dell'esercizio ha visto l'utilizzo della seconda quota, pari a 4 milioni di euro, della linea di credito concessa.

SITA SpA

Principali indicatori	2008	2007
		(in milioni di euro)
Ricavi operativi	177,5	187,5
Costi operativi	176,4	182,3
Margine operativo lordo	1,1	5,2
Risultato netto di esercizio	(10,8)	0,2
Flusso di cassa da attività di esercizio	4,8	2,9
Investimenti tecnici	8,0	9,5
	31.12.2008	**31.12.2007**
Capitale investito netto	51,6	54,8
Posizione finanziaria netta	(10,4)	(13,7)
Consistenza di personale finale	2.104	2.194

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.

Andamento della gestione

La società chiude l'esercizio 2008 con una perdita di 10,8 milioni di euro. L'esercizio 2007 si era chiuso in sostanziale pareggio.

Il margine operativo lordo si attesta a 1,1 milioni di euro e presenta una diminuzione di 4,1 milioni di euro rispetto all'anno precedente per effetto di una riduzione più che proporzionale dei ricavi operativi rispetto ai costi della stessa natura.

I ricavi operativi ammontano a 177,5 milioni di euro (187,5 milioni di euro nel 2007) così ripartiti:

- ricavi da mercato: ammontano a 59,9 milioni di euro (77,1 milioni di euro nel 2007) e si riducono di 17,2 milioni di euro, principalmente per effetto del decremento dei ricavi per i servizi sostitutivi ferroviari (16,3 milioni di euro) a seguito dell'avvio, con decorrenza 1° gennaio 2008, dell'affitto del ramo d'azienda servizi sostitutivi alla controllante Sogin, e del decremento dei ricavi relativi al TPL urbano per 2,1 milioni di euro; tali decrementi sono stati in minima parte attenuati dall'incremento dei ricavi relativi al TPL extraurbano (0,8 milioni di euro) e dall'incremento dei ricavi da noleggio (0,8 milioni di euro);
- ricavi da Regioni per 81,2 milioni di euro che si incrementano di 5,3 milioni di euro, a seguito dell'applicazione dei provvedimenti tariffari inseriti nella Legge Finanziaria 2008;
- ricavi per Contratti di servizio Pubblico e altri contributi che si attestano a 13,6 milioni di euro, contro i 13,2 milioni di euro registrati nel 2007;
- altri ricavi per 22,7 milioni di euro contro i 21,3 milioni di euro registrati nel 2007, dovuti all'incremento dei contributi relativi alle coperture sui rinnovi del CONTRATTO COLLETTIVO NAZIONALE DI LAVORO per 0,3 milioni di euro, ed all'incremento degli altri proventi per 1,1 milioni di euro.

I costi operativi ammontano a 176,4 milioni di euro (182,3 milioni di euro nel 2006) e presentano un decremento di 5,9 milioni di euro in conseguenza di una riduzione dei costi per servizi di 9,8 milioni di euro, compensati dall'aumento del costo del gasolio per 3,9 milioni di euro.

Il risultato della gestione finanziaria presenta un risultato positivo per circa 0,5 milioni di euro, con un miglioramento di 1,5 milioni di euro, da ascriversi essenzialmente ai maggiori proventi realizzati a seguito degli impieghi della liquidità acquisita in chiusura dell'esercizio 2007, realizzata grazie ad alcune operazioni di dismissione immobiliare.

La Posizione finanziaria netta è positiva per 10,4 milioni di euro e subisce un decremento di 3,4 milioni di euro rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente. Tale peggioramento è dovuto essenzialmente alla riduzione di disponibilità sul conto corrente intersocietario per circa 5,1 milioni di euro.

FERCREDIT SpA

Principali indicatori	2008	2007
	(in milioni di euro)	
Interessi attivi e proventi assimilati	28,3	31,5
Interessi passivi e oneri assimilati	14,7	18,1
Margine di interesse	13,6	13,4
% su proventi finanziari	48,1%	42,5%
Costo del lavoro	2,9	2,7
Risultato della gestione ordinaria	16,8	16,3
Risultato netto d'esercizio	8,1	8,8
Flusso di cassa da attività operativa	4,0	4,0

	31.12.2008	31.12.2007
Patrimonio di vigilanza	97,0	77,4
Consistenza di personale finale	33	31

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* ed all'espansione delle operazioni di "*consumer credit*" per i dipendenti del Gruppo medesimo.

Andamento della gestione

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

Il margine di interesse presenta un incremento rispetto all'esercizio precedente (+2,2%) per effetto della riduzione più che proporzionale degli oneri finanziari rispetto ai proventi.

Nel corso del primo semestre 2008 i minori investimenti complessivi del Gruppo Ferrovie hanno influenzato negativamente la gestione della società facendo registrare, una flessione del *turnover factoring* soprattutto nel settore delle infrastrutture ed in particolare sui lavori relativi all'Alta Velocità. La seconda parte dell'anno, però, ha fatto registrare una discreta ripresa dell'attività di *factoring* il cui *turnover* ha superato alla fine i livelli dello scorso esercizio. In particolare per quest'ultimo si è attestato su un livello di 1.865 milioni euro, con un incremento del 10% rispetto al 2007.

Il settore del *leasing* e dei finanziamenti finalizzati, caratterizzato da sempre da un andamento estremamente discontinuo legato ai limiti operativi posti dalla Banca d'Italia, ha registrato una significativa flessione dei nuovi impieghi (-122%) rispetto all'esercizio 2007, che però aveva beneficiato a suo tempo di 2 operazioni straordinarie di *leasing* immobiliare effettuate a fine anno per circa 20 milioni di euro su un totale di 29,4 milioni di euro.

Con riferimento alle operazioni di credito al consumo si evidenzia una riduzione di circa il 10% rispetto al precedente esercizio che però, data sia la generale crisi del settore che la notevole flessione del mercato di riferimento (circa - 30%), può ritenersi un risultato in sostanziale tenuta.

Gli oneri finanziari si riferiscono principalmente ad esposizioni finanziarie a breve termine.

Il margine di intermediazione si incrementa del 2,8%, grazie al miglioramento sia delle commissioni nette che all'assenza di perdite sulla cessione crediti, pari a 0,1 milioni di euro nel 2007.

Il costo del lavoro, pari a 2,9 milioni di euro, presenta un incremento del 9,3% rispetto al 2007 correlabile all'ingresso di due nuove risorse nel mese di giugno 2008 agli effetti del rinnovo del CONTRATTO COLLETTIVO NAZIONALE DI LAVORO del settore del credito e soprattutto alla valutazione attuariale del TFR ai sensi dello IAS 19 che, risentendo dei nuovi scenari di crisi in termini di aspettative inflazionistiche e di tassi di interesse, ha determinato un onere a carico dell'esercizio molto superiore a quello del 2007 .

Il risultato operativo si attesta a 12,3 milioni di euro in riduzione del 3% rispetto al 2007.

Dal punto di vista patrimoniale le attività correnti mostrano un incremento di 14,7 milioni di euro (+3,7%) dovuto all'effetto combinato dell'incremento del saldo del c/c intersocietario verso Ferrovie dello Stato SpA (+55,4 milioni di euro), per pagamenti ricevuti su tale conto negli ultimi giorni dell'esercizio e incassati nel primo giorno utile del 2009, e la riduzione dei crediti per operazioni di *factoring*, in conseguenza del minor volume di lavoro effettuato nella prima parte dell'esercizio (-36,9 milioni di euro).

Per quanto riguarda le passività, queste mostrano un incremento correlato all'aumento dei debiti a breve termine solo in parte compensato dal decremento dei debiti con scadenza a medio lungo termine. I debiti finanziari sono passati da 390,8 milioni di euro a 353,1 milioni di euro e comprendono 26,8 milioni di euro relativi ai prestiti subordinati a lungo termine accordati a Fercredit SpA dalla Capogruppo e 100 milioni di euro di altri finanziamenti a breve, sempre accordati da Ferrovie dello Stato SpA, in considerazione delle necessità di finanziamento degli impieghi in operazioni di *leasing*, *factoring* e *consumer credit*.

Il patrimonio netto di vigilanza della società nel 2008 ammonta a complessivi 97,0 milioni di euro.

ALTRE ATTIVITA' DEL GRUPPO

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

Servizi informatici: quota del 39% del capitale sociale detenuta direttamente dalla Capogruppo in TSF – Tele Sistemi Ferroviari S.p.A, una *joint venture* costituita nel 1997 con il Gruppo Finsiel – Telecom Italia allo scopo di ammodernare e gestire i sistemi informativi e di telecomunicazione del Gruppo Ferrovie dello Stato e di sviluppare il mercato dei servizi informatici nell'area *Travel&Transportation*, sia in Italia che all'estero.

In tale quadro, TSF – Tele Sistemi Ferroviari SpA aveva il ruolo di *partner* strategico di servizi ICT (*Information Comunication Technology*), in virtù di un contratto di *outsourcing* che le conferiva la responsabilità della realizzazione e della gestione delle soluzioni ICT.

Tale contratto, già in scadenza a fine esercizio 2006, è in fase di proroga al fine di garantire la continuità dei servizi ICT al Gruppo stesso sino all'aggiudicazione della gara per l'affidamento del nuovo contratto.

Gli Amministratori di TSF, nell'approvare il bilancio 2008 - pur esprimendo perplessità - in presenza del perdurare del regime di proroga hanno considerato oggettivo il presupposto della continuità aziendale.

Nel 2008 la società ha realizzato un volume d'affari pari a 193,1 milioni di euro, di cui circa il 98% relativo al suddetto contratto di *outsourcing*. Il margine operativo lordo presenta un incremento di 2,3 milioni di euro legato ad un incremento dei ricavi operativi a fronte di costi operativi sostanzialmente in linea con il precedente esercizio.

Il risultato operativo si attesta a 14,8 milioni di euro (13,2 milioni di euro nel 2007) e sconta ammortamenti per 7,4 milioni di euro (8,4 milioni di euro nel 2007), accantonamenti per 0,9 milioni di euro (1,6 milioni di euro nel 2007) e beneficia di un saldo positivo di 1,2 milioni di euro (3,6 milioni di euro nel 2007) per proventi e oneri diversi. La gestione extra caratteristica presenta un saldo della gestione finanziaria positivo di 1,5 milioni di euro (0,6 milioni di euro nel 2007) e delle componenti straordinarie nette negativo di 2,5 milioni di euro, riconducibile essenzialmente a oneri sostenuti dalla società nei confronti del personale esodato e in mobilità; il tutto dopo imposte per 6,2 milioni di euro, porta ad un risultato netto positivo di 7,3 milioni di euro (6,2 milioni di euro nel 2007).

Servizi di formazione: quota del 81% del capitale sociale di FS Formazione SpA detenuta nel Gruppo Ferrovie (31,4% Ferrovie dello Stato SpA, 24,8% RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA, 24,8% Trenitalia SpA). La società, costituita il 22 luglio 2008 per atto di scissione di Isfort SpA (vedi "Principali eventi dell'esercizio") ha lo scopo di organizzare e realizzare, in proprio o tramite terzi, corsi di formazione, specializzazione e qualificazione tecnico-professionale per dirigenti e quadri delle aziende del settore dei trasporti, nonché progetti di ricerca, seminari e attività editoriali sulle tematiche del settore medesimo. Nell'esercizio 2008, ha realizzato un volume d'affari di circa 1,4 milioni di euro. Il risultato netto è positivo per 187mila euro.

Sperimentazioni: quota del 66,66% del capitale sociale detenuta in Italcertifer ScpA – Istituto di ricerca e di Certificazione Ferroviaria – Società consortile per Azioni (33% RFI – Rete Ferroviaria Italiana SpA e 33,33% Trenitalia SpA). La società ha lo scopo di svolgere attività di ricerca e sviluppo tecnologico nel settore ferroviario, e attività di prove e sperimentazioni per la certificazione di componenti e sistemi ferroviari. Nell'esercizio 2008 la società ha realizzato un risultato netto positivo di 207mila euro.

FATTI DI RILIEVO INTERVENUTI DOPO LA CHIUSURA DELL'ESERCIZIO

- Il 5 gennaio 2009, a seguito dell'ultimazione della procedura di liquidazione, Grandi Stazioni Servizi Srl è stata cancellata dal Registro delle Imprese di Roma.
- Il 30 gennaio 2009, il Consiglio di Amministrazione di RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA ha deliberato, ai sensi dell'art. 5.2 dello statuto sociale, un aumento del capitale sociale della società pari ad 250.000.000,00 euro. L'unico socio Ferrovie dello Stato SpA ha sottoscritto e versato l'intero aumento di capitale sociale il 2 febbraio 2009.
- Il 3 febbraio, durante le prove della nuova linea Alta Velocità/Alta Capacità Bologna-Firenze in via di ultimazione, viene raggiunta la velocità di 362 km/h, superando il record di 355 km/h ottenuto il primo marzo 2008 sulla linea Alta Velocità/Alta Capacità Bologna-Firenze e segnando, nella galleria Monte Bibele, il primato italiano di velocità *indoor*.
- Il 4 febbraio la Direzione Tecnica Acquisti Industriali di Trenitalia SpA ha ottenuto la certificazione ISO 9001.
- Il 23 febbraio è stato stipulato con BNP Paribas un contratto di *Interest Rate Swap* del valore di 80 milioni di euro a copertura parziale del debito Eurofima di 600 milioni di euro.
- Il 26 febbraio la Capogruppo ha ricevuto il pagamento del credito Iva di Trenitalia SpA relativo all'anno 2006 pari a 145.099.722 euro comprensivi di interessi; tale somma verrà girocontata sul conto corrente *intercompany* nel mese di marzo.
- Nel mese di febbraio Italferr SpA si è aggiudicata il contratto applicativo "Galleria geognostica La Maddalena. Progetto tecnico e ambientale". Il progetto è di rilevante interesse dal momento che la galleria sarà realizzata in Val di Susa e, dunque, è strettamente connessa con l'intero progetto della tratta internazionale della Torino-Lione.
- Nel corso della seduta del 6 marzo 2009 il Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica, su proposta del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, ha dato il via libera a un piano di investimenti in opere infrastrutturali per 17,8 miliardi di euro, con una quota rilevante destinata allo sviluppo delle infrastrutture ferroviarie. Sono infatti 2,75 i miliardi destinati agli interventi ferroviari, soprattutto per l'AltaVelocità.
- Il 20 marzo 2009, alla presenza del Ministro dei Trasporti e delle Infrastrutture italiano, è stato firmato dall'Amministratore Delegato di Ferrovie dello Stato SpA e dal Ministro dei Trasporti egiziano il contratto per il supporto al Piano di ristrutturazione dell'Egyptian National Railways; è stato così confermato il primato a livello mondiale del Gruppo Ferrovie dello Stato, scelto dal Governo egiziano tra le ferrovie europee ed extraeuropee come partner ideale per supportare un così importante progetto internazionale. Sotto il profilo operativo il progetto - finanziato attraverso contributi sia del Ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture che del Ministero degli Affari Esteri - prevede che dieci manager fra i più esperti del Gruppo affianchino per cinque anni altrettanti top manager locali per contribuire ad indirizzare e sviluppare tutte le iniziative destinate a riproporre nel paese nord africano lo stesso percorso di ristrutturazione realizzato con successo nel recente passato dalle Ferrovie dello Stato.

- L'ing. Mauro Moretti è stato eletto all'unanimità Vice-presidente dell'UIC, l'Unione Internazionale delle Ferrovie. A siglare questo nuovo incarico, che si aggiunge alla recente nomina dell'AD delle Ferrovie dello Stato alla Presidenza del CER (*Community of European Railway* and Infrastructure Company), è stata l'Assemblea Generale della UIC riunitasi il 31 marzo scorso per definire il nuovo statuto e il nuovo profilo manageriale dell'associazione francese.

  L'ing. Moretti lavorerà sul fronte parigino a fianco del nuovo Presidente Yoshio Ishida (*Japanese National Railways*) nella comune direzione di trovare soluzioni efficaci ai delicati problemi ambientali così come nella prospettiva di costruire in un sistema ferroviario di più ampio respiro mondiale basato sui principi della cooperazione e della solidarietà tra le Ferrovie.

- Nel mese di marzo 2009 si sono conclusi i lavori della "Commissione per il Futuro di Roma Capitale", presieduta dall'On. Prof. Antonio Marzano, con l'emissione del Rapporto Conclusivo "Roma Porta dei Tempi". In esso sono contenuti due obiettivi ("Obiettivo 2: Potenziare la mobilità integrata e sostenibile" e "Obiettivo 3: Sviluppare le infrastrutture") all'interno dei quali sono delineate - fra altre - decisioni che vedranno certamente coinvolto sia sotto il profilo strategico che sotto quello operativo il Gruppo FS; ci si riferisce in particolare a:
  - l'incentivazione del trasporto pubblico metropolitano;
  - lo sviluppo ed integrazione intermodale;
  - la "cura del ferro";
  - il potenziamento della rete ferroviaria complementare;
  - l'ampliamento della rete metropolitana;
  - un progetto di logistica integrata e la realizzazione della c.d. "logistica intermodale Roma Nord";
  - l'efficientamento dell'asse Roma-Fiumicino-Civitavecchia;
  - l'adeguamento del collegamento Roma-Rieti-Viterbo.
- In data 24 marzo 2009 il Presidente del Consiglio Silvio Berlusconi è stato ospite d'eccezione sul Frecciarossa, effettuando un viaggio prova da Milano a Roma in tre ore sulla linea ad Alta Velocità, a 300 km/h percorrendo in anteprima anche il nuovo tratto Bologna - Firenze (78,5 km di cui 73,8 in galleria attraverso l'Appennino) che dal 12 dicembre 2009 collegherà le due città in soli 35 minuti.
- In data 30 aprile 2009 è stato siglato il Protocollo d'Intesa tra Federtrasporto e le Organizzazioni sindacali riguardante gli aspetti economici relativi all'anno 2008. L'onere conseguente di competenza dell'esercizio trova adeguata copertura nei fondi esistenti in bilancio.
- Nel mese di maggio è stato firmato l'accordo programmatico tra FS e Sindacati di categoria per il rilancio competitivo del Gruppo. Dal prossimo 14 giugno, si prevede l'avvio di una prima fase di riorganizzazione degli equipaggi dei treni del trasporto regionale e di quelli a media e lunga percorrenza, cui farà seguito possibilmente anche il trasporto merci. Sui treni passeggeri, se attrezzati con moderne apparecchiature installate a bordo e a terra, sarà introdotto l'agente solo di condotta, una svolta epocale nel lavoro dei macchinisti.
- Il giorno 11 maggio 2009, il GUP di Bologna, in merito all'incidente ferroviario avvenuto il 7 gennaio 2005 a Crevalcore, sulla linea Bologna-Verona, ha assolto l'Amministratore Delegato di RFI SpA all'epoca dell'incidente ed altri dirigenti che risultavano indagati.

EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE

➢ **del Gruppo**

In continuità con quanto avvenuto nel 2007, l'esercizio 2008 conferma il percorso di pieno allineamento con gli obiettivi strategici e gestionali definiti nel Piano di Impresa 2007-2011.

In particolare l'andamento economico, patrimoniale e finanziario di fine periodo - proseguendo sul percorso di forte recupero già rilevato nell'anno precedente - è risultato addirittura migliore del previsto, anticipando di un anno il ritorno del Gruppo ad un risultato netto consolidato positivo; i 16 milioni di euro di utile netto a fine 2008, infatti, vanno a confrontarsi con previsioni di Budget che evidenziano perdite pari a -489 milioni e con consuntivi di bilancio a fine 2007 pari a -409 milioni (nel 2006, le perdite di fine anno misuravano addirittura -2.115 milioni di euro).

Tutto ciò principalmente con riferimento sia all'ambito di gestione delle società del Gruppo che sviluppano il proprio *business* nel settore del trasporto, di cui Trenitalia è la maggior esponente, sia in quello delle società che operano nella realizzazione e gestione della rete infrastrutturale, di cui RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA è principale riferimento.

Quanto sopra, pur dovendo tenere ancora conto dello scenario complesso in cui il Gruppo opera, evidenzia che la strategia delineata nel citato Piano - ed il percorso ad essa connesso - contengono tutti gli elementi essenziali per raggiungere gli obiettivi prefissati; in relazione a questi ultimi, ci si riferisce in particolare:

- alla realizzazione della nuova *governance* di Gruppo, attraverso azioni mirate al riassetto organizzativo societario ed alla ristrutturazione industriale dei *business*,
- alla particolare attenzione prestata allo sviluppo di *business* con maggior ritorno in termini economici (cd. "Servizi a mercato") e conseguente razionalizzazione complessiva dei servizi offerti,
- al recupero della dinamica tariffaria, ormai portata "a regime",
- al forte recupero di redditività e produttività, anche attraverso la continuativa attuazione di significative operazioni di contenimento dei costi di gestione,
- alla nuova impostazione dei contratti verso la Pubblica Amministrazione, con la definizione di chiari rapporti di prestazione fra le parti basati su profili pluriennali di contrattazione e l'evidenza, sul fronte del trasporto, del preciso confine fra servizi "a Mercato" e "servizio Universale", nonché con la riqualificazione dell'offerta del trasporto regionale attraverso la definizione di un "catalogo" che consenta l'acquisto diversificato, da parte delle Regioni, del servizio e, quindi, dei costi correlati,
- alla consuntivazione dei primi risultati di miglioramento della qualità del servizio, conseguenti alla progressiva messa a punto delle azioni gestionali previste a Piano,
- al puntuale mantenimento degli impegni altamente sfidanti sul fronte degli investimenti; ci si riferisce in particolare alla realizzazione della rete infrastrutturale Alta Velocità/Alta Capacità nazionale che ha visto, come più volte evidenziato in precedenza, a metà dicembre 2008 l'apertura della linea

veloce Milano-Bologna, ulteriore decisivo passo verso il completamento della "rete italiana AV" previsto a dicembre 2009.

Peraltro, sul fronte dell'avviato percorso di recupero di redditività del Gruppo, si deve sottolineare la preoccupante persistenza di alcuni aspetti fortemente critici, in presenza del noto scenario di crisi e di conseguente scarsità di risorse finanziarie pubbliche, riferiti al quadro complessivo delle norme che regolano gli stanziamenti ed i meccanismi contrattuali di trasferimento al Gruppo delle risorse ad esso spettanti.

In particolare, per Trenitalia a fronte, in positivo:

- sia del riconoscimento da parte del Governo dei corrispettivi per il Contratto di Servizio per il trasporto regionale (che ha consentito per il 2008, così come consentirà per il triennio 2009-2011 di poter disporre delle risorse necessarie idonee a garantire gli stessi livelli di servizio verso le Regioni a Statuto Ordinario),
- che della possibilità, tuttora in corso di verifica, che le risorse stanziate nella Legge Finanziaria 2009 per il Servizio Universale della media e lunga percorrenza siano riviste adeguandole a livelli di produzione non lontani da quelli del 2008,

permangono aspetti di particolare attenzione relativi principalmente alla:

- esigenza di ricapitalizzazione della società, come elemento prioritario per affrontare la ristrutturazione del *business* merci,
- necessità di reperire i finanziamenti atti a sostenere gli investimenti in nuovo materiale rotabile del trasporto regionale.

Quanto sopra deriva dalla accertata necessità di migliorare, sotto il profilo patrimoniale, il rapporto fra mezzi propri e mezzi di terzi e dare nel contempo adeguato supporto finanziario ai nuovi investimenti finalizzati ad una maggior qualità del livello di offerta dei servizi di trasporto.

Per RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA, invece, deve essere tenuto principalmente presente, come elemento di discontinuità, un rilevante taglio nelle risorse pubbliche rispetto all'anno 2008, di cui si è gia accennato in precedenti sezioni di questa Relazione, tanto per la gestione ordinaria che per gli investimenti, con:

Per RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA, invece, deve essere tenuto principalmente presente, come elemento di discontinuità, un rilevante taglio nelle risorse pubbliche rispetto all'anno 2008, di cui si è gia accennato in precedenti sezioni di questa Relazione, tanto per la gestione ordinaria che per gli investimenti, con:

- un livello di stanziamenti per i servizi di infrastruttura, recepito dalla Legge di Bilancio dello Stato per l'anno 2009 segnatamente per l'anno 2009, inferiore per circa 180 milioni di euro rispetto a quello dell'anno precedente,
- riduzioni sugli stanziamenti di cassa per le attività di investimento a "legislazione vigente" per il periodo 2009-2011 per un importo complessivo pari a 3.561 milioni di euro.

La problematica della scarsità e dell'incertezza delle risorse finanziarie pubbliche necessarie per il proseguimento del piano degli investimenti del Gestore della rete ferroviaria nazionale così come

contrattualizzato nell'ambito del Contatto di Programma 2007-2011 con lo Stato, nonché per il finanziamento dei servizi di infrastruttura che lo stesso Gestore presta allo Stato, è ancora un nodo centrale e condiziona l'evoluzione della gestione di RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA e del Gruppo nel suo complesso.

In particolare, quanto sopra sta condizionando la finalizzazione del nuovo Contratto di Programma - lato Servizi - per il triennio 2009-2001 tra RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA e il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, anche in considerazione della necessità di gestire l'impatto economico emergente per l'applicazione dell'Iva sulle prestazioni contrattualizzate; mentre, sul fronte degli investimenti, a seguito della conseguente decisione di RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA di attuare un approccio operativo prudente, il 2008 ha visto un rallentamento dell'avanzamento economico delle attività rispetto a quanto previsto dall'aggiornamento 2008 del Contratto di Programma 2007-2011. Tale approccio - in via di condivisione con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti nell'ambito dell'aggiornamento del Contratto stesso per l'anno 2009 - è finalizzato a salvaguardare gli impegni già assunti nei confronti di terzi per le attività di investimento, strutturando un piano di avanzamento complessivo delle attività sostenibili sulla base delle risorse disponibili in un'ottica almeno triennale (2009-2011).

Sul fronte delle risorse aggiuntive necessarie, il Decreto Legge 185/2008 (convertito con legge n. 2 del 2009) all'articolo 25 comma 1 ha istituito un fondo indistinto per gli investimenti del Gruppo Ferrovie dello Stato pari a 960 milioni di euro per l'anno 2009 e, all'articolo 21 comma 1, ha autorizzato contributi quindicennali per un valore nominale di 3.150 milioni di euro per la realizzazione delle opere strategiche di cui alla legge 443/2001 (Legge Obiettivo); di questi, al momento risultano stanziati a favore di RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA una quota pari a 2.737,5 milioni di euro a valore nominale a valere sull'articolo 21 citato, deliberati dal CIPE nella seduta del 6 marzo 2009 indistintamente per i seguenti progetti di investimento:

- Treviglio Brescia della tratta AC/AV Milano-Verona,
- 3° Valico dei Giovi della Tratta AC/AV della Milano-Genova,
- Asse ferroviario Pontremolese I° stralcio,

oltre, presumibilmente, ad una quota delle opere connesse all'EXPO 2015 di Milano nell'ambito di uno stanziamento pari a 1.510 milioni di euro, sempre a valere sul medesimo articolo 21, comprendente un rilevante numero di interventi connessi a reti di trasporto e sistemi metropolitani.

Gli effetti connessi alla disponibilità di risorse finanziarie non sufficienti per la realizzazione delle opere, come risultano quelle deliberate dal CIPE per i progetti indicati, richiedono la messa a punto di un programma di azioni in stretto coordinamento con il Ministero delle Infrastrutture dei Trasporti nel rispetto delle logiche del Contratto di Programma 2007-2011. A tal fine il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti ha dato vita ad uno specifico tavolo di confronto sistematico riservato a tutti gli attori coinvolti nell'attuazione del quadro programmatico disegnato dalla citata delibera CIPE del 6 marzo scorso che sarà adeguatamente presidiato dal Gruppo Ferrovie dello Stato al fine di definire compiute linee di azione per il progetti di investimento ferroviari.

Non risulta invece stanziata alcune competenza per le attività di manutenzione straordinaria necessarie nell'anno 2009 per le attività 2009-2010 di RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA, rimanendo disatteso, allo

stato attuale, l'impegno assunto dal Ministro delle Infrastrutture e dal Ministro dell'Economia e delle Finanze – con nota congiunta del 31 ottobre 2007, in occasione della sottoscrizione del Contratto di Programma 2007-2011 intervenuta in pari data – secondo il quale i Ministri avrebbero reso disponibili ad RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA le risorse necessarie per la realizzazione del programma quinquennale (2007-2011) di manutenzione straordinaria dell'infrastruttura ferroviaria.

Nell'ambito del tavolo con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per l'aggiornamento annuale 2009 del Contratto di Programma sono pertanto in fase di valutazione possibili azioni che consentano almeno di garantire la copertura di competenza delle attività di manutenzione straordinaria che trovano esecuzione nell'anno 2009.

Inoltre, sotto il profilo del quadro normativo e regolamentare particolare rilevanza riveste per il Gestore dell'Infrastruttura la finalizzazione del processo di confronto con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per la definizione, tramite emissione da parte del Ministero stesso dei relativi decreti attuativi dell'articolo 17 comma 1 e comma 11 del D.Lgs. n.188/2003, del sistema delle regole che, rispettivamente, disciplinano il quadro per l'accesso all'infrastruttura, i principi e le procedure per l'assegnazione della capacità, per il calcolo del canone per l'utilizzo dell'infrastruttura e dei corrispettivi per la fornitura dei servizi, nonché le regole in materia di fornitura e gestione dei servizi di cui all'art. 20 del medesimo Decreto Legislativo.

Per quanto riguarda infine il tema del Progetto Alta Velocità/Alta Capacità Asse Torino-Milano-Napoli, come noto la copertura del costo complessivo di investimento del progetto sarà assicurata mediante ricorso al mercato finanziario per la quota non coperta dalle risorse finanziarie stanziate dallo Stato e dai contributi dell'Unione Europea, in misura compatibile con la redditività che la gestione dell'investimento potrà assicurare; è attualmente in corso la definizione dei tempi,valori e modalità del ricorso al mercato, per consentire a breve l'avvio delle attività necessarie per addivenire ad un quadro definito delle aggiuntive risorse occorrenti per completare il progetto.

Nel corso dell'anno dovrà quindi essere attivata da parte del Gruppo ogni possibile azione nei confronti dei Ministeri competenti al fine di ottenere ulteriori risorse dallo Stato tanto per le gestione corrente che per le attività di investimento, con particolare riferimento alla manutenzione straordinaria.

In conclusione, quindi, i risultati del 2008 confermano, come ampiamente evidenziato in precedenza, la validità delle assunzioni contenute nel Piano d'Impresa del Gruppo in forza dell'avvenuta attuazione delle azioni di risanamento programmate; in tale contesto si conferma nel contempo come sia fondamentale però,

da un lato:

- portare avanti, sul fronte interno, con eguale determinazione il percorso fin qui positivamente intrapreso di recupero di produttività ed efficienza, oltre che di miglioramento della qualità dei servizi offerti e di capacità di completare della realizzazione della rete infrastrutturale AV/AC nazionale secondo gli impegni assunti;

dall'altro:

- definire la chiara contrattualizzazione dei servizi "Universali" richiesti dallo "Stato cliente" e la relativa certa esigibilità,
- individuare i mezzi adeguati per il sostegno alla ricapitalizzazione di Trenitalia, per meglio

proporzionare i mezzi propri ai mezzi di terzi, potendo così sostenere finanziariamente i nuovi investimenti con l'obiettivo di migliorare il livello qualitativo dell'offerta,

- sostenere finanziariamente con adeguati stanziamenti da parte dello Stato i servizi di infrastruttura, nonché il rilevante peso di impegni pluriennali previsto a Piano sul fronte degli investimenti infrastrutturali, sia per ciò che riguarda la Rete Convenzionale che per quanto si riferisce al progetto Alta Velocità/Alta Capacità; quanto sopra con riferimento non solo alla certezza delle risorse finanziarie contrattualizzate, ma anche alla sincronia finanziaria fra lo stanziamento e l'erogazione dei contributi necessari al pagamento degli investimenti stessi;

il tutto finalizzato a garantire, anche per il 2009, quantomeno il raggiungimento dei principali obiettivi economici, finanziari ed industriali previsti nel Piano d'Impresa di Gruppo.

➢ **Di Ferrovie dello Stato SpA**

Sul presupposto, per le società del Gruppo, del realizzarsi nel 2009 dei rispettivi principali obiettivi, possono essere confermate le previsioni di risultato del 2009 della Capogruppo Ferrovie dello Stato SpA - riflesse nel suo Budget - anche in considerazione dell'apporto previsto in termini di vendite riconducibili alle attività di gestione del patrimonio immobiliare, acquisito nel 2007.

PROPOSTA DI DESTINAZIONE DEL RISULTATO DELL'ESERCIZIO DI FERROVIE DELLO STATO SpA

Il bilancio della società, chiuso al 31 dicembre 2008, evidenzia un utile netto di 11.293.260 euro.

Tenuto conto che la Riserva legale non ha ancora raggiunto i limiti previsti dall'articolo 2430 del codice civile, si propone di destinare l'utile netto d'esercizio come segue:

- per il 5%, pari a 564.663 euro a Riserva legale;
- per il residuo importo, pari a 10.728.597 euro ad Utili a nuovo.

Roma, 22 Aprile 2009

Il Consiglio di Amministrazione

L'Amministratore Delegato

PAGINA BIANCA

Gruppo Ferrovie dello Stato

Bilancio consolidato al 31 dicembre 2008

PAGINA BIANCA

PROSPETTI CONTABILI

(importi in euro)

STATO PATRIMONIALE ATTIVO	31.12.2008	31.12.2007	Variazioni
A) CREDITI VERSO SOCI PER VERSAMENTI ANCORA DOVUTI	112.000	155.610	(43.610)
B) IMMOBILIZZAZIONI			
I. IMMOBILIZZAZIONI IMMATERIALI			
1) Costi di impianto e di ampliamento	552.025	590.301	(38.276)
2) Costi di ricerca, di sviluppo e di pubblicità	35.196.851	37.892.800	(2.695.949)
3) Diritti di brevetto industriale e diritti di utilizzazione delle opere dell'ingegno	571.100	959.161	(388.061)
4) Concessioni, licenze, marchi e diritti simili	313.501.473	345.164.729	(31.663.256)
5) Avviamento	2.337.459	313.642	2.023.817
6) Immobilizzazioni in corso e acconti	881.081.173	779.204.600	101.876.573
7) Altre	109.121.705	120.243.542	(11.121.837)
8) Differenza di consolidamento	3.112.827	4.669.241	(1.556.414)
Totale I	1.345.474.613	1.289.038.016	56.436.597
II. IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI			
1) Terreni, fabbricati e infrastruttura ferroviaria e portuale	53.975.148.878	54.442.191.465	(467.042.587)
2) Materiale rotabile, navi traghetto, impianti e macchinario	6.842.750.122	6.407.417.052	435.333.070
3) Attrezzature industriali e commerciali	250.642.824	245.370.175	5.272.649
4) Altri beni	188.979.063	194.229.104	(5.250.041)
5) Immobilizzazioni in corso e acconti	11.789.595.467	11.296.295.118	493.300.349
Totale II	73.047.116.354	72.585.502.914	461.613.440
III. IMMOBILIZZAZIONI FINANZIARIE			
1) Partecipazioni in:			
a) Imprese controllate	95.373	47.713	47.660
b) Imprese collegate	203.477.573	200.899.914	2.577.659
d) Altre imprese	189.792.304	189.114.356	677.948
Totale 1)	393.365.250	390.061.983	3.303.267
2) Crediti:			
d) verso altri			
- esigibili entro l'esercizio successivo	127.064.521	126.082.888	981.633
- esigibili oltre l'esercizio successivo	1.955.207.448	2.073.246.175	(118.038.727)
	2.082.271.969	2.199.329.063	(117.057.094)
Totale 2)	2.082.271.969	2.199.329.063	(117.057.094)
3) Altri titoli	0	2.609.240	(2.609.240)
Totale III	2.475.637.219	2.592.000.286	(116.363.067)
Totale B) Immobilizzazioni	**76.868.228.186**	**76.466.541.216**	**401.686.970**
C) ATTIVO CIRCOLANTE			
I. RIMANENZE			
1) Materie prime, sussidiarie e di consumo	800.459.953	791.156.131	9.303.822
2) Prodotti in corso di lavorazione e semilavorati	0	0	0
3) Lavori in corso su ordinazione	73.893.306	64.090.647	9.802.659
4) Prodotti finiti e merci	65.335	71.115	(5.780)
5) Acconti	2.952.727	3.914.028	(961.301)
6) Cespiti radiati da alienare	5.413.709	27.840.587	(22.426.878)
7) Immobili e terreni trading	856.965.326	524.812.238	332.153.088
Totale I	1.739.750.356	1.411.884.746	327.865.610

(importi in euro)

STATO PATRIMONIALE ATTIVO	31.12.2008	31.12.2007	Variazioni
II. CREDITI			
1) Verso clienti			
- esigibili entro l'esercizio successivo	1.731.996.918	1.777.730.772	(45.733.854)
- esigibili oltre l'esercizio successivo	134.832.571	84.396.137	50.436.434
	1.866.829.489	1.862.126.909	4.702.580
2) Verso imprese controllate			
- esigibili entro l'esercizio successivo	11.380.606	11.349.131	31.475
- esigibili oltre l'esercizio successivo	0	0	0
	11.380.606	11.349.131	31.475
3) Verso imprese collegate			
- esigibili entro l'esercizio successivo	14.936.498	11.901.008	3.035.490
- esigibili oltre l'esercizio successivo	8.440.393	6.643.487	1.796.906
	23.376.891	18.544.495	4.832.396
4 bis) Crediti tributari			
- esigibili entro l'esercizio successivo	1.956.542.301	1.866.990.282	89.552.019
- esigibili oltre l'esercizio successivo	1.108.877.456	1.014.397.412	94.480.044
	3.065.419.757	2.881.387.694	184.032.063
4 ter) Imposte anticipate			
- esigibili entro l'esercizio successivo	4.183.035	4.188.586	(5.551)
- esigibili oltre l'esercizio successivo	25.727.702	25.214.964	512.738
	29.910.737	29.403.550	507.187
5) Verso altri			
- esigibili entro l'esercizio successivo	1.986.081.247	2.610.132.561	(624.051.314)
- esigibili oltre l'esercizio successivo	57.919.874	13.392.252	44.527.622
	2.044.001.121	2.623.524.813	(579.523.692)
Totale II	7.040.918.601	7.426.336.592	(385.417.991)
III. ATTIVITÀ FINANZIARIE CHE NON COSTITUISCONO IMMOBILIZZAZIONI			
1) Partecipazioni in imprese controllate	11.723	0	11.723
2) Partecipazioni in imprese collegate	31.959.431	31.959.431	0
4) Altre partecipazioni	0	0	0
6) Altri titoli	20.892.464	7.271.513	13.620.951
Totale III	52.863.618	39.230.944	13.632.674
IV. DISPONIBILITÀ LIQUIDE			
1) Depositi bancari e postali	680.854.357	1.244.553.212	(563.698.855)
2) Assegni	265.715	186.751	78.964
3) Denaro e valori in cassa	50.723.362	46.418.497	4.304.865
4) Conti correnti di Tesoreria	1.271.095.205	2.365.099.576	(1.094.004.371)
Totale IV	2.002.938.639	3.656.258.036	(1.653.319.397)
Totale C) Attivo circolante	**10.836.471.214**	**12.533.710.318**	**(1.697.239.104)**
D) RATEI E RISCONTI			
I. DISAGGI SUI PRESTITI	0	0	0
II. ALTRI RATEI E RISCONTI	28.366.615	29.448.810	(1.082.195)
Totale D) Ratei e risconti	**28.366.615**	**29.448.810**	**(1.082.195)**
TOTALE ATTIVO (A+B+C+D)	**87.733.178.015**	**89.029.855.954**	**(1.296.677.939)**

(importi in euro)

STATO PATRIMONIALE PASSIVO	31.12.2008	31.12.2007	Variazioni
A) PATRIMONIO NETTO			
I. CAPITALE	38.790.425.485	38.790.425.485	0
II. RISERVA DA SOVRAPREZZO DELLE AZIONI	0	0	0
III. RISERVE DI RIVALUTAZIONE			
1. Riserva ex art. 15 D.L. 185/2008	177.084.324	0	177.084.324
IV. RISERVA LEGALE	10.423.539	10.423.539	0
V. RISERVE STATUTARIE			
VI. RISERVA PER AZIONI PROPRIE IN PORTAFOGLIO			
VII. ALTRE RISERVE			
1. Contributi della U.E., di Enti pubblici e di terzi per incrementi patrimoniali	2.796.604	2.796.604	0
2. Versamenti in conto futuri aumenti di capitale	0	0	0
3. Riserva straordinaria	27.896.982	27.896.982	0
4. Avanzo da scissione	254.599.169	254.599.169	0
5. Altre riserve			
- Riserva di consolidamento	2.240.004	2.666.355	(426.351)
- Riserva da differenze di traduzione	5.261.167	(2.432.562)	7.693.729
Totale VII	**292.793.926**	**285.526.548**	**7.267.378**
VIII. UTILI (PERDITE) PORTATI A NUOVO	(3.186.785.979)	(2.773.009.887)	(413.776.092)
IX. UTILE (PERDITA) DELL'ESERCIZIO	7.678.428	(417.967.701)	425.646.129
Patrimonio netto di gruppo	**36.091.619.723**	**35.895.397.984**	**196.221.739**
Capitale e riserve di terzi	**110.604.244**	**111.902.639**	**(1.298.395)**
Utile (Perdita) di terzi	**7.852.400**	**8.850.241**	**(997.841)**
Totale A) Patrimonio Netto	**36.210.076.367**	**36.016.150.864**	**193.925.503**
B) FONDI PER RISCHI E ONERI			
1) Per trattamento di quiescenza e obblighi simili	0	0	0
2) Per imposte, anche differite	70.929.857	58.934.459	11.995.398
3) Fondo ristrutturazione industriale	228.126.179	260.273.413	(32.147.234)
4) Fondo ristrutturazione ex lege 448/98 e relativo fondo integrativo	22.977.537.866	23.472.896.756	(495.358.890)
5) Fondo ristrutturazione settore Cargo	0	0	0
6) Fondo manutenzione ordinaria	2.323.000.000	2.323.000.000	0
7) Altri	2.024.160.486	2.049.773.270	(25.612.784)
Totale B) Fondi per rischi e oneri	**27.623.754.388**	**28.164.877.898**	**(541.123.510)**
C) TRATTAMENTO DI FINE RAPPORTO DI LAVORO SUBORDINATO	**2.856.245.809**	**3.080.087.461**	**(223.841.652)**

(importi in euro)

STATO PATRIMONIALE PASSIVO	31.12.2008	31.12.2007	Variazioni
D) DEBITI			
1) Obbligazioni			
- esigibili entro l'esercizio successivo	0	0	0
- esigibili oltre l'esercizio successivo	3.292.400.000	2.692.400.000	600.000.000
	3.292.400.000	2.692.400.000	600.000.000
4) Debiti verso banche			
- esigibili entro l'esercizio successivo	354.936.563	1.016.626.216	(661.689.653)
- esigibili oltre l'esercizio successivo	6.672.701.203	6.763.594.224	(90.893.021)
	7.027.637.766	7.780.220.440	(752.582.674)
5) Debiti verso altri finanziatori			
- esigibili entro l'esercizio successivo	711.417.539	145.135.599	566.281.940
- esigibili oltre l'esercizio successivo	2.283.310.601	2.373.607.245	(90.296.644)
	2.994.728.140	2.518.742.844	475.985.296
6) Acconti			
- esigibili entro l'esercizio successivo	2.103.970.825	2.936.649.691	(832.678.866)
- esigibili oltre l'esercizio successivo	158.810	172.100	(13.290)
	2.104.129.635	2.936.821.791	(832.692.156)
7) Debiti verso fornitori			
- esigibili entro l'esercizio successivo	3.409.699.443	3.553.940.822	(144.241.379)
- esigibili oltre l'esercizio successivo	22.623.456	12.416.513	10.206.943
	3.432.322.899	3.566.357.335	(134.034.436)
9) Debiti verso imprese controllate			
- esigibili entro l'esercizio successivo	181.995	181.532	463
- esigibili oltre l'esercizio successivo	0	0	0
	181.995	181.532	463
10) Debiti verso imprese collegate			
- esigibili entro l'esercizio successivo	100.218.343	122.847.512	(22.629.169)
- esigibili oltre l'esercizio successivo	0	0	0
	100.218.343	122.847.512	(22.629.169)
12) Debiti tributari			
- esigibili entro l'esercizio successivo	168.512.458	215.367.709	(46.855.251)
- esigibili oltre l'esercizio successivo	444.066	0	444.066
	168.956.524	215.367.709	(46.411.185)
13) Debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale			
- esigibili entro l'esercizio successivo	344.090.273	360.530.914	(16.440.641)
- esigibili oltre l'esercizio successivo	93.214.532	99.441.414	(6.226.882)
	437.304.805	459.972.328	(22.667.523)
14) Altri debiti			
- esigibili entro l'esercizio successivo	1.156.606.738	1.163.579.614	(6.972.876)
- esigibili oltre l'esercizio successivo	96.109.960	80.202.493	15.907.467
	1.252.716.698	1.243.782.107	8.934.591
Totale D) Debiti	**20.810.596.805**	**21.536.693.598**	**(726.096.793)**
E) RATEI E RISCONTI			
I. AGGI SUI PRESTITI	0	0	0
II. ALTRI RATEI E RISCONTI	232.504.646	232.046.133	458.513
Totale E) Ratei e risconti	**232.504.646**	**232.046.133**	**458.513**
TOTALE PASSIVO (A+B+C+D+E)	**87.733.178.015**	**89.029.855.954**	**(1.296.677.939)**

(importi in euro)

CONTI D'ORDINE		31.12.2008	31.12.2007	Variazioni
1. RISCHI				
1.1	Fidejussioni	1.307.920.788	1.672.230.940	(364.310.152)
1.2	Avalli	0	5.164.569	(5.164.569)
1.3	Altre garanzie personali	0	0	0
1.4	Altre garanzie reali	3.293.609.600	2.693.609.600	600.000.000
1.5	Altri rischi	319.686	585.976	(266.290)
	Totale 1	**4.601.850.074**	**4.371.591.085**	**230.258.989**
2. IMPEGNI				
2.1	Beni in leasing	0	0	0
2.2	Altri impegni	2.330.505.580	3.254.909.437	(924.403.857)
	Totale 2	**2.330.505.580**	**3.254.909.437**	**(924.403.857)**
3. BENI DI TERZI IN CONSEGNA				
3.1	Altri beni di terzi	45.533.147	45.615.728	(82.581)
	Totale 3	**45.533.147**	**45.615.728**	**(82.581)**
4. ALTRI CONTI D'ORDINE				
4.1	Fonti di finanziamento previste nel contratto di programma e contributi diversi per investimenti da realizzare	**31.790.415.000**	**33.326.283.000**	**(1.535.868.000)**
4.1.1	Somme da ricevere dallo Stato	27.293.367.000	28.311.262.000	(1.017.895.000)
4.1.2	Somme residue a fine esercizio per finanziamenti ricevuti e non ancora spesi	4.497.048.000	5.015.021.000	(517.973.000)
4.2	Somme da erogare per il finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria	250.000.000	572.619.174	(322.619.174)
4.4	Fondo di solidarietà	24.812.465	22.764.100	2.048.365
4.5	Altri	3.149.300	829.147	2.320.153
	Totale 4	**32.068.376.765**	**33.922.495.421**	**(1.854.118.656)**
	TOTALE CONTI D'ORDINE	**39.046.265.566**	**41.594.611.671**	**(2.548.346.105)**

(importi in euro)

CONTO ECONOMICO	2008	2007	Variazioni
A) VALORE DELLA PRODUZIONE			
1) RICAVI DELLE VENDITE E DELLE PRESTAZIONI			
a) prodotti del traffico viaggiatori			
- clientela ordinaria	2.732.210.928	2.611.149.762	121.061.166
- contratti di servizio pubblico con Enti pubblici territoriali	1.712.231.343	1.636.425.893	75.805.450
b) prodotti del traffico merci	1.067.984.621	1.079.197.952	(11.213.331)
c) contratto di servizio pubblico con lo Stato	598.691.974	567.720.880	30.971.094
d) altri ricavi delle vendite e delle prestazioni	283.507.375	285.056.125	(1.548.750)
Totale 1)	6.394.626.241	6.179.550.612	215.075.629
2) VARIAZIONI DELLE RIMANENZE DI PRODOTTI IN CORSO DI LAVORAZIONE, SEMILAVORATI E FINITI	(39.667.589)	(33.392.819)	(6.274.770)
3) VARIAZIONE DEI LAVORI IN CORSO SU ORDINAZIONE	9.802.659	(2.128.059)	11.930.718
4) INCREMENTI DI IMMOBILIZZAZIONI PER LAVORI INTERNI	1.212.529.366	924.709.996	287.819.370
5) ALTRI RICAVI E PROVENTI			
a) contributi in conto esercizio			
- Contratto di Programma	1.040.629.036	1.154.093.124	(113.464.088)
- altri	123.443.549	44.107.625	79.335.924
b) utilizzo Fondo ristrutturazione ex lege 448/98 e relativo fondo integrativo	448.197.268	464.201.731	(16.004.463)
c) altri ricavi e proventi	1.026.768.808	851.579.153	175.189.655
Totale 5)	2.639.038.661	2.513.981.633	125.057.028
Totale A) Valore della produzione	**10.216.329.338**	**9.582.721.363**	**633.607.975**
B) COSTI DELLA PRODUZIONE			
6) PER MATERIE PRIME, SUSSIDIARIE, DI CONSUMO E DI MERCI	1.428.309.896	1.249.131.480	179.178.416
7) PER SERVIZI	2.175.524.438	2.199.614.564	(24.090.126)
8) PER GODIMENTO DI BENI DI TERZI	163.622.962	165.106.053	(1.483.091)
9) PER IL PERSONALE			
a) salari e stipendi	3.390.235.253	3.496.540.511	(106.305.258)
b) oneri sociali	836.916.681	831.800.405	5.116.276
c) trattamento di fine rapporto	309.618.247	335.006.775	(25.388.528)
e) altri costi	13.868.418	53.803.460	(39.935.042)
Totale 9)	4.550.638.599	4.717.151.151	(166.512.552)
10) AMMORTAMENTI E SVALUTAZIONI			
a) ammortamento delle immobilizzazioni immateriali	78.215.544	84.331.789	(6.116.245)
b) ammortamento delle immobilizzazioni materiali	1.142.272.784	1.031.307.014	110.965.770
c) altre svalutazioni delle immobilizzazioni	436.855	23.784.129	(23.347.274)
d) svalutazione dei crediti compresi nell'attivo circolante e delle disponibilità liquide	58.824.636	34.683.096	24.141.540
Totale 10)	1.279.749.819	1.174.106.028	105.643.791
11) VARIAZIONI DELLE RIMANENZE DI MATERIE PRIME, SUSSIDIARIE, DI CONSUMO E MERCI	(13.658.734)	3.400.433	(17.059.167)
12) ACCANTONAMENTI PER RISCHI	286.119.819	334.657.565	(48.537.746)
13) ALTRI ACCANTONAMENTI	2.794.467	63.129.818	(60.335.351)
14) ONERI DIVERSI DI GESTIONE	142.035.108	128.108.419	13.926.689
Totale B) Costi della produzione	**10.015.136.374**	**10.034.405.511**	**(19.269.137)**
Differenza tra valore e costi della produzione (A-B)	**201.192.964**	**(451.684.148)**	**652.877.112**

(importi in euro)

CONTO ECONOMICO	2008	2007	Variazioni
C) PROVENTI E ONERI FINANZIARI			
15) PROVENTI DA PARTECIPAZIONI			
- in imprese controllate e collegate	1.041.325	0	1.041.325
- in altre imprese	4.348.999	1.740.595	2.608.404
Totale 15)	5.390.324	1.740.595	3.649.729
16) ALTRI PROVENTI FINANZIARI			
a) da crediti iscritti nelle immobilizzazioni:			
- da imprese controllate e collegate	0	0	0
- da altri	412.640	389.904	22.736
Totale a)	412.640	389.904	22.736
c) da titoli iscritti all'attivo circolante che non costituiscono partecipazioni	227.199	233.048	(5.849)
d) proventi diversi dai precedenti:			
- da imprese controllate e collegate	1.118.242	709.495	408.747
- da altri	129.103.519	108.895.618	20.207.901
Totale d)	130.221.761	109.605.113	20.616.648
Totale 16)	130.861.600	110.228.065	20.633.535
17) INTERESSI ED ALTRI ONERI FINANZIARI			
- verso imprese controllate e collegate	765.405	696.976	68.429
- verso altri			
- su debiti obbligazionari	146.783.076	104.018.007	42.765.069
- su debiti verso Istituti finanziari	299.852.147	300.431.807	(579.660)
- oneri finanziari diversi	37.019.959	56.136.955	(19.116.996)
Totale 17)	484.420.587	461.283.745	23.136.842
17 bis) Utili e (perdite) su cambi	(15.473.185)	3.756.879	(19.230.064)
Totale C) Proventi e oneri finanziari	**(363.641.848)**	**(345.558.206)**	**(18.083.642)**
D) RETTIFICHE DI VALORE DI ATTIVITÀ FINANZIARIE			
18) RIVALUTAZIONI			
a) di partecipazioni	4.389.223	1.523.164	2.866.059
19) SVALUTAZIONI			
a) di partecipazioni	2.782.394	1.958.609	823.785
Totale D) Rettifiche di valore di attività finanziarie	**1.606.829**	**(435.445)**	**2.042.274**

(importi in euro)

CONTO ECONOMICO	2008	2007	Variazioni
E) PROVENTI E ONERI STRAORDINARI			
20) PROVENTI STRAORDINARI			
a) plusvalenze da alienazioni	15.672.429	1.743.308	13.929.121
c) contributi per ristrutturazione industriale (esodi anticipati)	50.555.530	56.981.536	(6.426.006)
d) altri proventi	410.043.367	675.040.899	(264.997.532)
Totale 20)	476.271.326	733.765.743	(257.494.417)
21) ONERI STRAORDINARI			
a) minusvalenze da alienazioni	12.164.888	3.541.109	8.623.779
b) imposte relative ad esercizi precedenti	7.385.704	8.420.771	(1.035.067)
c) costi per esodi anticipati	66.338.030	56.981.536	9.356.494
e) altri oneri	60.471.503	116.012.274	(55.540.771)
Totale 21)	146.360.125	184.955.690	(38.595.565)
Totale E) Proventi e oneri straordinari	**329.911.201**	**548.810.053**	**(218.898.852)**
Risultato prima delle imposte (A-B+/-C+/-D+/-E)	**169.069.146**	**(248.867.746)**	**417.936.892**
22) IMPOSTE SUL REDDITO DELL'ESERCIZIO CORRENTI, DIFFERITE E ANTICIPATE			
a) imposte correnti	152.126.433	160.383.334	(8.256.901)
b) imposte differite e anticipate	1.411.885	(133.620)	1.545.505
Totale 22)	153.538.318	160.249.714	(6.711.396)
Utile (perdita) dell'esercizio	**15.530.828**	**(409.117.460)**	**424.648.288**
(UTILE) PERDITA DI PERTINENZA DI TERZI	**(7.852.400)**	**(8.850.241)**	**997.841**
UTILE (PERDITA) DI PERTINENZA DEL GRUPPO	**7.678.428**	**(417.967.701)**	**425.646.129**

PAGINA BIANCA

Nota integrativa al bilancio consolidato al 31 dicembre 2008

PAGINA BIANCA

SEZIONE 1

Contenuto e forma del bilancio consolidato

Il bilancio consolidato chiuso al 31 dicembre 2008 è costituito da Stato Patrimoniale, Conto Economico e Nota Integrativa; in allegato a quest'ultima è riportato il Rendiconto Finanziario.

Come noto, il bilancio consolidato permette di esaminare la situazione patrimoniale, economica e finanziaria di tutte le imprese che, sottoposte ad un regime di controllo diretto ed indiretto da parte della Capogruppo, rientrano nella cosiddetta area di consolidamento. A tal fine, oltre agli schemi in precedenza indicati, si riporta il prospetto di raccordo tra patrimonio netto e risultato della controllante e patrimonio netto e risultato di esercizio consolidato.

Per quanto riguarda ulteriori dati sui fatti di rilievo avvenuti nel corso dell'esercizio e dopo la chiusura dello stesso e per le indagini giudiziarie in corso, si fa rinvio a quanto indicato nella Relazione sulla Gestione.

I prospetti contabili sono espressi in unità di euro, mentre gli importi inclusi nella nota integrativa sono espressi in migliaia di euro, ove non altrimenti indicato.

Si informa che la società PricewaterhouseCoopers SpA esercita il controllo contabile ai sensi dell'art. 2409 – bis del Codice Civile.

Criteri generali

Il bilancio consolidato è redatto sulla base dei bilanci al 31 dicembre 2008 della Capogruppo e delle imprese rientranti nell'area di consolidamento, indicate nell'allegato 1, già approvati dalle rispettive assemblee degli azionisti, o, se non ancora approvati, predisposti dai rispettivi Consigli di Amministrazione, opportunamente riclassificati, ove necessario, per uniformarli ai criteri di valutazione e di esposizione adottati dalla controllante.

Area di consolidamento

Il bilancio consolidato del Gruppo include i bilanci della Ferrovie dello Stato SpA e delle società nelle quali la Capogruppo detiene, direttamente o indirettamente, la maggioranza del capitale sociale, ovvero esercita un'influenza dominante nell'assemblea ordinaria delle stesse.

Le imprese incluse nell'area di consolidamento sono consolidate con il metodo integrale e proporzionale, come dettagliatamente descritto nel seguito.

Variazioni area di consolidamento

Si segnala che nell'esercizio 2008 sono entrate a far parte dell'area di consolidamento le seguenti società:

- Terminali Italia Srl: società costituita il 1° luglio 2008, mediante conferimento da parte di Cemat SpA del ramo d'azienda "terminalistico - organizzazione e mezzi relativi alla gestione delle attività terminalistiche". In seguito, in data 31 luglio 2008, Cemat SpA ha formalizzato la cessione dell'85% della Terminali Italia Srl a RFI SpA;

- FS Formazione SpA: società partecipata dalla Capogruppo, da RFI SpA e da Trenitalia SpA, costituita mediante scissione parziale da parte di Isfort SpA del ramo d'azienda denominato "Compendio delle attività di formazione";

- Italia Logistica Srl: società costituita in *joint venture* paritetica con Poste Italiane SpA, nata attraverso il conferimento da parte di FS Logisitica SpA del ramo d'azienda "logistico".

Sono invece uscite dall'area di consolidamento le società Grandi Stazioni Immobiliare Srl e Grandi Stazioni Servizi Srl a seguito della loro liquidazione avvenuta rispettivamente in data 29 dicembre 2008 e 5 gennaio 2009.

Metodi di consolidamento

Il consolidamento con il *metodo dell'integrazione globale* si può così sintetizzare:

- assunzione delle attività, delle passività, dei costi e dei ricavi delle imprese consolidate;

- eliminazione del valore di carico delle partecipazioni incluse nell'area di consolidamento a fronte del relativo patrimonio netto, all'atto del primo consolidamento. Le eventuali differenze sono imputate nel bilancio consolidato, ove possibile, agli elementi dell'attivo e del passivo. L'eventuale residuo, se negativo, viene iscritto nella voce del patrimonio netto denominata "Riserva di consolidamento" ovvero, quando esso sia dovuto a previsioni di risultati economici sfavorevoli, è iscritto in un'apposita voce denominata "Fondo di consolidamento per rischi ed oneri"; se positivo, viene iscritto nella voce denominata "Differenza di consolidamento" ovvero, qualora se ne presentino i presupposti, viene portato in diretta diminuzione della riserva di consolidamento fino a concorrenza della stessa. Il valore della "Differenza di consolidamento" viene ammortizzato in un periodo di cinque esercizi, ovvero, se ne ricorrono le condizioni, in un periodo di durata superiore espressamente motivato in nota integrativa;

- elisione dei debiti e dei crediti intercorrenti fra le imprese incluse nell'area di consolidamento;

- elisione delle partite di costo e di ricavo intercorse fra le imprese consolidate;

- eliminazione degli utili e delle perdite derivanti da operazioni tra imprese consolidate che non si siano realizzati attraverso successivi scambi con terze parti, relative a cessioni di beni che permangono come rimanenze o immobilizzazioni presso l'impresa acquirente;

- rilevazione degli effetti fiscali delle operazioni di consolidamento.

Il consolidamento con il *metodo proporzionale* prevede l'assunzione, linea per linea, di quota parte delle attività, passività, ricavi e costi della società partecipata con controllo congiunto. L'eliminazione del valore di carico della partecipazione avviene a fronte della sola quota di patrimonio netto di pertinenza del gruppo e non origina, pertanto, la quota di patrimonio netto dei terzi. Le eventuali differenze di consolidamento subiscono un trattamento analogo a quanto riportato per il metodo integrale.

Gli utili e le perdite infragruppo sono eliminati proporzionalmente, così come le altre rettifiche di consolidamento. L'elenco di queste società è riportato nell'allegato 2.

Le società collegate sulle quali la Capogruppo esercita, direttamente o indirettamente, un'influenza significativa o detiene una quota di capitale sociale tra il 20% (10% per le società con azioni quotate in borsa) e il 50% sono valutate con il metodo del patrimonio netto. L'elenco di queste società è riportato nell'allegato 3.

Riguardo le società valutate con il *metodo del patrimonio netto*, l'eventuale maggior valore di carico rispetto alla corrispondente frazione del patrimonio netto della partecipata, manifestatosi al

momento della prima applicazione di tale metodo, rimane iscritto nella voce "Partecipazioni" e viene ammortizzato in relazione alla natura del bene cui tale differenza si riferisce. Con specifico riferimento alla differenza attribuibile ad avviamento, essa viene ammortizzata in un periodo di cinque esercizi, ovvero, se ne ricorrono le condizioni, in un periodo di durata superiore espressamente indicato in nota integrativa.

Le partecipazioni assoggettate a liquidazione, ed escluse dall'area di consolidamento, sono iscritte al valore di carico riveniente dall'ultimo consolidamento, rettificato per tenere conto delle eventuali minusvalenze emergenti dai relativi bilanci intermedi di liquidazione.

Moneta di conto

Il bilancio consolidato è redatto in euro.

Bilanci in valuta

I bilanci espressi in moneta diversa da quella di conto sono convertiti con il metodo del cambio corrente.

In base a tale criterio le voci di bilancio sono state convertite come segue:

- Attività e passività: ai cambi alla fine dell'anno;
- Costi e ricavi: ai cambi medi dell'anno;
- Patrimonio netto: ai cambi storici di formazione.

Le differenze di conversione così originatesi sono portate in aumento o in diminuzione del patrimonio netto mediante accredito o addebito alla voce denominata "Riserva da differenze di traduzione".

Criteri di valutazione

I criteri di valutazione sono determinati in conformità con le disposizioni del codice civile e del D.Lgs.127/91, senza operare alcuna deroga, e sono conformi a quelli applicati per la redazione del bilancio consolidato del precedente esercizio.

Tali criteri sono quelli utilizzati nel bilancio di esercizio della Capogruppo e nel seguito esposti, ad eccezione di quanto riportato nel seguito.

Partecipazioni

Le partecipazioni in imprese controllate non consolidate e collegate sono valutate secondo quanto illustrato nell'ambito dei "Metodi di consolidamento".

Beni in locazione finanziaria

I beni in locazione finanziaria sono iscritti secondo il cosiddetto "metodo finanziario", previsto dal principio contabile internazionale IAS n. 17, recepito dal principio contabile emanato dai Consigli Nazionali dei Dottori Commercialisti e dei Ragionieri, modificato dall'OIC (Documento n. 17).

SEZIONE 2

Criteri di redazione del bilancio consolidato e criteri di valutazione di Gruppo

a) Criteri di redazione

Il bilancio consolidato è stato redatto in ottemperanza alle disposizioni di legge, integrate dai principi contabili nazionali e, in mancanza, dai principi contabili internazionali (IAS/IFRS).

Le riclassifiche operate al 31 dicembre 2008 in alcune voci, volte a meglio rappresentare la situazione patrimoniale, finanziaria ed economica del Gruppo, sono state effettuate anche sui corrispondenti valori dell'esercizio precedente, ai sensi del comma 5 art. 2423 ter del codice civile. Nei commenti alle singole voci di bilancio, contenuti nella successiva Sezione 3, è puntualmente indicato il valore delle singole riclassifiche effettuate sui saldi 2007.

In aderenza al disposto dell'art. 32 del D.Lgs. 127/91 la struttura ed il contenuto dello Stato Patrimoniale e del Conto Economico consolidati sono quelli prescritti per il bilancio d'esercizio delle imprese incluse nel consolidamento. Alla presenza di una diversa disciplina, il bilancio delle società controllate è riclassificato, per fornire una visione più chiara della situazione economica, patrimoniale e finanziaria del Gruppo.

b) Criteri di valutazione di Gruppo

Immobilizzazioni immateriali

Sono iscritte al costo di acquisto o produzione interna comprensiva degli oneri accessori imputabili e sono esposte al netto delle quote di ammortamento, calcolate in misura costante in funzione della residua possibilità di utilizzazione del bene.

Le immobilizzazioni immateriali che, alla data di chiusura dell'esercizio, siano durevolmente di valore inferiore a quello di iscrizione in bilancio sono iscritte a tale minor valore.

Qualora vengano meno le cause che hanno generato le svalutazioni, i valori delle immobilizzazioni sono ripristinati nei limiti delle svalutazioni effettuate e tenendo conto degli ammortamenti maturati. Il ripristino di valore non è effettuato per l'avviamento e per i costi pluriennali.

Le rivalutazioni sono effettuate in ottemperanza alle leggi speciali, generali o di settore.

I costi di impianto e di ampliamento, di ricerca, sviluppo e pubblicità, se di accertata utilità pluriennale, sono capitalizzati previo consenso del Collegio Sindacale.

L'avviamento, se acquisito a titolo oneroso, è iscritto, se si prevede la possibilità di recupero attraverso redditi futuri generati dalla stessa azienda (o ramo d'azienda), con il consenso del Collegio Sindacale e nei limiti del solo costo sostenuto.

I costi e le spese pluriennali vengono ammortizzati in cinque anni, a meno di quelli sostenuti da RFI S.p.A., che vengono ammortizzati con il criterio più avanti esposto in specifico paragrafo; gli oneri accessori sostenuti per l'emissione di prestiti obbligazionari sono ammortizzati nel periodo di durata del prestito.

Immobilizzazioni materiali

Le immobilizzazioni materiali sono iscritte al costo di acquisto o di costruzione interna comprensivo degli oneri accessori imputabili, al netto degli ammortamenti.

Le immobilizzazioni materiali che, alla data di chiusura dell'esercizio, risultino durevolmente di valore inferiore a quello di iscrizione in bilancio sono iscritte a tale minor valore. Qualora vengano meno le cause che hanno generato le svalutazioni, i valori delle immobilizzazioni sono ripristinati nei limiti delle svalutazioni effettuate e tenendo conto degli ammortamenti maturati.

Le rivalutazioni sono effettuate in ottemperanza alle leggi speciali, generali, o di settore. In particolare, nel corso del 2008, è stata effettuata la rivalutazione di alcuni fabbricati ai sensi dell'art. 15, commi 16 e 23 del Decreto Legge 185/2008 (DL c.d. "Anti-Crisi), convertito in Legge n. 2 del 28 gennaio 2009, sulla base dei plusvalori indicati in perizia.

Il saldo attivo di tale rivalutazione è stato accantonato in una Riserva di Rivalutazione specifica, così come disposto al comma 18 del sopra menzionato Decreto Legge, al netto del valore del Fondo imposte differite prudenzialmente costituito.

Gli ammortamenti sono calcolati in modo sistematico e costante sulla base delle aliquote ritenute rappresentative della vita utile economico-tecnica stimata dei cespiti, ad eccezione di quanto di seguito esposto. Nell'anno di acquisizione o di costruzione è applicata un'aliquota ridotta rispetto all'aliquota ordinaria in funzione dell'effettivo utilizzo, salvo per gli immobili (terreni, fabbricati ed infrastruttura ferroviaria e portuale) ai quali si applica sempre l'aliquota ordinaria.

Le spese di manutenzione delle immobilizzazioni materiali sono imputate al conto economico quando sostenute, salvo quelle aventi natura incrementativa, che sono capitalizzate.

Le immobilizzazioni materiali non più utilizzate, destinate all'alienazione, cessione o distruzione sono riclassificate all'attivo circolante alla voce rimanenze, ed iscritte al minore tra il valore netto contabile e il presumibile valore netto di realizzo.

Criteri di determinazione degli ammortamenti delle immobilizzazioni immateriali e materiali da parte di RFI S.p.A.

Come già illustrato dal Bilancio consolidato 2006, cui si fa rimando per tutti gli approfondimenti necessari, RFI SpA ha modificato il criterio di determinazione degli ammortamenti delle immobilizzazioni immateriali e materiali, passando dal criterio a quote costanti a quello a quote variabili.

Quest'ultimo criterio di ammortamento è basato su quanto disposto dall'articolo 1 comma 87 della Legge Finanziaria 2006 che recita: *"Il costo complessivo degli investimenti finalizzati alla realizzazione della infrastruttura ferroviaria, comprensivo dei costi accessori e degli altri oneri e spese direttamente riferibili alla stessa nonché, per il periodo di durata dell'investimento e secondo il medesimo profilo di ammortamento dei costi diretti, degli oneri connessi al finanziamento dell'infrastruttura medesima, è ammortizzato con il metodo "a quote variabili in base ai volumi di produzione", sulla base del rapporto tra le quantità prodotte nell'esercizio e le quantità di produzione totale prevista durante il periodo di concessione. Nell'ipotesi di preesercizio, l'ammortamento inizia dall'esercizio successivo a quello di termine del preesercizio. Ai fini fiscali, le quote di ammortamento sono determinate con il decreto del Ministero dell'economia e delle finanze in coerenza con le quote di ammortamento di cui al comma 86".*

Nell'applicazione di tale metodo l'articolo 1, comma 87, della Legge n. 266/2005, prevede che oggetto di ammortamento non è il costo dei singoli cespiti costituenti l'infrastruttura

ferroviaria, bensì "*il costo complessivo degli investimenti finalizzati alla realizzazione dell'infrastruttura*" medesima.

Di conseguenza, il costo ammortizzabile degli investimenti è dato dalla somma di tutti i costi sostenuti e non ancora ammortizzati e di quelli da sostenere coerentemente con la capacità di produzione degli investimenti stessi lungo la durata della Concessione, escludendo dalla base ammortizzabile il previsto valore residuo dell'infrastruttura ferroviaria al termine della Concessione per tener conto della relativa non gratuita devolvibilità.

Le immobilizzazioni immateriali e materiali che compongono l'Infrastruttura ferroviaria sono state articolate in 7 direttrici separando la Rete AC/AV e la Rete Convenzionale, a sua volta suddivisa fra rete fondamentale e rete complementare, come da Decreto del Ministero dei Trasporti del 18 agosto 2006 (G.U. n°227 del 29 settembre 2006) recante "Aggiornamento del canone di utilizzo dell'Infrastruttura Ferroviaria nazionale" secondo la seguente ripartizione:

- Rete Alta Velocità/Alta Capacità (AV/AC) ;
- Rete Convenzionale - rete fondamentale Trasversale padana e transiti internazionali;
- Rete Convenzionale - rete fondamentale Tirrenica Nord ed affluenze;
- Rete Convenzionale - rete fondamentale Dorsale ed affluenze;
- Rete Convenzionale - rete fondamentale Tirrenica Sud;
- Rete Convenzionale - rete fondamentale Adriatica e trasversali appenniniche;
- Rete Convenzionale - rete complementare, considerata come un'unica direttrice comprendente tutte le porzioni della rete che non fanno parte della rete fondamentale.

La Rete AV/AC potrà a sua volta essere articolata in ulteriori direttrici e le direttrici della Rete Convenzionale potranno subire modifiche in conseguenza degli aggiornamenti del decreto del Pedaggio.

L'adozione del metodo di ammortamento introdotto dalla norma "«*a quote variabili in base ai volumi di produzione», sulla base del rapporto tra le quantità prodotte nell'esercizio e le quantità di produzione totale previste durante il periodo di concessione*" richiede l'identificazione dell'unità di prodotto che è stata individuata nel "treno km", sia per la Rete AV/AC sia per la Rete Convenzionale: il treno km è definito come la percorrenza complessiva dei treni su un'infrastruttura ferroviaria espressi in milioni/anno.

Per ogni direttrice RFI SpA utilizza quale indicatore della quantità prodotta nell'esercizio, cui il Bilancio è riferito, il numero dei treni km effettivamente venduti nell'anno e risultanti da specifici sistemi di rilevamento della Società; RFI SpA effettua quindi la previsione dei treni km che saranno venduti a partire dall'anno successivo a quello cui il Bilancio d'esercizio è riferito fino all'ultimo anno di vita della Concessione, su base di stima fino ad un massimo di dieci anni successivi e con un profilo costante, rispetto ai livelli del decimo anno, dall'undicesimo anno fino all'ultimo anno di vita della Concessione.

Annualmente, in occasione della redazione del Bilancio d'esercizio, RFI SpA provvede ad aggiornare la previsione del costo complessivo dell'investimento e i corrispondenti volumi complessivi di produzione, dall'anno di riferimento fino al termine della Concessione, imputabili a ciascuna direttrice, tenendo anche conto dei nuovi investimenti entrati in esercizio nel corso dell'anno cui il Bilancio d'esercizio è riferito, al netto dei relativi contributi pubblici

in conto impianti ottenuti e degli ammortamenti effettuati, oltre che di eventuali cessioni o dismissioni.

Per l'esercizio 2008 il volume di treni km è indicato nella tabella che segue:

(valori in milioni)

Direttrici	Volume treni km anno 2008- Consuntivi	Volume treni km dal 2008 al 2060
Alta velocità / Alta capacità	2,37	1.583
Trasversale padana e transiti internazionali	59,2	3.257
Tirrenica Nord ed affluenze	43,8	2.336
Dorsale ed affluenze	93,7	4.919
Tirrenica Sud	15,5	897
Adriatica e trasversali appenniniche	28,8	1.627
Rete Complementare	93,6	5.194
Totale	**337**	**19.810**

Per ogni direttrice la percentuale di utilizzo nell'esercizio, ai sensi dell'articolo 1 comma 87, è determinata dal rapporto tra i treni km effettivamente venduti nell'esercizio ed i treni km previsti dall'anno successivo di redazione dello stesso Bilancio di esercizio fino al termine della Concessione, sommati a quelli effettivamente venduti nell'anno e pari per l'esercizio 2008 ai seguenti valori:

Direttrice	Indicatore di produzione
Rete AV/AC	0,15%
Rete Convenzionale – rete fondamentale	
Trasversale padana e transiti internazionali	1,82%
Tirrenica Nord e affluenze	1,87%
Dorsale ed affluenze	1,90%
Tirrenico Sud	1,73%
Adriatica e trasversali appenniniche	1,77%
Rete Convenzionale – rete complementare	

Rete complementare 1,80%

I volumi di produzione stimati per la Rete AV/AC, dal 2008 e fino al termine della Concessione sono, coerentemente, quelli riguardanti l'intero Asse Torino-Milano-Napoli, secondo una curva previsionale, contenuta del *Dossier* di Valutazione aggiornato approvato a luglio 2008 dal Consiglio di Amministrazione della società, che tiene conto del fatto che nei primi anni di utilizzo di tale Rete AV/AC (2007-2012) non è operativo l'intero sistema. Tale curva previsionale, in coerenza con quanto già descritto per le direttrici della Rete Convenzionale, è stata stimata nei primi dieci anni a partire dal presente esercizio, e mantenuta costante ai livelli stimati nel decimo anno dall'undicesimo anno fino al termine della Concessione.

Il costo complessivo degli investimenti da ammortizzare, riguardante la Rete AV/AC, è dato dai costi sostenuti fino a tutto l'esercizio 2008, di quelli da sostenere relativamente ai costi di realizzazione delle opere, alle spese incrementative, ai rinnovi ed agli oneri connessi ai finanziamenti contratti e da contrarre per la realizzazione degli investimenti stessi lungo la durata della Concessione al netto dei contributi conto impianti ricevuti e attesi. Per la previsione delle spese incrementative e dei rinnovi lungo la vita della Concessione è stata utilizzata la valutazione a tale titolo effettuata e inserita all'interno del dossier di valutazione sopra citato.

Ai fini fiscali le quote di ammortamento annue del costo complessivo degli investimenti finalizzati alla realizzazione della infrastruttura ferroviaria sono determinate con Decreto del Ministro dell'Economia e delle Finanze, in coerenza con le quote di ammortamento annuo come determinate, in conformità a quanto previsto, ai fini civilistici, dall'articolo 1, comma 87, della Legge 23 dicembre 2005, n. 266, secondo i criteri sopra indicati, integrati da quanto previsto dall'articolo 1, comma 86, della stessa Legge n. 266/2005 nella parte in cui stabilisce che i contributi in conto impianti da parte dello Stato si considerano fiscalmente irrilevanti e, quindi, non riducono il valore fiscale del bene.

Il Decreto del Ministro dell'Economia e delle Finanze è stato emanato in data 23 luglio 2007 ed è stato pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 233 del 6 ottobre 2007.

L'articolo 1 del Decreto, nel fornire valenza fiscale agli ammortamenti civilistici determinati ed iscritti nei relativi Bilanci della società, stabilisce altresì che i finanziamenti effettuati dallo Stato a titolo di contributi in conto impianti si considerano fiscalmente irrilevanti e, quindi, non riducono il valore fiscale del bene finanziato, consentendo così alla società di integrare fiscalmente, mediante apposite variazioni extracontabili, le quote di ammortamento annue stanziate a conto economico, per la parte di esse riferibile ai contributi in conto impianti.

Rideterminazione della vita utile del materiale rotabile

Nel corso del 2008, la società controllata Trenitalia, in coerenza con i principi contabili in vigore, ha proceduto alla rideterminazione della vita utile del materiale rotabile. Di seguito sono esposte le principali motivazioni a supporto della decisione.

Il parco rotabili è stato suddiviso in classi omogenee ("*cluster*") in base al livello di tecnologia che le caratterizza.

Per ogni "*cluster*" sono state individuate quattro classi di "componenti":

1. **Componenti da ripristinare**: oggetti serializzati di elevato valore economico che subiscono operazioni di rigenerazione ad intervalli di percorrenza/tempo predefiniti;

2. **Componenti usurati:** per i quali si procede alla completa sostituzione con "ricambi" presenti nei magazzini;

3. **Componenti soggetti a *restyling* per obsolescenza/senescenza tecnica/sicurezza;**

4. **Componenti che non subiscono interventi nell'intero arco di vita del rotabile.**

Il processo di ammortamento riguardante i vari componenti è stato definito in: 5 anni per i componenti delle categorie 1 e 2, in 12,5 anni nel caso di materiale trainante e 10 anni nel caso di materiale trainato per i componenti della categoria 3 ed in 30 anni per i componenti della categoria 4.

Ai fini del calcolo dell'aliquota di ammortamento media per ciascun rotabile, si è inoltre considerato, come già in precedenza, l'anno di acquisto rispetto al 2000, anno di costituzione di Trenitalia. Prima del 2000, infatti, agli acquisti era applicata un'aliquota del 5% mentre dopo il 2000 Trenitalia ha applicato un'aliquota del 4%.

Il trattamento della manutenzione sui rotabili

Le varie attività di manutenzione che il rotabile subisce nel corso della sua vita utile si possono suddividere in tre macro tipologie:

- Manutenzione corrente, tesa al mantenimento in efficienza del rotabile, portata a conto economico nell'anno di competenza;

- Manutenzione di secondo livello tesa prevalentemente alla sostituzione/riparazione dei componenti all'interno dei rotabili soggetti ad usura o ripristino (appartenenti alle classi 1 e 2);

- Attività di *revamping* tesa prevalentemente a incrementare le prestazioni, l'efficienza o la vita utile del bene (classe 3).

Le attività di manutenzione di secondo livello sulla base delle attuali articolazioni dell'intero processo manutentivo, sono mediamente effettuate ogni cinque anni. Tali attività afferiscono prevalentemente ai componenti soggetti ad usura o a ripristino. Le attività avvengono in accordo con gli *standard* di sicurezza imposti dai competenti organi di controllo (CESIFER).

Nello specifico, si possono distinguere le attività di ciclica in tre famiglie:

1. Attività appartenenti a cicli *standard*

2. Attività cicliche accessorie

3. Altre attività

Le attività appartenenti alla prima tipologia afferiscono alle lavorazioni minime finalizzate a garantire la sicurezza attraverso:

- la sostituzione dei componenti usurati o da ripristinare;

- le attività di collaudo e verifica connesse

in particolare, le attività citate consentono al materiale rotabile di essere *"compliant"* con i requisiti di sicurezza fissati dall'organismo di sicurezza esterno (CESIFER) che definisce le

percorrenze massime che ogni rotabile può compiere in ogni ciclo di manutenzione ciclica (tempo intercorrente tra le due manutenzioni).

Le attività accessorie sono finalizzate principalmente al miglioramento delle prestazioni, pur non essendo obbligatorie ai fini della sicurezza, sono effettuate su richiesta contestualmente all'attività di ciclica *standard* (es. potenziamento impianto ungibordo, applicazione ammortizzatori antiserpeggio, ecc).

E' stata determinata una durata utile dell'intervento intorno ai 5 anni, con conseguente trattamento contabile per ciò che concerne l'aliquota di ammortamento pari al 20%.

Per quanto concerne invece gli investimenti di *revamping*, che comprendono tutte quelle attività che sono tese a incrementare le prestazioni, la vita utile o l'efficienza del bene oggetto di investimento, si è ritenuto utile distinguere tre principali tipologie di interventi (in precedenza la categoria era unica):

- interventi che modificano radicalmente le caratteristiche del rotabile e comportano la richiesta di attività di riomologazione da parte del CESIFER, con conseguente cambio matricola. In questo caso, la vita utile del rotabile può considerarsi intorno ai 18 anni e l'aliquota di ammortamento applicabile è pertanto del 5,5%;

- interventi di natura tecnologica finalizzati a garantire la sicurezza su disposizione dell'Autorità Vigilante per adeguamento del Parco, o parte di esso, già circolante. Anche in questo caso, si può ravvisare una durata utile dell'intervento intorno ai 18 anni, con conseguente trattamento contabile per ciò che concerne l'aliquota di ammortamento pari al 5,5%;

- tutti gli altri interventi di *revamping*, che non rientrano nelle fattispecie su indicate sono riconducibili alla terza "classe di componenti" che prevede un'aliquota dell'8% o del 10% a seconda se trattasi di materiale rispettivamente trainante o trainato.

Alla luce di quanto sopra esposto, le aliquote di ammortamento utilizzate per le altre immobilizzazioni materiali sono le seguenti:

Fabbricati	
Fabbricati civili strumentali	1% - 2%
Fabbricati industriali	1% - 2%
Fabbricati civili non strumentali	1,5%
Parcheggi	1,5%
Materiale rotabile e navi traghetto	
Componenti da ripristinare	20%
Componenti ad usura	20%
Obsolescenza/Restyling/Sicurezza Trainante	8%
Obsolescenza/Restyling/Sicurezza Trainato	10%
Vita intera accelerato ante 2000	4,3%
Vita intera nuovi ingressi dal 2000	3,3%

Manutenzione di secondo livello capitalizzata	20%
Manutenzione incrementativa (grandi interventi *revamping*) ante 2008	5,5%
Impianti industriali	
Macchinari e tecnologie d'officina	5%
Impianti fissi magazzini industriali serbatoi	4%
Magazzini industriali	2%
Attrezzatura industriale	
Mezzi circolanti su strada	7,5%
Macchinari e attrezzatura	10%
Mezzi di carico	10%
Impianti di comunicazione	20% - 25%
Altri beni	
Autoveicoli	20% - 25%
Mobili e arredi	12%
Macchine d'ufficio ordinarie	12%
Macchine d'ufficio elettroniche	20%
Telefoni cellulari	20%
Impianti specifici mense e ferrotel	12%
Attrezzature mense e ferrotel	25%
Impianti generici mense e ferrotel	8%
Attrezzatura varia e minuta	12%
Apparecchiatura sanitaria	12,5%

Immobilizzazioni finanziarie

Partecipazioni non consolidate

Sono valutate al costo di acquisizione o sottoscrizione comprensivo degli oneri accessori imputabili e rettificato, ove necessario, per perdite durevoli di valore. Le perdite di valore eccedenti i corrispondenti valori di carico sono iscritte tra i fondi per rischi ed oneri.

Qualora vengano meno i presupposti delle svalutazioni, è ripristinato il valore della partecipazione fino a concorrenza, al massimo, del costo originario.

Le partecipazioni per le quali siano in atto scelte strategiche di cessione, sono trasferite all'attivo circolante al minore tra il valore iscritto in bilancio ed il presunto valore di realizzo.

Titoli e azioni proprie

Valgono i criteri illustrati per le partecipazioni.

Rimanenze

Sono iscritte, generalmente, al minore tra il costo di acquisto o produzione ed il presunto valore di realizzazione. In particolare si precisa che:

- gli immobili di *trading*, detenuti interamente dalla Capogruppo e costituiti da immobili destinati alla vendita, rivenienti dal patrimonio immobiliare di RFI S.p.A., sono iscritti al minore fra il costo di acquisizione (corrispondente ai valori risultanti dal bilancio di scissione) ed il valore di mercato determinato con perizia di soggetto terzo;

- le giacenze di magazzino, detenute per la quasi totalità dalle controllate RFI SpA e Trenitalia SpA e costituite per la parte preponderante da materiali per l'infrastruttura e da pezzi di ricambio per la manutenzione di materiale rotabile, sono valutate al costo medio ponderato o, se minore, al relativo valore di mercato. Esse sono rappresentate nell'attivo al netto del fondo svalutazione per tenere conto dell'obsolescenza tecnica, dei programmi di utilizzo nei processi manutentivi e dei possibili danneggiamenti;

- i lavori in corso su ordinazione sono valutati con il criterio della percentuale di completamento, calcolata con il metodo dei costi sostenuti;

- i cespiti radiati da alienare sono iscritti al minore tra il valore netto residuo da ammortizzare ed il presumibile valore di realizzo.

Crediti e debiti

I crediti di qualsiasi natura sono iscritti al valore nominale, ricondotto al presumibile valore di realizzo attraverso apposito fondo svalutazione crediti, portato a diretta diminuzione degli stessi. I debiti sono esposti al loro valore nominale.

Attività finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni

Sono iscritte al minore tra il costo di acquisto, comprensivo degli oneri accessori, ed il valore di realizzazione desumibile dall'andamento di mercato. Tale minor valore non è mantenuto nei successivi bilanci se ne sono venuti meno i motivi.

Per i titoli, il costo di acquisto è determinato secondo il metodo del costo medio ponderato.

Disponibilità liquide

Sono iscritte al valore nominale.

Ratei e risconti attivi e passivi

Sono iscritte in tali voci quote di costi e proventi, comuni a due o più esercizi, per realizzare il principio della competenza temporale.

Contributi in conto impianti

I contributi in conto impianti ricevuti dallo Stato, da altri Enti pubblici, dalla U.E. e da altri vengono portati direttamente a riduzione delle immobilizzazioni quale riduzione del costo

sostenuto per le stesse. Essi vengono iscritti in base al principio della competenza espressa dal momento in cui matura con ragionevole certezza il diritto di erogazione.

Fondi per rischi ed oneri

I fondi per rischi e oneri sono costituiti a fronte di oneri e perdite realisticamente prevedibili dei quali, alla fine dell'esercizio, sono indeterminati l'ammontare o la data di sopravvenienza.

Il fondo per imposte accoglie gli stanziamenti appostati a fronte di oneri fiscali di prevedibile sostenimento futuro.

Il fondo per imposte differite accoglie le imposte differite determinate in base alle differenze temporanee tra il risultato civilistico ed il reddito imponibile della società.

Fondo per ristrutturazione industriale

Il Fondo Ristrutturazione Industriale è stato costituito da Trenitalia SpA a fronte degli oneri originati dal processo di riorganizzazione della società, in conformità al piano industriale societario. In coerenza con la classificazione dei relativi oneri, gli utilizzi sono esposti tra i proventi straordinari.

Fondo per ristrutturazione *ex lege* 23 dicembre 1998, n. 448 e relativo fondo integrativo

Trattasi del fondo, iscritto nel bilancio della controllata RFI S.p.A., costituito in applicazione del comma 5 dell'art. 43 della legge n. 448/98, utilizzato fino al 31 dicembre 2001 previa autorizzazione del Ministero dell'Economia e delle Finanze, a copertura degli ammortamenti dell'infrastruttura convenzionale e di altri oneri di ristrutturazione.

Il relativo fondo integrativo è stato costituito in sede di recepimento, nel bilancio al 31 dicembre 2002, delle valutazioni peritali del patrimonio economico di RFI SpA, nell'ambito del suo conferimento dal Ministero dell'Economia e delle Finanze a Ferrovie dello Stato SpA ed è stato utilizzato negli esercizi dal 2002 al 2007 per far fronte agli oneri derivanti dagli ammortamenti, dalle svalutazioni e dalle minusvalenze dei cespiti relativi alla Rete Convenzionale.

Tali valutazioni rispecchiano il quadro normativo di riferimento in cui RFI SpA opera e sono legate:

- ad analisi di economicità aziendale da valutarsi ai sensi dell'art. 5 comma 3 del DPR 277/98 sostituito dall'art.15 del DLgs. 8 luglio 2003, n.188 che dispone che "*i conti del gestore dell'infrastruttura ferroviaria devono presentare un tendenziale equilibrio tra i ricavi derivanti dalla riscossione dei canoni [...], e i corrispettivi per la fornitura dei servizi [...], le eccedenze provenienti da altre attività commerciali e i contributi definiti nel contratto di programma [...] da un lato, e i costi relativi alla gestione dell'infrastruttura al netto degli ammortamenti, dall'altro*";

- all'attuale definizione tariffaria concepita *ex lege* come non integralmente remunerativa dei correlati costi di gestione dell'infrastruttura (pareggio contabile al netto degli ammortamenti).

In coerenza con tali valutazioni, in mancanza di prospettive di recuperabilità attraverso l'uso del valore delle immobilizzazioni materiali ed immateriali, tali fondi sono destinati e sufficienti anche, in un'ottica di lungo periodo, a copertura degli ammortamenti e delle svalutazioni delle immobilizzazioni materiali e immateriali stesse, incluse le minusvalenze nette derivanti dalla loro dismissione o cessione prima del termine della loro vita utile.

Fondo oneri per manutenzione ordinaria

Il fondo oneri per manutenzione ordinaria è stato costituito da RFI SpA anch'esso in sede di recepimento, nel bilancio al 31 dicembre 2002, delle risultanze delle valutazioni peritali.

In aderenza ad esse, il fondo è destinato a neutralizzare, attraverso il suo utilizzo, gli oneri di manutenzione della infrastruttura ove a fronte di essi non venissero erogati dallo Stato contributi in conto esercizio; mentre, per la parte relativa agli interessi intercalari, era destinato a far fronte alla copertura degli interessi (cosiddetti intercalari) da erogare a TAV SpA nel periodo di costruzione dell'AV/AC.

In proposito, si ricorda che:

- per l'esercizio 2003, la Legge 27 dicembre 2002, n. 289 (Legge Finanziaria 2003) ha previsto che non venissero erogati contributi in conto esercizio;

- con Decreto Legge 11 luglio 2004, n. 168 riguardante "Interventi urgenti per il contenimento della spesa pubblica" (convertito in data 29 luglio 2004) all'art. 1, comma 6, è stata disposta la riduzione dell'autorizzazione di spesa per 75 milioni di euro relativa al cap. 1541 "somme da corrispondere all'impresa Ferrovie dello Stato SpA o a società dalla stessa controllate, in relazione agli obblighi di esercizio dell'Infrastruttura nonché all'obbligo di servizio pubblico via nave tra terminali ferroviari" (tab. 1);

- con legge 30 dicembre 2004, n. 311 (Legge Finanziaria 2005), l'art. 1, comma 299, è stata disposta un'ulteriore riduzione di 90 milioni relativamente al cap. 1541 per l'esercizio 2005;

- l'evoluzione del quadro normativo concernente le modalità di finanziamento del sistema AV/AC non può far escludere che in futuro potranno essere sostenuti altri oneri comunque connessi all'avvio delle linee AV/AC (quali ad esempio gli oneri manutentivi) e pertanto non si può escludere l'utilizzo del fondo, anche a tale titolo.

Altri fondi

Accolgono stanziamenti ritenuti congrui a fronteggiare altri oneri e rischi di natura residuale, come specificato nella descrizione della voce.

Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato

Il fondo trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato esprime il debito maturato, a tale titolo, nei confronti del personale, calcolato in conformità alle disposizioni di legge ed ai vigenti contratti di lavoro.

A partire dal 1° gennaio 2007, alle aziende che hanno una consistenza media di almeno 50 dipendenti, si applica il nuovo regime del TFR, che prevede che il TFR maturando, in relazione alle scelte operate dal personale, debba essere versato all'INPS o ai Fondi Complementari. Pertanto il TFR viene incrementato solo per la quota relativa alla rivalutazione dell'esercizio.

Il Fondo indennità di buonuscita riflette il debito maturato nei confronti del personale della Capogruppo e delle controllate Trenitalia SpA., RFI SpA., Ferservizi SpA e Italferr SpA per l'indennità di buonuscita per il periodo di servizio da esso prestato a tutto il 31 dicembre 1995, anno di passaggio al regime del TFR; è calcolato secondo le disposizioni all'epoca vigenti ed è rivalutato ogni anno conformemente ai commi 4 e 5 dell'art. 2120 del Codice Civile.

Partite in moneta estera

Immobilizzazioni immateriali e materiali, partecipazioni e titoli dell'attivo immobilizzato e circolante

Sono iscritti al tasso di cambio al momento del loro acquisto, o a quello inferiore alla data di chiusura dell'esercizio, se la riduzione è ritenuta durevole. Quando la riduzione conseguente alla svalutazione effettuata a seguito della diminuzione del tasso di cambio non è più ritenuta durevole, viene ripristinata l'iscrizione originaria nei limiti del costo storico (tenendo conto, per le immobilizzazioni materiali e immateriali, degli ammortamenti non calcolati a seguito della svalutazione).

Crediti e debiti

Sono iscritti al tasso di cambio a pronti alla data di chiusura dell'esercizio. Gli utili e le perdite realizzati in conseguenza di incassi o pagamenti avvenuti prima della data di chiusura dell'esercizio, ovvero derivanti dalla valutazione di crediti e debiti che verranno incassati o pagati dopo la chiusura dello stesso, sono iscritti nel conto economico separatamente.

Disponibilità liquide

Sono convertite al cambio di chiusura.

Conti d'ordine

Le garanzie prestate sono iscritte per un importo corrispondente all'ammontare del debito garantito.

Gli impegni assunti sono iscritti in base ai contratti in essere alla fine dell'esercizio, non rientranti nel normale ciclo operativo e per la parte non ancora eseguita.

I beni di terzi presso l'impresa sono iscritti al valore nominale, in caso di titoli a reddito fisso non quotati; al valore corrente di mercato, in caso di beni, azioni o titoli a reddito fisso quotati; al valore desumibile dalla documentazione esistente negli altri casi.

Tra i conti d'ordine è altresì indicato il valore nozionale del capitale di riferimento dei contratti derivati a carattere speculativo.

Ricavi, costi e contributi in conto esercizio

Sono esposti in bilancio secondo i principi della prudenza e della competenza. I ricavi, i proventi, i costi e gli oneri sono iscritti al netto di eventuali resi, sconti, abbuoni e premi nonché delle imposte direttamente connesse alla vendita dei beni ed alla prestazione dei servizi. In particolare i ricavi del traffico merci sono al netto degli abbuoni concessi sotto forma di "ristorni commerciali".

I contributi in conto esercizio sono rilevati per competenza nell'esercizio in cui è sorto con certezza il diritto a percepirli, indipendentemente dalla data di incasso.

Fra gli "Oneri straordinari" sono inclusi, fra gli altri, gli oneri sostenuti dalle controllate Trenitalia SpA., RFI SpA e Ferservizi SpA in applicazione dei piani di ristrutturazione industriale previsti dai relativi piani di impresa; ad essi si contrappongono proventi straordinari derivanti dall'utilizzo del Fondo per ristrutturazione industriale, del Fondo di Ristrutturazione *ex lege* 23 dicembre 1998, n.448, e del Fondo oneri per esodi incentivati.

Gli ulteriori utilizzi del Fondo di Ristrutturazione *ex lege* 23 dicembre 1998, n. 448, sono rilevati nel conto economico quali componenti positivi di reddito e classificati a seconda della

natura degli oneri di ristrutturazione che, anch'essi rilevati nel conto economico, si intendono coprire mediante l'impiego del fondo stesso.

Imposte sul reddito

Le imposte sul reddito sono contabilizzate per competenza sulla base di una realistica previsione degli oneri d'imposta da assolvere in applicazione della vigente normativa fiscale.

Sono rilevate le imposte differite dovute su differenze temporanee tassabili, nonché, ove esistano i necessari requisiti di certezza, i futuri benefici d'imposta derivanti sia da differenze temporanee deducibili sia da perdite fiscali riportabili a nuovo.

SEZIONE 3

ANALISI DELLE VOCI DI BILANCIO E DELLE RELATIVE VARIAZIONI

STATO PATRIMONIALE: ATTIVO

CREDITI VERSO SOCI PER VERSAMENTI ANCORA DOVUTI

I crediti verso soci per versamenti ancora dovuti ammontano a 112mila euro e registrano un decremento di 44mila euro rispetto al 31 dicembre 2007, attribuibile al versamento da parte del socio ABACO Logistica Srl dell'ultima tranche dell'aumento del capitale sociale deliberato dalla controllata indiretta Ferport Srl nel 2006. Il saldo residuale di 112mila euro è relativo alla partecipata Italcertifer ScpA.

IMMOBILIZZAZIONI

Investimenti

Gli investimenti dell'esercizio 2008 ammontano a 6.095.639mila euro, così determinati:

- incremento immobilizzazioni immateriali per 177.135mila euro, al lordo dei contributi conto impianti pari a 39.780mila euro;
- incremento immobilizzazioni materiali per 5.814.209mila euro, escluse le rivalutazioni, al lordo dei contributi in conto impianti per 3.624.937mila euro;
- decremento per gli acconti versati nel periodo per 5.596mila euro;
- incremento per gli anticipi recuperati nel periodo per 109.891mila euro.

Immobilizzazioni immateriali

La posta ammonta a 1.345.475mila euro, con una variazione in aumento di 56.437mila euro rispetto al 31 dicembre 2007.

Nelle pagine che seguono sono riportate, rispettivamente, le analisi delle variazioni del "Costo originario" (Tabella 1), del "Fondo ammortamenti e svalutazioni" (Tabella 2) e dei "Valori netti" (Tabella 3).

Al fine di una migliore esposizione dei dati, sono state riclassificate nelle immobilizzazioni immateriali alcune partite precedentemente ricomprese tra le immobilizzazioni materiali per un importo netto pari ad 12.432mila euro.

La voce "Costi di ricerca, sviluppo e pubblicità" comprende progetti e studi di utilità pluriennale, riconducibili essenzialmente alle società RFI SpA (27.563mila euro) e Trenitalia SpA (9.285mila euro, al lordo dell'incremento dei contributi conto impianti per 1.736mila euro).

La voce "Concessioni, licenze, marchi e diritti simili" accoglie principalmente i costi sostenuti dalla Capogruppo per la realizzazione del *software* relativo al sistema informativo di Gruppo (22.563mila euro), da RFI SpA (197.740mila euro) per l'implemetazione dei sistemi informativi già in uso e da Trenitalia SpA (90.277mila euro) per le attività connesse alla realizzazione di progetti informatici a supporto delle aree vendita, informazione e distribuzione e allo sviluppo di sistemi finalizzati al miglioramento dell'efficienza dei processi produttivi.

L'incremento del costo storico della voce "Avviamento" è interamente attribuibile ad Italia Logistica Srl (3.000mila euro), entrata nell'area di consolidamento nel presente esercizio a seguito dell'operazione di conferimento da parte di FS Logistica SpA, già ampiamente illustrata nella Relazione sulla Gestione.

Gli incrementi del costo storico della voce "Immobilizzazioni in corso" sono imputabili essenzialmente a costi sostenuti a fronte di progetti, studi e *software* in corso di realizzazione da parte della Capogruppo (5.451mila euro), di RFI SpA (131.360mila euro) e di Trenitalia SpA (32.237mila euro).

L'ncremento dei contributi conto impianti della voce "Immobilizzazioni in corso" è imputabile a RFI SpA (37.892mila euro ricevuti dal Ministero dell'Economia e delle Finanze) e a Italia Logistica Srl (152mila euro).

La colonna "Riclassifiche ed altre variazioni" comprende la variazione del perimetro di consolidamento relativamente al valore dei cespiti iscritti nella contabilità al 31 luglio 2008 della società Italia Logistica Srl, data di entrata nell'area di consolidamento della società stessa.

Tabella 1

IMMOBILIZZAZIONI IMMATERIALI	COSTO ORIGINARIO				
	Valori al 31.12.2007	Incrementi	Decrementi	Riclassifiche ed altre variazioni	Valori al 31.12.2008
Costi di impianto e di ampliamento					
- Spese di costituzione e aumento di capitale	2.734	41	(6)	12	2.781
- Spese di ampliamento	551	120		42	713
	3.285	161	(6)	54	3.494
Costi di ricerca, di sviluppo e di pubblicità					
- Spese di ricerca e sviluppo	125.574			2.327	127.901
- contributi in conto impianti	(3.081)	(1.736)			(4.817)
- Spese di pubblicità	927			202	1.129
	123.420	(1.736)	0	2.529	124.213
Diritto di brevetto industriale e diritti di utilizzazione delle opere dell'ingegno	9.270	412		128	9.810
Concessioni, licenze, marchi e diritti simili					
- costo storico	700.351	493	(162)	30.310	730.992
- contributi in conto impianti	(15.265)			(2.612)	(17.877)
	685.086	493	(162)	27.698	713.115
Avviamento	4.197	3.000		(721)	6.476
Immobilizzazioni in corso e acconti					
- Immobilizzazioni in corso					
- costo storico	784.395	172.320	(403)	(31.758)	924.554
- contributi in conto impianti	(5.273)	(38.044)		(186)	(43.503)
- Acconti	83	30		(83)	30
	779.205	134.306	(403)	(32.027)	881.081
Altre					
- costo storico	279.368	719	(476)	(552)	279.059
- contributi in conto impianti	(27.645)			(1.214)	(28.859)
	251.723	719	(476)	(1.766)	250.200
Differenza di consolidamento	55.328				55.328
TOTALE	**1.911.514**	**137.355**	**(1.047)**	**(4.105)**	**2.043.717**

Tabella 2

IMMOBILIZZAZIONI IMMATERIALI	AMMORTAMENTI E SVALUTAZIONI				
	Valori al 31.12.2007	Incrementi	Decrementi	Riclassifiche ed altre variazioni	Valori al 31.12.2008
Costi di impianto e di ampliamento					
- Spese di costituzione e aumento di capitale					
- ammortamenti	2.265	127	(2)	12	2.402
- svalutazioni	0				0
- Spese di ampliamento					
- ammortamenti	430	68		42	540
- svalutazioni					
	2.695	195	(2)	54	2.942
Costi di ricerca, di sviluppo e di pubblicità					
- Spese di ricerca e sviluppo					
- ammortamenti	84.600	3.968	(497)	15	88.086
- svalutazioni					
- Spese di pubblicità					
- ammortamenti	927	2			929
- svalutazioni					
	85.527	3.970	(497)	15	89.015
Diritto di brevetto industriale e diritti di utilizzazione delle opere dell'ingegno					
- ammortamenti	8.311	821		106	9.238
- svalutazioni	0				0
	8.311	821		106	9.238
Concessioni, licenze, marchi e diritti simili					
- ammortamenti	339.921	60.380	(128)	(559)	399.614
- svalutazioni					
	339.921	60.380	(128)	(559)	399.614
Avviamento					
- ammortamenti	3.883	256			4.139
- svalutazioni					
	3.883	256			4.139
Immobilizzazioni in corso e acconti					
- svalutazioni	0				0
Altre					
- ammortamenti	131.480	11.037	(860)	(578)	141.079
- svalutazioni	0				0
	131.480	11.037	(860)	(578)	141.079
Differenza di consolidamento					
- ammortamenti	50.659	1.556			52.215
TOTALE	**622.476**	**78.215**	**(1.487)**	**(962)**	**698.242**

Tabella 3

IMMOBILIZZAZIONI IMMATERIALI	VALORI NETTI					
	31.12.2007			31.12.2008		
	Costo originario	Fondo ammortamenti e svalut.ni	Valori netti	Costo originario	Fondo ammortamenti e svalut.ni	Valori netti
Costi di impianto e di ampliamento						
- Spese di costituzione e aumento di capitale	2.734	2.265	469	2.781	2.402	379
- Spese di ampliamento	551	430	121	713	540	173
	3.285	2.695	590	3.494	2.942	552
Costi di ricerca, di sviluppo e di pubblicità						
- Spese di ricerca e sviluppo	122.493	84.600	37.893	123.084	88.086	34.998
- Spese di pubblicità	927	927		1.129	929	200
	123.420	85.527	37.893	124.213	89.015	35.198
Diritto di brevetto industriale e diritti di utilizzazione delle opere dell'ingegno	9.270	8.311	959	9.810	9.238	572
Concessioni, licenze, marchi e diritti simili	685.086	339.921	345.165	713.115	399.614	313.501
Avviamento	4.197	3.883	314	6.476	4.139	2.337
Immobilizzazioni in corso e acconti						
- Immobilizzazioni in corso	779.122	0	779.122	881.051	0	881.051
- Acconti	83		83	30		30
	779.205	0	779.205	881.081		881.081
Altre	251.723	131.480	120.243	250.200	141.079	109.121
Differenza da consolidamento	55.328	50.659	4.669	55.328	52.215	3.113
TOTALE	**1.911.514**	**622.476**	**1.289.038**	**2.043.717**	**698.242**	**1.345.475**

Immobilizzazioni materiali

La posta ammonta a 73.047.116mila euro, con una variazione in aumento di 461.613mila euro rispetto al 31 dicembre 2007. Nelle pagine che seguono sono riportate, rispettivamente, le analisi delle variazioni del "Costo originario" (Tabella 1), del "Fondo ammortamenti e svalutazioni" (Tabella 2) e dei "Valori netti" (Tabella 3).

Come già indicato, al fine di una migliore esposizione dei dati si è provveduto a riclassificare nelle immobilizzazioni immateriali alcune partite, precedentemente ricomprese tra le immobilizzazioni materiali, per un importo netto pari a 12.432mila euro.

Inoltre, sempre ai fini di una più corretta allocazione delle poste di bilancio, RFI SpA ha effettuato una riclassifica dalle voci "Terreni, fabbricati, infrastruttura ferroviaria e portuale" (2.926mila euro) e "Immobilizzazioni in corso ed acconti" (31.050mila euro) alla voce "Lavori in corso su ordinazione" delle Rimanenze. Tale riclassifica ha interessato i saldi al 31 dicembre 2007 per un importo complessivo di 33.976mila euro.

L'incremento del costo storico della voce "Terreni, fabbricati e infrastruttura ferroviaria e portuale" è riferibile principalmente a RFI SpA (57.995mila euro) ed è da ricondurre alla capitalizzazione degli oneri finanziari per i prestiti ex Lege 78/94 (48.794mila euro) e per i prestiti con la Cassa Depositi e Prestiti (8.026mila euro) e BEI (957mila euro).

L'incremento dei contributi in conto impianti iscritto alla voce "Terreni, fabbricati e infrastruttura ferroviaria e portuale" è imputabile interamente a RFI SpA per contributi ricevuti dal Ministero dell'Economia e delle Finanze (84.160mila euro).

Si segnala che, come ampiamente descritto nel "Criteri di redazione e valutazione", nel 2008 Trenitalia SpA ha proceduto alla rideterminazione della vita utile del materiale rotabile, suddividendo lo stesso in differenti classi ("*cluster*"). Questo ha comportato la ridefinizione della vita utile del materiale rotabile e delle aliquote di ammortamento. Conseguentemente sono state modificate le modalità di trattamento della manutenzione di secondo livello. Tale rivisitazione ha prodotto come effetto un incremento di 244.345mila euro del costo originario del materiale rotabile iscritto tra le "Immobilizzazioni in corso" (e successivamente trasferito alla voce "Materiale rotabile, navi traghetto, impianti e macchinario") ed un incremento degli ammortamenti di 129.794mila euro.

L'incremento del costo storico della voce "Immobilizzazioni in corso" è riconducibile principalmente a:

- RFI SpA per i costi di ristrutturazione e realizzazione di opere ferroviarie (3.354.029mila euro, al lordo dei contributi conto impianti ricevuti dal Ministero dell'Economia e delle Finanze per 2.717.954mila euro). Tale incremento comprende la capitalizzazione degli oneri finanziari per i prestiti con la Cassa Depositi e Prestiti (45.934mila euro), con la BEI (14.782mila euro) e con il Raggruppamento temporaneo di concorrenti (2.597mila euro);
- TAV SpA per i costi sostenuti per la realizzazione di opere in corso per il progetto Alta Velocità/Alta Capacità (1.507.252mila euro, al lordo dei contributi conto impianti ricevuti dal Ministero dell'Economia e delle Finanze per 754.089mila euro);

- Trenitalia SpA per costi relativi soprattutto a commesse di acquisto del materiale rotabile, alla ristrutturazione di rotabili già in esercizio, alla manutenzione e agli investimenti sostenuti per dotare i rotabili di nuove tecnologie (861.658mila euro, al lordo dei contributi conto impianti ricevuti da Enti pubblici territoriali per 58.226mila euro);

- Grandi Stazioni SpA (61.324mila euro, al lordo dei contributi conto impianti per 7.129mila euro) e Centostazioni SpA (5.502mila euro) per i costi sostenuti per la progettazione delle opere di valorizzazione e riqualificazione dei complessi di stazione.

Nella colonna "Variazioni da scissione" sono evidenziati gli effetti delle operazioni di scissione già ampiamente illustrati nella Relazione sulla Gestione, e in particolare:

- il trasferimento dalla voce "Immobilizzazioni in corso" alla voce "Terreni, fabbricati e infrastruttura ferroviaria e portuale" di un importo di 29.568mila euro, di cui 50.756mila euro di costo storico e 21.188mila euro di contributi, a seguito della scissione parziale da parte di TAV SpA a favore di RFI SpA della "tratta Modena est – Bologna 2° lotto funzionale";

- il trasferimento dalla voce "Terreni, fabbricati e infrastruttura ferroviaria e portuale" alla voce "Immobili e terreni di *trading*" delle Rimanenze di un importo di 57.274mila euro, a seguito della scissione parziale da parte di RFI SpA a favore della Capogruppo;

- il trasferimento dalla voce "Terreni, fabbricati e infrastruttura ferroviaria e portuale" alla voce "Immobili e terreni di *trading*" delle Rimanenze di un importo di 268.844mila euro, a seguito della scissione parziale da parte di RFI SpA a favore di FS Sistemi Urbani SpA.

La colonna "Riclassifiche ed altre variazioni", oltre ai trasferimenti effettuati dalla voce "Immobilizzazioni in corso e acconti" alle singole voci dei cespiti, comprende anche:

- i cespiti radiati in attesa di alienazione riclassificati tra le rimanenze (9.857mila euro);

- il valore dei contributi, ricevuti da RFI SpA da parte dal Ministero dell'Economia e delle Finanze (295.856mila euro), dall'Unione Europea (6.286mila euro) e dagli Enti pubblici territoriali (2.456mila euro), portati a diretta riduzione dalla voce Acconti del passivo;

- le riclassifiche dalla voce "Terreni, fabbricati e infrastruttura ferroviaria e portuale" alla voce Rimanenze - Immobili di *trading*, operate dalla Capogruppo (22.434mila euro), per i cespiti destinati alla vendita, e da Grandi Stazioni SpA (32.580mila euro), per l'immobile compartimentale di Venezia destinato alla vendita;

- la riclassifica della Capogruppo (8.941mila euro) dalla voce Rimanenze - Immobili di *trading* alla voce "Terreni, fabbricati e infrastruttura ferroviaria e portuale" del fabbricato denominato Complesso Sant'Agnese, non più destinato alla vendita;

- la variazione del perimetro di consolidamento relativamente al valore dei cespiti iscritti nella contabilità al 31 luglio 2008 della società Italia Logistica Srl, data di entrata nell'area di consolidamento della società stessa.

Tabella 1

IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI	COSTO ORIGINARIO					
	Valori al 31.12.2007	Incrementi	Decrementi	Riclassifiche ed altre variazioni	Variazioni da scissione	Valori al 31.12.2008
Terreni, fabbricati e infrastruttura ferroviaria e portuale						
- costo storico	85.465.639	63.262	(40.693)	694.100	(406.832)	85.775.476
- rivalutazioni	7.622	189.979				197.601
- contributi in conto impianti	(8.869.700)	(84.160)	904	(513.034)	(20.137)	(9.486.127)
	76.603.561	169.081	(39.789)	181.066	(426.969)	76.486.950
Materiale rotabile, navi traghetto, impianti e macchinario						
- costo storico	10.827.484	14.630	(47.806)	1.051.442		11.845.750
- rivalutazioni	553			(553)		0
- contributi in conto impianti	(374.887)	(3.379)		(65.184)		(443.450)
	10.453.150	11.251	(47.806)	985.705	0	11.402.300
Attrezzature industriali e commerciali						
- costo storico	655.351	2.918	(5.006)	27.936		681.199
- contributi in conto impianti	(12.952)			(7.578)		(20.530)
	642.399	2.918	(5.006)	20.358	0	660.669
Altri beni						
- costo storico	635.744	4.310	(16.622)	25.225		648.657
- contributi in conto impianti	(12.450)		10	(1.107)		(13.547)
	623.294	4.310	(16.612)	24.118	0	635.110
Immobilizzazioni in corso e acconti						
- Immobilizzazioni in corso						
- costo storico	24.837.515	5.723.523	(55.047)	(1.780.882)	(49.688)	28.675.421
- contributi in conto impianti	(14.004.396)	(3.537.398)	46	270.592	21.188	(17.249.968)
- Acconti	474.500	5.566	(1.499)	(101.634)	(1.068)	375.865
	11.307.619	2.191.691	(56.500)	(1.611.924)	(29.568)	11.801.318
TOTALE	**99.630.023**	**2.379.251**	**(165.713)**	**(400.677)**	**(456.537)**	**100.986.347**

Tabella 2

IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI	FONDO AMMORTAMENTI E SVALUTAZIONI					
	Valori al 31.12.2007	Incrementi	Decrementi	Riclassifiche ed altre variazioni	Variazioni da scissione	Valori al 31.12.2008
Terreni, fabbricati e infrastruttura ferroviaria e portuale						
- ammortamenti	21.977.446	496.648	(12.558)	1.534	(130.419)	22.332.651
- svalutazioni	183.923	2.150	(21)	(6.902)		179.150
	22.161.369	498.798	(12.579)	(5.368)	(130.419)	22.511.801
Materiale rotabile, navi traghetto, impianti e macchinario						
- ammortamenti	2.935.641	592.683	(22.466)	(11.576)		3.494.282
- svalutazioni	1.110.092	19	(21.393)	(23.450)		1.065.268
	4.045.733	592.702	(43.859)	(35.026)		4.559.550
Attrezzature industriali e commerciali						
- ammortamenti	396.955	17.138	(3.803)	(338)		409.952
- svalutazioni	74					74
	397.029	17.138	(3.803)	(338)		410.026
Altri beni						
- ammortamenti	424.174	33.654	(16.186)	(484)		441.158
- svalutazioni	4.890			83		4.973
	429.064	33.654	(16.186)	(401)		446.131
Immobilizzazioni in corso e acconti						
- Immobilizzazioni in corso						
- svalutazioni	19	418	(19)			418
- Acconti						
- svalutazioni	11.305					11.305
	11.324	418				11.723
TOTALE	**27.044.519**	**1.142.710**	**(76.427)**	**(41.133)**	**(130.419)**	**27.939.231**

Tabella 3

IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI	VALORI NETTI					
	31.12.2007			31.12.2008		
	Costo originario	Fondo amm.nti e svalut.ni	Valori netti	Costo originario	Fondo amm.nti e svalut.ni	Valori netti
Terreni, fabbricati e infrastruttura ferroviaria e portuale	76.603.561	22.161.369	54.442.192	76.486.950	22.511.801	53.975.149
Materiale rotabile, navi traghetto, impianti e macchinario	10.453.150	4.045.733	6.407.417	11.402.300	4.559.550	6.842.750
Attrezzature industriali e commerciali	642.399	397.029	245.370	660.669	410.026	250.643
Altri beni	623.294	429.064	194.230	635.110	446.131	188.979
Immobilizzazioni in corso e acconti						
- Immobilizzazioni in corso	10.833.119	19	10.833.100	11.425.453	418	11.425.035
- Acconti	474.500	11.305	463.195	375.865	11.305	364.560
	11.307.619	11.324	11.296.295	11.801.318	11.723	11.789.595
TOTALE	**99.630.023**	**27.044.519**	**72.585.504**	**100.986.347**	**27.939.231**	**73.047.116**

Al 31 dicembre 2008 le immobilizzazioni materiali non risultano gravate da ipoteche o privilegi, con l'esclusione degli alloggi di proprietà di RFI SpA da alienare ai sensi della legge n.560/93, per i quali, sulla base di un piano di dismissione, in aderenza alla legge citata, è proseguita l'attività di vendita, avviata nel 1995, ai dipendenti aventi diritto, e con l'eccezione di una parte del materiale rotabile di Trenitalia SpA dato in pegno ad Eurofima, come indicato nei Conti d'ordine.

Con riferimento alle leggi di rivalutazione, nel seguito riportate, si presenta il dettaglio dei cespiti rettificati, al lordo dei relativi fondi ammortamenti.

L'incremento di 189.979mila euro è dovuto a Trenitalia SpA che, a seguito dell'applicazione dell'art.15, commi da 16 a 23 del decreto legge "anti-crisi", D.L.29 novembre 2008, n.185, convertito dalla legge 28 gennaio 2009, n.2, ha provveduto a rivalutare gli immobili nel bilancio al 31 dicembre 2008. In base all'art. 5 del D.M. n.162/2001, la rivalutazione è stata applicata al solo costo storico, costituendo in contropartita una riserva di rivalutazione.

La variazione negativa di 553mila euro è dovuta invece alla società Cemat SpA, a seguito del conferimento delle gru, oggetto di rivalutazione negli esercizi passati, alla società Terminali Italia Srl.

Si precisa che le altre rivalutazioni riguardano le società Sita SpA e FS Logistica SpA.

Tabella 4

RIVALUTAZIONI EX LEGE AL LORDO DEGLI AMMORTAMENTI

	Al 31.12.2007					Totale Rivalutazioni
Tipologia di bene	**L. 2.12.1975 n. 576**	**L. 19.3.1983 n. 72**	**L. 30.12.1991 n. 413**	**Legge Volontaria 1990**	**L. 28.01.2009 n. 2**	
Fabbricati	116	584	728	6.194		7.622
Gru/Elevatori	553					553
Autobus di linea		13				13
Altri beni	38	137				175
TOTALE	707	734	728	6.194	0	8.363
		Variazioni 2008				
Fabbricati					189.979	189.979
Gru/Elevatori	(553)					(553)
TOTALE	(553)	0	0	0	189.979	189.426
		Al 31.12.2008				
Fabbricati	116	584	728	6.194	189.979	197.601
Gru/Elevatori	0					0
Autobus di linea		13				13
Altri beni	38	137				175
TOTALE	154	734	728	6.194	189.979	197.789

Al riguardo, vanno altresì menzionate le rivalutazioni operate da RFI SpA per adeguare il valore dei cespiti ai valori di perizia ai sensi dell'art. 55 della legge 449/97, all'atto del conferimento di detta società alla Capogruppo, avvenuto, in base ad apposita perizia estimativa del valore economico di RFI SpA, in sede di bilancio 2002.

Immobilizzazioni finanziarie

La posta ammonta a 2.475.637mila euro, con una variazione in diminuzione di 116.363mila euro rispetto al 31 dicembre 2007.

Immobilizzazioni finanziarie: Partecipazioni

Le partecipazioni ammontano complessivamente a 393.365mila euro, con una variazione in aumento di 3.303mila euro rispetto al 31 dicembre 2007.

Immobilizzazioni finanziarie: Partecipazioni in imprese controllate

La voce ammonta a 95mila euro e si è movimentata come segue:

Partecipazioni in imprese controllate	Valori al 31.12.2007	MOVIMENTI DELL'ESERCIZIO			Valori al 31.12.2008
		Incrementi	Decrementi	Altre variazioni	
Costo originario					
SAP Srl in liquidazione	3.798				3.798
TX Denmark SA	0	68			68
Grandi Stazioni Ingegneria Srl	20				20
Grandi Stazioni Pubblicità Srl in liquidazione	20				20
Grandi Stazioni Edicole Srl	20	10		(30)	0
Metroscai Scarl in liquidazione	8				8
Cemat Est SA liquidata	2		(2)		0
Totale (a)	3.868	78	(2)	(30)	3.914
Fondo svalutazione					
SAP Srl in liquidazione	3.798				3.798
Grandi Stazioni Ingegneria Srl	0	6			6
Grandi Stazioni Pubblicità Srl in liquidazione	10	5			15
Grandi Stazioni Edicole Srl	10	8		(18)	0
Cemat Est SA liquidata	2		(2)		0
Totale (b)	3.820	19	(2)	(18)	3.819
Valore netto					
SAP Srl in liquidazione	0				0
TX Denmark SA	0	68			68
Grandi Stazioni Ingegneria Srl	20	(6)			14
Grandi Stazioni Pubblicità Srl in liquidazione	10	(5)			5
Grandi Stazioni Edicole Srl	10	2		(12)	0
Metroscai Scarl in liquidazione	8				8
Cemat Est SA liquidata	0				0
TOTALE (a - b)	48	59	0	(12)	95

La voce accoglie i valori di carico delle partecipazioni in società controllate che al 31 dicembre 2008 risultano ancora non operative o poste in liquidazione e, pertanto, non consolidate.

La variazione in aumento riguarda il valore di carico della società TX Denmark Sa, costituita da TX Logistik AG nel corso del 2008 e non ancora operativa.

Si segnala, inoltre, che Grandi Stazioni Pubblicità Srl, società non operativa, è stata posta in liquidazione nel corso del 2008.

La variazione in diminuzione è relativa:

- all'azzeramento del valore della partecipazione della società Cemat Est SA, posta in liquidazione e definitivamente liquidata nel corso del 2008, peraltro già interamente svalutata negli esercizi precedenti;
- alla riclassifica del valore della partecipazione della società Grandi Stazioni Edicole Srl, da parte di Grandi Stazioni SpA, all'attivo circolante in quanto destinata alla vendita.

Immobilizzazioni finanziarie: Partecipazioni in imprese collegate

La voce "Partecipazioni in imprese collegate" ammonta a 203.478mila euro e si è movimentata come segue:

Partecipazioni in imprese collegate	31.12.2008	31.12.2007	Variazioni
Artesia Sas	237	188	49
ATI Rom	155	78	77
B.B.T. SE SpA	56.136	53.838	2.298
CIS - Cesar Information Service S.c.r.l.	27	26	1
Combimed SA	13	13	0
East Rail Srl	63	60	3
Eurogateway Srl	417	447	(30)
Ferrovie Nord Milano SpA	33.771	26.629	7.142
Friuli Terminal Gate SpA	130	68	62
ISFORT SpA	0	822	(822)
Logistica SA	745	196	549
LTF - Lyon Turin Ferroviarie Sas	95.054	95.054	0
Network Terminal Siciliani SpA	39	69	(30)
Novatrans Srl	40	40	0
Padova Container Service Srl	632	616	16
P.I.M.O. Srl	75	0	75
Pol Rail Srl	1.996	2.131	(135)
Porta Sud SpA	13	202	(189)
Quadrante Europa Terminal Gate SpA	507	555	(48)
Sideuropa Srl	662	608	54
Sinter Inland Terminal SpA	678	678	0
Società Alpe Adria SpA	295	292	3
SODAI SpA	0	6.558	(6.558)
Terminal Tremestieri Srl	298	295	3
The Sixt Srl	2.278	0	2.278
TILO SA	873	744	129
T.R.W. SA	0	1.763	(1.763)
Viaggi e Turismo Marozzi Srl	2.407	2.848	(441)
WISCO SpA	5.937	6.082	(145)
TOTALE	**203.478**	**200.900**	**2.578**

Le variazioni intervenute nel corso del 2008 derivano, oltre che da incrementi e decrementi delle partecipazioni in base al metodo del patrimonio netto, dalle seguenti operazioni:

- incremento di 2.278mila euro, pari al valore del capitale sottoscritto per la costituzione da parte di Trenitalia SpA della The Sixt Srl, partecipata al 34%;

- incremento di 75mila euro, pari al valore del capitale sottoscritto per la costituzione da parte di Cemat SpA della P.I.M.O. Srl, partecipata al 25%;

- incremento di 2.298mila euro, a seguito dell'aumento di 18.000mila euro in conto riserve della BBT, compensato dai contributi in conto impianti per 15.702mila euro ricevuti dal Ministero dell'Economia e delle Finanze relativi al cap. 7122 per gli investimenti finanziari, che sono stati contabilizzati a rettifica del valore della partecipazione stessa;

- riduzione del patrimonio netto per effetto della distribuzione di dividendi da parte di Sideuropa Srl (185mila euro) e Pol Rail Srl (150mila euro);

- azzeramento del valore della partecipazione nella Isfort SpA (822mila euro), a seguito dell'operazione di scissione a favore di FS Formazione SpA, già ampiamente illustrata nella Relazione sulla gestione, che ha comportato una riduzione della quota di partecipazione nella Isfort SpA, attualmente pari al 18,25%; il valore residuale della partecipazione è stato quindi riclassificato alla voce "Partecipazioni in altre imprese";

- azzeramento del valore della partecipazione in Sodai SpA (6.558mila euro), a seguito del perfezionamento, in data 16 ottobre, dell'esercizio dell'opzione di vendita dell'intera quota di partecipazione, da parte di Trenitalia SpA, all'altro socio ERG Renew SpA al prezzo di 16.700mila euro, con una plusvalenza di 10.142mila euro;

- azzeramento del valore della partecipazione in T.R.W. Sa (1.763mila euro), a seguito della cessione a terzi da parte di Cemat SpA dell'intera quota di partecipazione, avvenuta nel corso del mese di settembre 2008;

- riduzione del valore della partecipazione nella Viaggi e Turismo Marozzi Srl per 441mila euro, di cui 394mila euro a seguito della vendita da parte della società di un immobile che aveva generato un plusvalore sulla partecipazione all'atto del primo consolidamento;

- riduzione del patrimonio netto della Porta Sud SpA, per 189mila euro, a seguito di ripianamento delle perdite al 31 dicembre 2007 e di quelle cumulate al 20 dicembre 2008, data di efficacia della scissione da parte di RFI SpA a favore di FS Sistemi Urbani SpA. Il ripianamento delle perdite complessive ha portato ad una riduzione del capitale sociale, la cui ricostituzione è avvenuta a gennaio 2009.

Si precisa, infine, che la partecipazione in LTF - Lyon Turin Ferroviarie Sas ha avuto un incremento pari a 28.900mila, a seguito del versamento, da parte di RFI SpA, della quota parte del fabbisogno di competenza relativo alle sovvenzioni erogate per studi, ricognizioni e lavori preliminari della nuova linea ferroviaria tra Lione e Torino, interamente compensato dall'incremento dei contributi in conto impianti ricevuti dal Ministero dell'Economia e delle Finanze relativi al cap. 7122 per gli investimenti finanziari che sono contabilizzati a rettifica del valore della partecipazione stessa.

Le differenze emerse negli esercizi precedenti tra il maggior valore di carico delle partecipazioni in imprese collegate ed il loro patrimonio netto contabile "pro-quota" (*excess cost*) sono state completamente ammortizzate.

Immobilizzazioni finanziarie: Partecipazioni in altre imprese

La voce "Partecipazioni in altre imprese" ammonta a 189.792mila euro e si è movimentata come segue:

Partecipazioni in altre imprese	31.12.2008	31.12.2007	Variazioni
Autolinee Chianti Valdarno Scarl	17	17	0
Autolinee Mugello Val di Sieve Scarl	16	16	0
BCC Bureau Central de Clearing	7	7	0
BoxXpress.de GmbH	43	43	0
Centro Merci Orte SpA	28	35	(7)
CEPIM Parma SpA	195	195	0
CIM SpA	329	329	0
Co.Tr.A.B	184	184	0
CO.TR.A.P.	652	652	0
Concessionaria Consortile Autostazione di Bologna	72	72	0
Consorzio ETL	10	10	0
Consorzio Italiano Infrastrutture e Trasporti IRAQ	400	400	0
Consorzio Logistica pacchi ScpA	13	0	13
Consorzio Metromare dello Stretto	12	0	12
Consorzio Unico Campania	37	37	0
Etruria Mobilità Scarl	8	8	0
Eurofima SpA	133.325	133.325	0
Eurolink SpA	32	32	0
Ferrovie Nord Milano Autoservizi SpA	307	47	260
Firenze Parcheggi SpA	427	427	0
Fondazione Memorale Shoah di Milano	20	20	0
Gestione Servizi Interportuali Srl	75	75	0
Hit Rail B.V.	96	96	0
HUPAC SpA	111	111	0
HUPAC SA	520	520	0
Intercontainer Interfrigo ICF	1.506	1.506	0
Interporti Merci Padova SpA	316	316	0
Interporto A. Vespucci SpA	129	129	0
Interporto Bergamo Montello SIBEM SpA	39	42	(3)
Interporto Bologna SpA	204	204	0
Interporto Torino SpA	206	206	0
Isfort SpA	156	0	156
Kombi Dan AS	30	30	0
Novatrans SA	423	169	254
PiùBus Scarl	10	10	0
Quadrante Servizi Srl	33	33	0
Ralpin AG	20	20	0
S.I.A.	19	19	0
Stretto di Messina SpA	49.683	49.683	0
Tecnoalimenti ScpA	26	26	0
U.I.R.R. S.c.r.l.	19	19	0
Altre	37	44	(7)
TOTALE	**189.792**	**189.114**	**678**

Le variazioni più significative riguardano:

- l'aumento del valore della partecipazione nella Isfort SpA, riclassificata tra le "Partecipazioni in altre imprese" a seguito della operazione di scissione a favore di FS Formazione SpA, come già illustrato nella voce "Partecipazioni in imprese collegate";

- l'aumento del valore della partecipazione minoritaria detenuta da Sita SpA in Ferrovie Nord Milano Autoservizi SpA, dovuto alla sottoscrizione da parte di Sita SpA della quota di competenza del capitale sociale, per 340mila euro, a seguito di ricapitalizzazione ai sensi dell'art. 2446 del Codice civile, e dal decremento a seguito della svalutazione di 80mila euro operata sulla base delle risultanze contabili;

- l'aumento del valore della partecipazione minoritaria detenuta da Cemat SpA nella società Novatrans SA a seguito della sottoscrizione dell'aumento di capitale sociale per la quota di propria competenza;

- l'aumento della partecipazione nel Consorzio Metromare dello Stretto, a seguito della costituzione avvenuta il 1° ottobre 2008;

- l'aumento della partecipazione nel Consorzio Logistica pacchi, detenuta da Italia Logistica Srl, entrata nell'area di consolidamento a partire dal presente esercizio;

- l'allineamento, da parte di Trenitalia SpA, del valore delle partecipazioni Centro Merci Orte SpA e Interporto Bergamo Montello SIBEM SpA al loro patrimonio netto, tenuto conto dei risultati d'esercizio e di quelli prospettici, per un effetto complessivo di 10mila euro.

Immobilizzazioni finanziarie: Crediti

I crediti delle immobilizzazioni finanziarie ammontano complessivamente a 2.082.272mila euro, con una variazione in diminuzione di 117.057mila euro rispetto al 31 dicembre 2007. Si riferiscono interamente alla voce " Crediti verso altri" e sono così dettagliati:

Descrizione	31.12.2008	31.12.2007	Variazioni
Mutui al personale	142	143	(1)
Crediti d'imposta su TFR	448	768	(320)
Depositi cauzionali	4.434	3.601	833
Crediti v/società Euterpe	75.636	67.854	7.782
Crediti verso Société Générale	0	2.450	(2.450)
Crediti verso il Ministero dell'Economia e delle Finanze per contributi quindicennali da riscuotere	1.948.770	2.066.738	(117.968)
Crediti verso il Ministero dell'Economia e delle Finanze per contributi ex legge166/02	49.603	52.560	(2.957)
Crediti diversi	3.239	5.215	(1.976)
TOTALE	**2.082.272**	**2.199.329**	**(117.057)**

Il decremento della voce è dovuto principalmente alla riduzione del credito verso il Ministero dell'Economia e delle Finanze, per 117.968mila euro, a seguito dell'erogazione della quota di

competenza dei contributi quindicennali previsti dall'art. 1, comma 84 della Legge Finanziaria 2006, iscritti a fronte delle somme utilizzate a valere sul contratto di finanziamento definito nell'esercizio 2006 dalla Capogruppo con Cassa Depositi e Prestiti ed autorizzato con Decreto del Ministero dell'Economia e delle Finanze n. 123000 del 7 dicembre 2006. La parte di tale credito esigibile oltre l'esercizio successivo ammonta ad 1.826.004mila euro; la quota di tale credito esigibile entro i cinque anni è pari a 543.058mila euro.

Nella voce "Crediti verso il Ministero dell'Economia e delle Finanze per contributi *ex lege* n. 166/2002" sono iscritti i crediti per incentivi al trasporto intermodale, riconosciuti con decreto da parte del Ministero dei Trasporti, alle società del Gruppo operanti nel settore, finanziati in un'unica soluzione da Cassa Depositi e Prestiti, a favore della quale è stata data delega irrevocabile all'incasso delle somme erogate annualmente dal Ministero dell'Economia e delle Finanze a titolo di contributo.

Tali crediti al 31 dicembre 2008 sono composti da contributi stanziati per Cemat SpA (36.679 mila euro), Italcontainer SpA (11.217mila euro) ed FS Logistica SpA (1.707mila euro).

Si segnala che la società FS Logistica SpA ha riclassificato la quota parte di detti crediti non coperta da anticipazioni della Cassa Depositi e Prestiti alla voce "Crediti verso altri" dell'Attivo circolante. Tale riclassifica ha interessato i saldi al 31 dicembre 2007 per un importo di 1.014mila euro.

L'importo di tale voce esigibile oltre l'esercizio successivo è pari a 60.231mila euro e quello entro i 5 anni ammonta a 13.712mila euro.

Il credito verso la società Euterpe Finance (75.636mila euro) è da porre in relazione all'operazione di cartolarizzazione dei crediti verso l'Erario perfezionatasi nel 2004.

Il credito rappresenta il *Deferred purchase price* (che verrà incassato alla scadenza dell'operazione) costituito dagli interessi maturati dal 1° gennaio 2003 al 27 maggio 2004 (data in cui Ferrovie ha incassato l'*Initial purchase price*), cui si sono aggiunti gli interessi maturati successivamente fino al 31 dicembre 2008 per l'operazione di *interest rate swap* collegata all'operazione di cartolarizzazione. Per quanto riguarda le condizioni e le obbligazioni derivanti dal contratto le stesse risultano immutate rispetto a quelle dettagliate nel bilancio al 31 dicembre 2007.

Il credito verso la Société Générale, da porre in relazione all'operazione di *Interest rate swap* collegata alla cessione dei crediti IVA degli anni 1998 e 1999, è stato riclassificato tra i crediti verso l'Erario. Infatti, a seguito del rimborso da parte dell'Erario, avvenuto nel 2007, degli interessi sui crediti originariamente ceduti, la Capogruppo ha provveduto, in data 12 febbraio 2008, alla chiusura dello *swap* con la Société Générale; ciò ha comportato la riclassifica del credito suddetto verso l'Erario e il riacquisto per 7.930mila euro del credito relativo agli interessi non riconosciuti dall'Erario, ma a suo tempo liquidati da Société Générale alla Capogruppo.

In merito agli interessi sui crediti IVA occorre precisare che dai dispositivi di pagamento notificati dall'Ufficio delle Entrate alla Capogruppo, relativi alle annualità 1996, 1997, 1998 e 1999, erano emerse differenze in ordine al computo degli interessi, in quanto l'Ufficio ha

ritenuto di non riconoscere gli interessi di legge nel periodo intercorrente tra la data di sospensione dei rimborsi per "carichi pendenti" e la data in cui la Capogruppo ha presentato idonea garanzia, finalizzata allo sblocco dei crediti stessi. La Capogruppo, ritenendo che tali interessi siano invece dovuti - in ciò supportata da apposito parere di primario studio fiscale e dalla giurisprudenza della Corte di Cassazione n. 20526 del 22 settembre 2006 - ha presentato all'Ufficio specifiche istanze per il riconoscimento dei crediti; ulteriori istanze, alla predetta Agenzia, hanno riguardato il riconoscimento degli interessi sul ritardato pagamento dei crediti da parte del Concessionario della Riscossione di Roma.

Immobilizzazioni finanziarie: Altri titoli

Descrizione	31.12.2008	31.12.2007	Variazioni
Altri titoli non quotati	0	2.609	(2.609)
TOTALE	**0**	**2.609**	**(2.609)**

La voce, riferita a dicembre 2007 alle società TX Logistik AG (2.291mila euro) e TX Logistik Svezia (318mila euro), a seguito della valutazione aggiornata della mutata natura dell'investimento da parte delle società, è stata riclassificata all'analoga voce dell'Attivo circolante.

ATTIVO CIRCOLANTE

Rimanenze

Le rimanenze, al netto del fondo svalutazione, ammontano a 1.739.750mila euro con una variazione in aumento di 327.865mila euro rispetto al 31 dicembre 2007 e risultano così composte:

Descrizione	31.12.2008	31.12.2007	Differenza
Materie prime, sussidiarie e di consumo	993.729	969.425	24.304
Fondo svalutazione	(193.269)	(178.269)	(15.000)
Valore netto	**800.460**	**791.156**	**9.304**
Lavori in corso su ordinazione	74.305	64.441	9.864
Fondo svalutazione	(412)	(350)	(62)
Valore netto	**73.893**	**64.091**	**9.802**
Prodotti finiti e merci	**65**	**71**	**(6)**
Acconti	**2.953**	**3.914**	**(961)**
Cespiti radiati da alienare	77.950	74.025	3.925
Fondo svalutazione	(72.536)	(46.184)	(26.352)
Valore netto	**5.414**	**27.841**	**(22.427)**
Immobili e terreni *trading*	530.847	524.812	6.035
Variazioni da scissione	326.118	0	326.118
Valore netto	**856.965**	**524.812**	**332.153**
TOTALE	**1.739.750**	**1.411.885**	**327.865**

La variazione delle "Materie prime, sussidiarie e di consumo" pari a 9.304mila euro è attribuibile principalmente alle società Trenitalia SpA e RFI SpA.

La società Trenitalia SpA ha registrato un incremento (11.445mila euro) riconducibile ai maggiori acquisti di materiali di prima dotazione e di quelli impiegati nel processo di manutenzione (26.445mila euro), parzialmente compensato dall'accantonamento al fondo svalutazione (15.000mila euro) effettuato per adeguare il valore delle rimanenze al piano di dismissione dei rotabili e all'indice di rotazione delle scorte.

La società RFI SpA, invece, ha registrato un decremento (2.802mila euro) attribuibile principalmente alle minori giacenze di materiale destinato alla navigazione (4.362mila euro), ai minori lavori in corso presso le officine in conto scorte (1.803mila euro), parzialmente compensato dalle aumentate giacenze del materiale d'armamento (1.993mila euro) e del materiale destinato agli investimenti (1.012mila euro). Nel corso dell'esercizio, il fondo svalutazione delle giacenze di materie prime, incrementatosi per effetto della riclassifica

operata (4.361mila euro) dal fondo adeguamento valore scorte iscritto nel passivo alla voce "Fondo per rischi e oneri", è stato completamente utilizzato per materiali di scorta radiati.

L'incremento della voce "Lavori in corso su ordinazione" è connesso principalmente ai maggiori lavori svolti da Italferr SpA verso il mercato (9.208mila euro). Si segnala che, come già descritto nel commento della voce Immobilizzazioni materiali, è stata operata da parte di RFI SpA una riclassifica dei saldi al 31 dicembre 2007 alla voce "Lavori in corso su ordinazione" (33.976mila euro) dalle voci "Immobilizzazioni in corso ed acconti" (31.050mila euro) e "Terreni, fabbricati, infrastruttura ferroviaria e portuale" (2.926mila euro).

Il decremento del valore netto dei "Cespiti radiati da alienare" (22.427mila euro) è riconducibile essenzialmente al materiale rotabile radiato da alienare di Trenitalia SpA. Più in particolare:

- all'incremento del fondo svalutazione del materiale rotabile (31.018mila euro), esposto a conto economico nelle minusvalenze da alienazione beni del ciclo produttivo, compensato dall'utilizzo per i decrementi da dismissioni (4.666mila euro);
- alla riclassifica dalle immobilizzazioni materiali (9.857mila euro) dal materiale rotabile escluso dal parco operativo perché destinato alla vendita;
- alle dismissioni effettuate al 31 dicembre 2008 (5.907mila euro).

L'incremento della voce "Immobili e terreni *trading*" è riconducibile:

- alla Capogruppo, per effetto degli interventi di manutenzione effettuati nell'esercizio sugli immobili e terreni trading (1.268mila euro) e per effetto della già commentata riclassifica operata dalle Immobilizzazioni Materiali (13.494mila euro), compensati essenzialmente dalle vendite conseguite nell'esercizio di alcuni immobili e terreni di trading (49.216mila euro);
- alla società Grandi Stazioni SpA (40.631mila euro) per effetto della riclassifica dell'immobile compartimentale di Venezia destinato alla vendita (32.580mila euro) e dei lavori di ristrutturazione su di esso realizzati nel corso dell'esercizio (8.051mila euro).

Le variazioni da scissione si riferiscono ad FS Sistemi Urbani Srl (già FS LAB Srl) cui sono state attribuite aree di parcheggio a seguito della già citata scissione parziale da parte di RFI SpA (268.844mila euro), e alla Capogruppo per effetto della scissione parziale da parte di RFI SpA mediante assegnazione di complessi immobiliari ed aree non strumentali (57.274mila euro).

CREDITI

La posta ammonta a 7.040.919mila euro con una variazione in diminuzione di 385.418mila euro rispetto al 31 dicembre 2007.

Crediti: Verso clienti

I crediti verso clienti, al netto del fondo svalutazione, ammontano a 1.866.829mila euro e sono così dettagliati:

Descrizione	31.12.2008	31.12.2007	Variazioni
Clienti ordinari	864.390	783.739	80.651
Amministrazioni dello Stato	206.511	192.531	13.980
Ferrovie Estere	65.633	52.655	12.978
Ferrovie in concessione	51.476	47.063	4.413
Agenzie e altre aziende di trasporto	21.952	20.179	1.773
Crediti da Contratto di Servizio:			
- Contratto di Servizio verso le Regioni	610.135	746.133	(135.998)
- Contratto di Servizio verso lo Stato	46.732	19.827	26.905
TOTALE	**1.866.829**	**1.862.127**	**4.702**

L'importo della voce esigibile oltre i cinque anni ammonta a 8.067mila euro e si riferisce alla Capogruppo (5.018mila euro) e a RFI SpA (3.049mila euro).

La voce "Crediti verso clienti ordinari" si è incrementata principalmente per effetto dei maggiori crediti di Tevere TPL Scarl (57.635mila euro) aumentati essenzialmente per le cessioni di credito pro – solvendo verso ATAC SpA e Trambus SpA (61.723mila euro), di RFI SpA (35.339mila euro) e di Trenitalia SpA (11.076mila euro), compensati dai minori crediti di Cemat SpA (11.970mila euro), Sita SpA (6.097mila euro), e Italcontainer SpA (4.864mila euro), conseguenti alla diminuita attività degli ultimi mesi dell'esercizio. Si segnala che, ai fini di una più corretta esposizione, i crediti verso Cassa Conguaglio Settore Elettrico per contributi energia elettrica sono stati riclassificati tra i Crediti verso Altri – Debitori diversi. Tale riclassifica ha riguardato anche i saldi al 31 dicembre 2007 per 65.940mila euro.

L'incremento della voce "Amministrazioni dello Stato" si riferisce essenzialmente a RFI SpA (20.554mila euro), soprattutto per effetto del maggior credito verso il Comune di Torino (11.402mila euro) in relazione alla Convenzione quadruplicamento linea Porta Susa – Porta Dora, e alla Capogruppo (4.828mila euro), compensato dai minori crediti vantati da Trenitalia SpA (9.631mila euro) e da FS Logistica SpA (2.797mila euro).

La voce comprende i crediti vantati da FS Logistica SpA nei confronti del "Commissario di Governo Emergenza Rifiuti Regione Campania" (91.738mila euro), relativi ai servizi resi dalla ex Ecolog SpA (oggi FS Logistica SpA) sulla base della convenzione originaria (15 febbraio

2001) e successivi rinnovi contrattuali (ottobre 2006, aprile 2007 e gennaio 2008); si specifica che per tali crediti continuano a sussistere criticità relativamente ai flussi di pagamento per i servizi resi. In particolare tale credito, oltre a riferirsi ai rapporti derivanti dai sopra menzionati contratti, include anche:

- 39.219mila euro residui di crediti maturati al settembre 2006 sul vecchio contratto in relazione ai quali è previsto un piano di rientro in rate mensili di 5.000mila euro; il pagamento della prima rata è avvenuto a gennaio 2008 e le restanti, previste a partire da giugno, sono ancora in attesa di liquidazione;

- 1.252mila euro di crediti maturati al dicembre 2005 ceduti all'istituto finanziario MPS e mai liquidati. Il credito è stato riacquistato;

- 17.505mila euro di oneri finanziari e commissioni di *factoring* sostenute fino al 31 dicembre 2008 e riaddebitate al Commissario di Governo, così come previsto nelle Convenzioni che si sono succedute negli anni e confermato dal parere reso dall'Avvocatura dello Stato nel Maggio 2007 su richiesta dell'apposita Commissione istituita per la verifica dei crediti vantati dalla ex Ecolog SpA.

Si segnala, inoltre, che con Decreto Legge n. 90 del 23 maggio 2008 – convertito nella legge n. 123 del 14 luglio 2008 – è stato nominato un Sottosegretario di Stato presso la Presidenza del Consiglio dei Ministri con funzioni di coordinamento della complessiva azione di gestione dei rifiuti nella Regione Campania. In attuazione alla predetta legge il Sottosegretario ha nominato, con proprio decreto, più capi missione che sono subentrati ai preesistenti commissari delegati ed alle strutture delle gestioni commissariali. Nei confronti di tale nuova struttura – ed in particolare verso la "Gestione Contenzioso e situazione creditoria e debitoria pregressa" – sono proseguite le azioni di sollecito per il pagamento dei crediti vantati dalla società – con il pieno supporto delle competenti strutture del Gruppo FS.

L'incremento della voce "Crediti per ferrovie estere" si riferisce essenzialmente a Trenitalia SpA (12.805mila euro) per effetto della regolazione finanziaria delle partite in ambito BCC, avvenuta successivamente alla chiusura dell'esercizio.

La voce "Crediti da Contratto di Servizio verso le Regioni" si riferisce a Trenitalia SpA. (600.901mila euro) e a Sita SpA. (9.234mila euro) per i crediti verso le Regioni a Statuto ordinario per Contratti di Servizio Pubblico. La sua variazione in diminuzione deriva principalmente dall'incasso dei crediti verso alcune Regioni registrato da Trenitalia SpA (137.231mila euro) a causa dello sblocco dei pagamenti avvenuto nell'esercizio.

La voce "Crediti da Contratto di Servizio verso lo Stato" si riferisce interamente a Trenitalia SpA. (46.732mila euro) principalmente per i crediti verso il Ministero dell'Economia e delle Finanze per Contratti di Servizio Pubblico. La sua variazione in aumento (26.905mila euro) deriva principalmente dai maggiori crediti per Contratto di Servizio Pubblico del settore merci relativi al 2008 (17.500mila euro), dai maggiori crediti riconosciuti nel 2008 per Contratto di Servizio Pubblico 2007 (19.405mila euro), dai crediti residui per Contratto di Servizio 2008 (9.541mila euro), e dall'incasso dei crediti verso il Ministero dell'Economia e delle Finanze relativi agli anni precedenti (19.540mila euro).

Si fa altresì presente che Trenitalia SpA, a fine esercizio, ha incassato la quasi totalità dei crediti maturati verso il Ministero dell'Economia e delle Finanze, in particolare per Contratto di Servizio 2008 (483.873mila euro), per D.L. 60/2008 (80.000 mila euro) e per il D.L. 112/2008 (300.000 mila euro), oltre ad una corresponsione aggiuntiva di 71.920 mila euro quale remunerazione a saldo degli obblighi di servizio pubblico con lo Stato fino al 2003, per un importo complessivo pari a 935.793 mila euro.

Crediti: Verso imprese controllate

La voce ammonta a 11.381mila euro ed è così dettagliata per natura:

Natura	31.12.2008	31.12.2007	Variazioni
Commerciali	6.116	6.084	32
Finanziari	5.265	5.265	0
TOTALE	**11.381**	**11.349**	**32**

Non vi sono crediti esigibili oltre i cinque anni.

La voce si riferisce essenzialmente ai crediti derivanti da rapporti di natura commerciale verso la controllata SAP Srl in liquidazione (5.951mila euro), e a crediti derivanti da rapporti di natura finanziaria verso la controllata Metroscai Scarl, posta in liquidazione nell'esercizio 2007 (5.265mila euro).

Crediti: Verso imprese collegate

La voce ammonta a 23.377 mila euro ed è così dettagliata per natura:

Natura	31.12.2008	31.12.2007	Variazioni
Commerciali	22.127	17.294	4.833
Finanziari:			
- finanziamenti	1.250	1.250	0
TOTALE	**23.377**	**18.544**	**4.833**

Non vi sono crediti esigibili oltre i cinque anni.

I crediti di importo più significativo riguardano rapporti di natura commerciale intrattenuti con le società Viaggi e Turismo Marozzi Srl (9.670mila euro), Ferrovie Nord Milano SpA (4.555mila euro), T.S.F. SpA. (2.917mila euro), Società Alpe Adria SpA. (1.644mila euro), Logistica SA (1.270mila euro) e Pol Rail Srl (1.044mila euro). I crediti finanziari sono relativi al finanziamento concesso da Trenitalia SpA. alla società Logistica SA per esigenze finanziarie della sua partecipata Autostrada Ferroviaria Alpina Srl.

Crediti: Crediti tributari

I crediti tributari ammontano a 3.065.420mila euro e sono così dettagliati:

Descrizione	31.12.2008	31.12.2007	Variazioni
IVA	2.902.915	2.716.769	186.146
Irpeg/Ires	89.451	90.631	(1.180)
Irap	5.616	7.598	(1.982)
Altre	67.438	66.390	1.048
TOTALE	**3.065.420**	**2.881.388**	**184.032**

Non vi sono crediti esigibili oltre i cinque anni.

I crediti per IVA più significativi riguardano la Capogruppo (2.851.654mila euro), RFI SpA (27.406mila euro) e Trenitalia SpA (7.635mila euro). Comprendono inoltre 10.906mila euro relativi alla società Cisalpino AG che nel corso dell'esercizio ha riclassificato i crediti per IVA dalla voce "Crediti verso altri". Tale riclassifica ha interessato anche l'esercizio 2007 per un importo di 8.290mila euro.

L'incremento dei crediti per IVA si riferisce essenzialmente alla Capogruppo (251.946mila euro), per l'IVA di *pool* (433.478mila euro) e per gli interessi maturati sui crediti IVA chiesti a rimborso (35.156mila euro), e a RFI SpA (9.275mila euro), ed è parzialmente compensato dal rimborso dei crediti IVA, comprensivi della quota interessi, relativi all'anno 2003 della società TAV SpA (76.569mila euro), e relativi all'anno 2004 della Capogruppo (220.834mila euro).

I crediti per Irpeg/Ires si riferiscono principalmente a TAV SpA (3.628mila euro), alla Capogruppo (82.871mila euro) e ad RFI SpA. (1.422mila euro).

I crediti per Irap riguardano principalmente Sita SpA (1.483mila euro), Italferr SpA (958mila euro) e TAV SpA (844mila euro).

Si segnala, infine, come già indicato nei precedenti bilanci, che nella voce "Altre" sono iscritti crediti tributari per l'imposta di registro, comprensivi degli interessi legali maturati, versata nel 2000 da Trenitalia SpA all'atto di compravendita del Ramo d'Azienda e risultata solo successivamente non dovuta ai sensi della Legge n. 388/2000 – Finanziaria 2001 (62.009mila euro).

Crediti: Imposte anticipate

La voce ammonta a 29.911mila euro ed è così dettagliata:

Descrizione	Valori al 31.12.2007	Incrementi	Decrementi	Riclassifiche e Altre variazioni	Valori al 31.12.2008
Imposte anticipate	29.039	3.580	(3.474)	431	29.576
Imposte anticipate di consolidamento	365		(30)		335
TOTALE	**29.404**	**3.580**	**(3.504)**	**431**	**29.911**

Non vi sono imposte anticipate esigibili oltre i cinque anni.

La colonna "Riclassifiche e Altre variazioni" si riferisce ai saldi al 31 dicembre 2007 di Italia Logistica Srl, *Joint Venture* nel settore della logistica tra il Gruppo Ferrovie dello Stato e il Gruppo Poste Italiane, entrata nell'area di consolidamento nel corso del 2008.

Per altre informazioni inerenti la fiscalità differita, si rinvia alla sezione sulle imposte sul reddito della presente nota integrativa.

Crediti: Verso altri

I crediti verso altri, al netto del fondo svalutazione, ammontano a 2.044.001mila euro e sono così dettagliati:

Descrizione	31.12.2008	31.12.2007	Variazioni
Personale	21.914	23.181	(1.267)
Ministero dell'Economia e delle Finanze	1.514.550	1.885.118	(370.568)
Contributi in conto impianti da UE, altri Ministeri e altri	72.832	15.624	57.208
Altre Amministrazioni dello Stato	115.882	72.308	43.574
Ferrovie, Agenzie ed altre aziende di trasporto	7.700	7.492	208
Operazioni di compravendita con obbligo di retrocessione:			
- pronti contro termine	0	380.997	(380.997)
Debitori diversi	311.123	238.805	72.318
TOTALE	**2.044.001**	**2.623.525**	**(579.524)**

L'importo della voce esigibile oltre i cinque anni ammonta a 32.365mila euro e si riferisce essenzialmente alle società Cemat SpA (22.404mila euro), Italcontainer SpA (6.283mila euro) e FS Logistica SpA (2.193mila euro).

I crediti verso il "Ministero dell'Economia e delle Finanze" sono di seguito analizzati:

Descrizione	Valori al 31.12.2007	Incrementi	Decrementi	Valori al 31.12.2008
Contributi in conto esercizio:				
- Somme dovute in forza del CdP	1.417.375	1.086.348	(1.242.427)	1.261.296
- Somme dovute in forza del CdS 2001	49.916		(49.916)	-
Contributi in conto impianti	417.772	2.805.387	(2.969.993)	253.166
Legge 87/94	55	63	(30)	88
TOTALE	**1.885.118**	**3.891.798**	**(4.262.366)**	**1.514.550**

I crediti relativi alle "Somme dovute in forza del Contratto di Programma" si riferiscono ad RFI SpA e riguardano gli anni 2000 (1.204.565mila euro), 2001 (67mila euro), 2007 (45.720mila euro) e 2008 (10.944mila euro). Le somme stanziate relative all'esercizio in corso risultano pari a 1.086.348mila euro, comprensivi delle somme relative al 2008, pari a 45.720mila euro, stanziate dalla Legge Finanziaria 2007 ex comma 758 art.1 relative alla quota C – "alea TFR". Nel corso dell'esercizio RFI SpA ha incassato una parte dei crediti relativi all'anno 2000 (45.130mila euro), la gran parte dei crediti relativi all'anno 2001 (154.870mila euro) e agli anni 2004 – 2005 (1.659mila euro), tutti i crediti residui relativi al 2007 (10.944mila euro), e la gran parte dello stanziamento relativo all'esercizio 2008 (1.029.685mila euro).

I crediti per le "Somme dovute in forza del Contratto di Servizio pubblico" si sono azzerati per effetto dell'incasso di tutti i crediti residui relativi all'anno 2001 di Trenitalia SpA.

I crediti verso il Ministero dell'Economia e delle Finanze relativi a "Contributi in conto impianti" si riferiscono interamente alla società RFI SpA e sono di seguito analizzati:

Descrizione	Valori al 31.12.2007	Stanziamenti	Incassi	Valori al 31.12.2008
Contributi in conto impianti:				
- **Cap.7122** - Contributi C/Impianti destinati alla Capogruppo per la realizzazione di un programma di investimenti per lo sviluppo e ammodernamento delle infrastrutture ferroviarie	103.876	1.675.368	(1.729.368)	49.876
- **Cap.7123** - Contributi C/Impianti destinati alla Capogruppo per la realizzazione di opere specifiche	288.073	28.099	(138.705)	177.467
- **Cap.7124** - Contributi C/Impianti per AV/AC	0	1.101.920	(1.101.920)	0
- **Cap.7242** - Sovvenzioni Straordinarie alla Capogruppo per l'attuazione di varie disposizioni legislative	25.823			25.823
TOTALE	**417.772**	**2.805.387**	**(2.969.993)**	**253.166**

I crediti ex Cap. 7122 si sono incrementati per effetto dello stanziamento previsto per l'anno 2008 dalla Legge Finanziaria 2007, ridotto del 30% sulla base dell'art. 3 D.L. 1° ottobre 2007, n. 159, convertito in Legge n. 222 del 29.11.07 pari a 1.387.688mila euro (incassato per 1.337.812mila euro), e per effetto dello stanziamento della quota C (ex comma 758 art. 1 Legge Finanziaria 2007) disaccantonata con Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri dell'11.9.2008 pari a 287.680mila euro interamente incassato; sono stati anche incassati tutti i crediti residui al 31 dicembre 2007 (103.876mila euro).

I crediti ex Cap. 7123 si sono incrementati per effetto dello stanziamento previsto per l'anno 2008 pari a 28.099mila euro (ancora da incassare); si specifica che nel corso dell'esercizio sono stati incassati tutti i crediti residui al 31 dicembre 2006 (81.448mila euro) e una parte dei crediti residui al 31 dicembre 2007 (57.257mila euro). Permangono ancora da incassare la gran parte dei crediti residui al 31 dicembre 2007 (149.368mila euro).

I crediti ex Cap.7124 si sono incrementati per effetto dello stanziamento 2008 pari a 1.030.000mila euro del contributo quindicennale previsto all'art. 1, comma 964 della Legge Finanziaria 2007, già ridotto del 30% per la parte legata al TFR, destinato alla prosecuzione degli interventi relativi al Sistema AV/AC della linea Torino – Milano – Napoli, e, per la parte dei residui 2007, pari a 71.920mila euro, relativi alla quota C (ex comma comma 758 art. 1 Legge Finanziaria 2007) disaccantonata con Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri dell'11 settembre 2008. Tali crediti sono stati interamente incassati nel corso dell'esercizio.

I crediti per "Contributi in conto impianti da UE, altri Ministeri e altri" si riferiscono essenzialmente ad RFI SpA (56.739mila euro) ed accolgono i contributi ricevuti dall'Unione Europea, da altri Ministeri e da altre società. L'incremento della voce è per la gran parte riferito (41.504mila euro) all'iscrizione del credito verso il Comune di Torino da parte di RFI SpA in relazione alla Convenzione per il quadruplicamento linea Porta Susa – Porta Dora.

I crediti verso "Altre Amministrazioni dello Stato" riguardano essenzialmente:

- i crediti verso Pubbliche amministrazioni di Sita SpA. (23.011mila euro) e Tevere TPL Scarl (7.179mila euro) per la copertura dei rinnovi contrattuali CCNL Autoferrotranvieri;

- i crediti per contributi *ex lege* n. 166/2002 riconosciuti a Cemat SpA (39.635mila euro), a Trenitalia SpA. (27.909mila euro), a Italcontainer SpA (11.100mila euro), a FS Logistica SpA (3.900mila euro) e a Terminali Italia Srl (1.855mila euro), dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti di concerto con il Ministero dell'Economia e delle Finanze su progetti per lo sviluppo del trasporto merci per ferrovia con la modalità del combinato. Il loro incremento è attribuibile principalmente a Italcontainer SpA (8.875mila euro) e a Cemat SpA (29.211mila euro). Si segnala che i crediti per contributi *ex lege* n. 166/2002, esposti nell'esercizio precedente da Cemat SpA nei "Crediti verso Altri - Debitori diversi" e da FS Logistica SpA nei "Crediti delle Immobilizzazioni finanziarie – verso Altri", sono stati riclassificati nell'esercizio 2008 alla voce "Altre Amministrazioni dello Stato". Tale riclassifica ha riguardato i saldi al 31 dicembre 2007 per un importo complessivo di 11.438mila euro.

Il decremento dei crediti per "Operazioni pronti contro termine" si riferisce all'azzeramento degli investimenti della Capogruppo.

La voce "Debitori diversi" è così dettagliata:

Debitori diversi	31.12.2008	31.12.2007	Variazioni
Acconti a fornitori per prestazioni correnti	29.530	31.264	(1.734)
Ricavi da fatturare	6.221	6.648	(427)
Crediti verso Compagnie di assicurazione per indennizzi liquidati	3.204	3.469	(265)
Crediti in corso di recupero	461	476	(15)
Altre partite	271.707	196.948	74.759
TOTALE	**311.123**	**238.805**	**72.318**

L'incremento delle "Altre partite" è riconducibile essenzialmente a RFI SpA (62.577mila euro) per i crediti verso Cassa Conguaglio Settore Elettrico per contributi energia elettrica per trazione; si specifica che RFI SpA, ai fini di una più corretta esposizione, ha riclassificato in questa voce i crediti verso Cassa Conguaglio Settore Elettrico, iscritti nell'esercizio precedente nei "Crediti verso clienti ordinari". Tale riclassifica ha riguardato anche i saldi al 31 dicembre 2007 per 65.940mila euro.

Inoltre, per una più corretta esposizione, la società Cisalpino AG, consolidata con il metodo proporzionale, ha riclassificato a "Crediti tributari" i crediti per IVA precedentemente esposti nella voce "Crediti verso altri – Altre partite". Tale riclassifica ha interessato anche l'esercizio 2007 per un importo di 8.290mila euro.

ATTIVITA' FINANZIARIE CHE NON COSTITUISCONO IMMOBILIZZAZIONI

La voce ammonta a 52.864mila euro con una variazione in aumento di 13.633mila euro rispetto al 31 dicembre 2007.

Attività finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni: Partecipazioni

La voce si è così movimentata nel corso dell'esercizio:

Società	31.12.2008	31.12.2007	Variazioni
Partecipazioni in imprese controllate			
Grandi Stazioni Edicole Srl	12	0	12
Partecipazioni in imprese collegate			
TSF - Tele Sistemi Ferroviari SpA	31.959	31.959	0
TOTALE	**31.971**	**31.959**	**12**

La voce si riferisce alla partecipazione in Grandi Stazioni Edicole Srl, trasferita nel corso del presente esercizio da Grandi Stazioni SpA all'attivo circolante in quanto destinata alla vendita, e alla partecipazioni in TSF – Telesistemi Ferroviari SpA, trasferita all'attivo circolante nel precedente esercizio dalla Capogruppo.

Attività finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni: Altri titoli

La voce ammonta a 20.892mila euro e si riferisce essenzialmente a TX Logistik AG (14.648mila euro) e a Cemat SpA. (5.000mila euro). Il suo incremento si riferisce essenzialmente all'acquisto di ulteriori fondi monetari effettuato dalla società TX Logistik AG (12.357mila euro).

Si segnala che nell'esercizio 2008 le società TX Logistik AG e TX Logistik Svezia, a seguito della valutazione aggiornata della mutata natura dell'investimento, hanno riclassificato dalle Immobilizzazioni finanziarie all'Attivo circolante l'ammontare dei titoli, come già indicato nel commento alla voce "Immobilizzazioni Finanziarie: Altri titoli".

Disponibilità liquide

La voce ammonta a 2.002.939mila euro con una variazione in diminuzione di 1.653.319mila euro rispetto al 31 dicembre 2007. Essa è così dettagliata:

Descrizione	31.12.2008	31.12.2007	Variazioni
Depositi bancari e postali	680.854	1.244.553	(563.699)
Assegni	266	187	79
Denaro e valori in cassa	50.724	46.418	4.306
Conti correnti di tesoreria	1.271.095	2.365.100	(1.094.005)
TOTALE	**2.002.939**	**3.656.258**	**(1.653.319)**

La voce "Depositi bancari e postali" si riferisce principalmente alla Capogruppo (562.278mila euro). Il suo decremento si riferisce essenzialmente ai versamenti effettuati dalla Capogruppo a favore delle società RFI SpA e TAV SpA delle somme relative al prestito contratto nel 2007 con la BEI (Banca Europea degli Investimenti) destinato al finanziamento dell'Infrastruttura (572.619mila euro), e ai minori impieghi a breve e depositi a scadenza (23.500mila euro).

L'importo dei "Conti Correnti di Tesoreria" rappresenta quanto accreditato dal Ministero dell'Economia e delle Finanze alla Capogruppo (53.056mila euro), alla società RFI SpA (1.215.348mila euro) e alla società Trenitalia SpA (2.692mila euro) per il Contratto di Servizio Pubblico 2008 e per altri contributi erogati dalla Commissione Europea. Per quanto riguarda RFI SpA, si fa presente che la giacenza del "Conto Corrente di Tesoreria" si riferisce essenzialmente al residuo dei versamenti effettuati dal Ministero dell'Economia e delle Finanze in relazione al cap.7122 - *Contributi in conto impianti da corrispondere all'impresa Ferrovie dello Stato per la realizzazione di un programma di investimenti per lo sviluppo e ammodernamento delle infrastrutture ferroviarie* (931.648mila euro), al cap.7123 - *Contributi in conto impianti da corrispondere all'impresa Ferrovie dello Stato per la realizzazione di opere specifiche* (28.099mila euro), e al cap.1541 - *Contributi in conto esercizio* (54.450mila euro).

Si ricorda, infine, che nelle "Disponibilità liquide" della società RFI SpA sono compresi fondi vincolati a particolari destinazioni per 1.260mila euro, a fronte di pignoramenti disposti dall'Autorità Giudiziaria per contenziosi di natura giuslavoristica, e per 18.300mila euro, a fronte di pignoramenti notificati alle banche, che non hanno dato origine a vincoli di indisponibilità.

RATEI E RISCONTI ATTIVI

La voce ammonta a 28.367mila euro con una variazione in diminuzione di 1.082mila euro rispetto al 31 dicembre 2007. Essa è così dettagliata:

Descrizione	31.12.2008	31.12.2007	Differenza
RATEI ATTIVI			
Interessi attivi	5.264	6.497	(1.233)
Altri ratei attivi	636	1.044	(408)
	5.900	7.541	(1.641)
RISCONTI ATTIVI			
Fitti passivi	2.103	1.363	740
Interessi passivi	0	20	(20)
Premi di assicurazione	958	432	526
Canoni di *leasing*	85	110	(25)
Altri risconti attivi	19.321	19.983	(662)
	22.467	21.908	559
TOTALE	**28.367**	**29.449**	**(1.082)**

Il decremento della voce "Interessi attivi" si riferisce essenzialmente alla Capogruppo (1.129mila euro).

STATO PATRIMONIALE: PASSIVO

PATRIMONIO NETTO

Il Patrimonio Netto di Gruppo ammonta a 36.091.620mila euro, con una variazione positiva di 196.222mila euro rispetto al 31 dicembre 2007.

Nella tabella seguente è riportata la movimentazione del patrimonio netto nell'esercizio 2008.

Composizione Patrimonio netto	Saldo al 31.12.2007	Destinazione del risultato d'esercizio	Altre variazioni			Risultato di esercizio	Saldo al 31.12.2008
			Incre-menti	Decre-menti	Altre variazioni		
Capitale	38.790.425						38.790.425
Riserva legale	10.424						10.424
Altre riserve:							
Riserva Straordinaria	27.897						27.897
Avanzo da scissione	254.599						254.599
Riserva di rivalutazione ex art. 15 D.L. 185/2008	0		177.084				177.084
Contributi della UE e di Enti Pubblici	2.797						2.797
Riserva per differenze da traduzione	(2.433)		7.694				5.261
Riserva di consolidamento	2.666			(426)			2.240
Utili (perdite) portati a nuovo e altre riserve	(2.773.009)	(417.968)			4.192		(3.186.785)
Risultato di esercizio	(417.968)	417.968				7.678	7.678
TOTALE	35.895.398	0	184.778	(426)	4.192	7.678	36.091.620

Il capitale sociale del Gruppo al 31 dicembre 2008, che riflette quello della Capogruppo, ammonta a 38.790.425.485 euro e non ha subito variazioni rispetto all'esercizio 2007.

Riserva Legale

La riserva legale, pari a 10.424mila euro, risulta invariata rispetto all'esercizio precedente.

Avanzo da scissione

La riserva, pari a 254.599mila euro, deriva dall'avanzo generato dall'operazione di scissione totale doppia effettuata nel 2007 dalla società Ferrovie Real Estate SpA in favore della Capogruppo e di Trenitalia SpA.

Riserva di rivalutazione

Nel corso del 2008, la controllata Trenitalia SpA ha effettuato, ai sensi dell'art. 15, commi 16 e 23 del Decreto Legge 185/2008 (DL c.d. "Anti-Crisi"), convertito in Legge n. 2 del 28 gennaio 2009, la rivalutazione di alcuni fabbricati di officina rivenienti dalla scissione totale

doppia sopra descritta, sulla base dei plusvalori indicati in perizia (circa 190 milioni di euro). Il saldo attivo di tale rivalutazione è stato accantonato nella Riserva di Rivalutazione all'uopo istituita, così come disposto al comma 18 del summenzionato Decreto, per 177.084mila euro, al netto del valore del relativo Fondo imposte differite (12.894mila euro).

Riserva per differenze da traduzione

La riserva per differenze da traduzione è positiva per 5.261mila euro e si incrementa di 7.694mila euro per effetto, principalmente, della fluttuazione positiva del cambio relativo al franco svizzero per le società Cisalpino AG, TILO SA e TX Logistik CH.

Riserva di consolidamento

La riserva di consolidamento passa da 2.666mila euro a 2.240mila euro e si decrementa principalmente per l'uscita dal Gruppo della società T.R.W SA (50mila euro) e per la riduzione della riserva originariamente attribuita a VT Marozzi Srl, a seguito della vendita di un immobile che l'aveva parzialmente generata (376mila euro).

Utili (perdite) a nuovo

Il valore riflette sostanzialmente le perdite e gli utili riportati a nuovo delle società consolidate e le rettifiche di consolidamento emerse nei precedenti esercizi.

Prospetto di raccordo al 31 dicembre 2008 e al 31 dicembre 2007 tra il patrimonio netto e il risultato della Capogruppo Ferrovie dello Stato SpA e il patrimonio netto e il risultato consolidati

	31 dicembre 2008		31 dicembre 2007	
	Patrimonio Netto	Risultato di esercizio	Patrimonio Netto	Risultato di esercizio
Bilancio Ferrovie dello Stato SpA	35.980.290	11.293	35.968.996	(457.893)
- Utili (perdite) delle partecipate consolidate dopo l'acquisizione al netto dei dividendi e delle svalutazioni:				
- quota di competenza del gruppo degli utili (perdite) dell'esercizio e di quelli precedenti	(15.221)	39.796	(2.043.274)	(312.029)
- elisione svalutazione partecipazioni	68.188	46.386	2.072.557	406.156
- storno dividendi	(5.029)	(67.871)	(5.029)	(37.867)
Totale	**47.937**	**18.312**	**24.253**	**56.260**
- Altre rettifiche di consolidamento:				
- valutazione a patrimonio netto delle partecipazioni in imprese controllate non consolidate e collegate	3.045	3.645	(7.365)	(739)
- storno utili/perdite infragruppo	(436.923)	(51.882)	(385.040)	(95.021)
- ammortamento differenza di consolidamento	(52.188)	(1.556)	(50.632)	(1.556)
- storno imposte da consolidato fiscale	310.431	30.264	280.167	71.735
- altre	51.645	(2.397)	61.988	9.247
Totale	**(123.989)**	**(21.927)**	**(100.882)**	**(16.334)**
- Riserve per contributi da Enti pubblici ricevuti da società consolidate	2.797		2.797	
- Riserve di rivalutazione	177.084		0	
- Riserva di consolidamento	2.240		2.666	
- Riserva da differenze di traduzione	5.261		(2.433)	
PATRIMONIO NETTO DI GRUPPO	**36.091.620**	**7.678**	**35.895.398**	**(417.968)**
- Patrimonio netto di competenza dei terzi (escluso utile/perdita)	110.604		111.903	
- Utile (perdita) di competenza dei terzi	7.852	7.852	8.850	8.850
PATRIMONIO NETTO DEI TERZI	**118.457**	**7.852**	**120.753**	**8.850**
TOTALE PATRIMONIO NETTO CONSOLIDATO	**36.210.076**	**15.531**	**36.016.151**	**(409.118)**

FONDI PER RISCHI ED ONERI

La posta ammonta a 27.623.754mila euro con una variazione in diminuzione di 541.124mila euro rispetto al 31 dicembre 2007.

Si riportano di seguito la composizione e la movimentazione dell'esercizio:

Descrizione	Saldo al 31.12.2007	Accantonamenti	Utilizzi	Rilascio fondi eccedenti	Altre variazioni	Saldo al 31.12.2008
Fondo imposte, anche differite	58.934	17.277	(5.631)	(157)	507	70.930
Fondo ristrutturazione industriale	260.273	15.600	(47.747)			228.126
Fondo ristrutturazione *ex lege* 448/98 e relativo fondo integrativo	23.472.897		(460.359)		(35.000)	22.977.538
Fondo manutenzione ordinaria	2.323.000					2.323.000
Fondo per altri rischi ed oneri	2.049.774	291.622	(159.883)	(184.930)	27.577	2.024.160
TOTALE	**28.164.878**	**324.499**	**(673.620)**	**(185.087)**	**(6.916)**	**27.623.754**

Fondo imposte, anche differite

Il fondo risulta così movimentato:

Descrizione	Saldo al 31.12.2007	Accantonamenti	Utilizzi	Rilascio fondi eccedenti	Altre variazioni	Saldo al 31.12.2008
Fondo imposte	22.811	745	(753)	(157)		22.646
Fondo imposte differite	36.123	16.532	(4.878)		507	48.284
TOTALE	**58.934**	**17.277**	**(5.631)**	**(157)**	**507**	**70.930**

Il Fondo imposte, concernente il contenzioso tributario, risulta movimentato nell'anno esclusivamente ad opera della società RFI SpA. Tali movimenti riguardano:

- 645mila euro di accantonamento effettuato a fronte di un avviso di accertamento e irrogazione di sanzioni in materia di "tassa smaltimento rifiuti solidi urbani" (TARSU) Comune di Bologna, relativo alle annualità dal 2002 al 2007, notificato in data 11 marzo 2008;

- 54mila euro di accantonamenti effettuati a fronte di avvisi di accertamento TARSU Comune di Lucca anni dal 1998 al 2002 (48mila euro) e Comune di Viareggio anni dal 2002 al 2005 (6mila euro);

- 46mila euro di accantonamenti effettuati a fronte di un avviso di pagamento in materia di oli minerali notificato in data 25 agosto 2008 dall'Agenzia delle Dogane – Ufficio di Napoli e per imposta di pubblicità notificato in data 1 agosto 2008 dal Comune di Chiusi;

- 740mila euro di utilizzo a seguito del pagamento dell'imposta e spese accessorie in materia di Irap, il cui avviso di accertamento è stato notificato dall'Agenzia delle Entrate di Roma 4 nell'anno 2002;

- 13mila euro di riduzione del fondo ICI, dovuta, per 7mila euro, al pagamento eseguito nell'anno dell'ICI relativa all'anno 2001 notificata dal Comune di Siena e, per 6mila euro, a quella relativa agli anni 1998-2000 notificata sempre dal Comune di Siena;

- 146mila euro di rilascio relativo a interessi su omesso o ritardato versamento di ritenute alla fonte. In data 21 maggio 2008, infatti, è stata depositata la sentenza n. 169/24/08 con la quale i Giudici di prime cure hanno dichiarato formalmente cessata la materia del contendere;

- 11mila euro di rilasci relativi a tasse di concessioni governative sui telefoni cellulari e radiomobili.

Il resto della voce accoglie principalmente:

- 398mila euro di accantonamenti stanziati da TAV SpA negli esercizi precedenti a fronte di Processi Verbali di Constatazione formulati dalla Guardia di Finanza e conseguenti avvisi di rettifica dell'Ufficio delle Entrate riguardanti IVA, Imposte dirette ed altre imposte. Gli Amministratori della società, sulla base delle positive sentenze, pur se ancora suscettibili di impugnativa, e del parere largamente positivo espresso, a suo tempo, dai consulenti incaricati, hanno confermato il giudizio – sotto un profilo contabile e tributario – dell'inconsistenza dei rilievi formulati. Non è stato effettuato pertanto alcun ulteriore stanziamento nell'esercizio;

- 1.739mila euro di accantonamenti effettuati da TAV SpA negli esercizi precedenti, a fronte di alcuni avvisi di liquidazione da parte delle Agenzie delle Entrate di Borgosesia, Novara e Roma, relativamente alle imposte di registro applicate in misura fissa, anziché proporzionale, agli atti di espropriazione. A fronte di tali avvisi sono stati presentati i ricorsi. Dopo la sentenza emanata dalla Commissione Tributaria Provinciale di Novara che accoglieva i ricorsi presentati dalla società, nel corso del 2006, la Commissione Tributaria Regionale del Piemonte ha accolto i ricorsi in appello presentati dall'Agenzia delle Entrate. Al fine di ribadire le ragioni già espresse nei precedenti gradi di giudizio, la società ha deciso di ricorrere dinanzi la Corte di Cassazione, la quale, con sentenza depositata il 16 gennaio 2009, ha rigettato i ricorsi avanzati dalla società. Con riferimento agli avvisi di liquidazione emessi da parte dell'Agenzia delle Entrate di Borgosesia, la Commissione Tributaria Provinciale di Vercelli ha dichiarato legittimi gli avvisi di liquidazione emessi; si è provveduto pertanto a ricorrere davanti alla Commissione Tributaria Regionale del Piemonte. Con sentenze emesse il 12 giugno 2008 e l'11 febbraio 2009 la stessa Commissione ha respinto alcuni ricorsi avanzati dalla società. Circa, infine, gli avvisi di liquidazione emessi dall'Agenzia delle Entrate di Roma, la Commissione Tributaria Provinciale di Roma ne ha dichiarato, per alcuni, la legittimità; si procederà, pertanto, a ricorrere dinanzi alla Commissione Tributaria Regionale del Lazio. Dato il mutato orientamento della giurisprudenza e sulla base anche di quanto indicato dai consulenti esterni, la società ha ritenuto prudenziale mantenere l'accantonamento dell'ammontare

degli avvisi di liquidazione oggetto di giudizio.

L' incremento del fondo imposte differite deriva:

- dagli accantonamenti per la quota Irap effettuati dalla Capogruppo (3.612mila euro) e dalla società Fercredit SpA (1mila euro);
- dagli accantonamenti per la quota Ires effettuati dalla società Italia Logistica Srl (25mila euro), la quale non partecipa al consolidato fiscale di gruppo;
- dagli accantonamenti effettuati dalla società Trenitalia SpA (12.894mila euro), la quale ha costituito nel corso del 2008 un fondo imposte differite a seguito della rivalutazione di alcuni fabbricati di officina ai sensi dell'art. 15, comma 16 e 23 del D.L. n. 185/2008 (DL c.d. "Anti-Crisi"), applicando alla quota parte di ammortamento delle officine (relativa alla sola rivalutazione) una aliquota fiscale del 32,32% (27,5% Ires, 4,82% Irap) su un periodo di riferimento di 10 anni a partire dal 2009, lasso temporale oltre il quale non vi sono sufficienti elementi per effettuare attendibili previsioni. L'utilizzo del fondo, con conseguente riduzione delle imposte correnti dell'esercizio, avverrà dal 2009 in poi con le riprese a tassazione degli ammortamenti non deducibili fiscalmente. In proposito si precisa che la società non provvederà a corrispondere alcun importo a titolo di imposta sostitutiva per affrancare, ovvero poter dedurre anche fiscalmente, i maggiori ammortamenti operati a seguito della rivalutazione.

I decrementi sono imputabili essenzialmente agli utilizzi effettuati dalla Capogruppo (2.640mila euro) e da TAV SpA (1.382mila euro).

Fondo ristrutturazione industriale

Il Fondo in questione, di pertinenza esclusivamente di Trenitalia SpA, include la previsione di spesa necessaria per attuare gli interventi di riorganizzazione previsti nel piano industriale societario. Nel corso dell'esercizio 2008 è stato utilizzato per 47.747mila euro, a fronte degli oneri per incentivi agli esodi sostenuti nel periodo, ed è stato incrementato per 15.600mila euro sulla base della previsione di maggior spesa individuale per realizzare il piano industriale della società.

Fondo ristrutturazione *ex lege* 448/98 e relativo fondo integrativo

Il Fondo di ristrutturazione fu costituito in attuazione dell'art. 43, comma 5, della legge n. 448/98, e in conformità a quanto deliberato dall'Assemblea Ordinaria e Straordinaria dell'allora Capogruppo Ferrovie dello Stato - Società di Trasporti e Servizi per Azioni (ora RFI SpA) del 14 giugno 1999, per complessivi 26.038.086mila euro, di cui 9.188.941mila euro già riflessi nel bilancio al 31 dicembre 1998, nei limiti delle riserve esistenti e 16.849.145mila euro stanziati nel corso dell'esercizio 1999 a fronte di pari diminuzione del capitale sociale e, marginalmente, di residue riserve.

A valere sugli esercizi dal 1998 al 2001 tale fondo è stato utilizzato, come consentito dal DPR n. 277/1998, per complessivi 3.909.015mila euro, a fronte delle quote annuali di ammortamento relative ai beni del ramo d'azienda Infrastruttura. E' stato inoltre utilizzato:

- nell'esercizio 2000 per la copertura della minusvalenza di 2.742.386mila euro sul compendio aziendale costituente l'"Azienda Trasporto", accertata in sede di cessione dello stesso da parte dell'allora Ferrovie dello Stato – Società di Trasporti e Servizi per azioni (ora RFI SpA) alla società controllata Trenitalia SpA;

- nell'esercizio 2001 per fronteggiare i maggiori oneri (109.636mila euro) derivati a RFI SpA dagli esodi incentivati non coperti dal fondo ristrutturazione industriale, ora azzerato.

Tali utilizzi del fondo sono stati effettuati in conformità alle modalità stabilite dalla già citata Assemblea ordinaria del 14 giugno 1999 e successive delibere e previa specifica autorizzazione dell'azionista in sede assembleare.

Al 31 dicembre 2008 il fondo di ristrutturazione *ex lege* n. 448/98 è pari a 19.277.049mila euro.

Il relativo fondo integrativo è stato costituito in sede di recepimento nel bilancio al 31 dicembre 2002 delle valutazioni peritali del patrimonio economico di RFI SpA.

Nell'esercizio 2008 è stato utilizzato, analogamente agli esercizi dal 2002 al 2007, per far fronte agli oneri derivanti dagli ammortamenti, dalle svalutazioni dei cespiti e dalle minusvalenze relative ai cespiti stessi, come di seguito dettagliato:

	Fondo *ex lege* 448/98	**Fondo integrativo**
Saldo al 31.12.2007	19.277.049	4.195.848
Utilizzi:		
- relativi ad ammortamenti		(447.132)
- relativi a minusvalenze		(13.227)
Decrementi per scissione		(35.000)
Saldo al 31.12.2008	19.277.049	3.700.489

La consistenza del suddetto fondo, comprensivo del fondo integrativo, è ritenuta sufficiente a neutralizzare il costo prospettico degli ammortamenti anche in un ottica di lungo periodo. Il fondo è stato ridotto di 35.000mila euro a seguito della seconda fase della scissione a favore della società FS Logistica SpA, che ha avuto effetto dal 30 dicembre 2008. Tale fondo è stato riclassificato da quest'ultima società nella voce " Fondi per altri rischi ed oneri".

Con riferimento alle minusvalenze coperte dal fondo, si precisa che 1.065mila euro si riferiscono a quelle ordinarie e 12.162mila euro a quelle straordinarie.

Fondo oneri di manutenzione ordinaria

Il fondo oneri di manutenzione ordinaria è stato costituito in sede di recepimento nel bilancio al 31 dicembre 2002 delle risultanze delle valutazioni peritali del patrimonio economico di RFI SpA.

In aderenza a tali valutazioni, il fondo è destinato a neutralizzare, attraverso il suo utilizzo, gli oneri di manutenzione dell'infrastruttura, ove a fronte di essi non venissero erogati dallo Stato contributi in conto esercizio.

Nel corso dell'anno 2008 il fondo non è stato movimentato e risulta pari a 2.323.000mila euro.

Si rimanda per ogni approfondimento a quanto riportato nella Sezione 2 "Criteri di redazione del bilancio consolidato e criteri di valutazione di Gruppo" della presente Nota Integrativa.

Fondo per altri rischi ed oneri

Si evidenzia, nel seguito, il dettaglio e la movimentazione intervenuta nell'esercizio 2008:

Descrizione	Saldo al 31.12.2007	Accantonamenti (1)	Utilizzi	Rilascio fondi eccedenti	Altre variazioni	Saldo al 31.12.2008
- Competenze al personale da definire	470	6	(40)		8	444
- T.F.R. medici fiduciari	463	35	(69)		27	456
- Adeguamento valore scorte	16.000				(4.361)	11.639
- Contenzioso nei confronti del personale e dei terzi	1.005.988	119.013	(67.486)	(10.530)	66	1.047.051
- Fondo decoibentazione rotabili	11.034		(4.976)		(4)	6.054
- Prestazioni continuative ex OPAFS in corso di definiz.	1.037		(40)			997
- Fondo oneri partecipazioni	6.414				(1)	6.413
- Fondo oneri per esodi incentivati	72.064		(58.603)			13.461
- Fondo rischi contrattuali	5.227	4.543	(335)		113	9.548
- Fondo oneri e perdite beni patrimoniali	472.215		(13.090)			459.125
- Altri rischi minori	458.862	168.025	(15.244)	(174.400)	31.729	468.972
TOTALE	**2.049.774**	**291.622**	**(159.883)**	**(184.930)**	**27.577**	**2.024.160**

(1) Di cui 288.914mila euro per accantonamenti dell'esercizio, 2.708mila euro imputati ad altre voci di conto economico.

TFR Medici Fiduciari

Il Fondo trattamento di fine rapporto, detto premio di operosità, è previsto dall'art. 25 del regolamento dei medici fiduciari di RFI SpA. Tali medici presidiano gli impianti e svolgono attività di consulenza medica, di aiuto medico e compiti relativi al Servizio Sanitario Nazionale. Essi emettono fattura mensile e, ove previsto, calcolano il premio di operosità che sarà erogato alla fine del rapporto del medico con la società. Durante il periodo il fondo si incrementa con gli accantonamenti delle fatture emesse e si decrementa con le uscite dei medici ed il termine del loro rapporto contrattuale.

Fondo adeguamento valore scorte

Il fondo, interamente attribuibile ad RFI SpA, riflette quanto ritenuto necessario per far fronte alla presumibile perdita di valore dei materiali in giacenza a lenta movimentazione nel loro complesso. Nel corso dell'esercizio tale fondo è stato riclassificato ad incremento della consistenza del fondo svalutazione rimanenze (4.361mila euro), come commentato nella posta dell'Attivo Circolante. Al 31 dicembre 2008 la consistenza è pari a 11.639mila euro ed è stato ritenuto congruo dalla società.

Fondi relativi al contenzioso

Si riferiscono al contenzioso nei confronti del personale e di terzi.

Per il personale l'ammontare dei possibili oneri accantonati è da porre in relazione alle contestazioni in essere ed alle cause attivate presso le competenti sedi, riguardanti essenzialmente rivendicazioni economiche e di carriera, nonché il risarcimento dei danni subiti per malattie professionali.

Per quanto riguarda i terzi, si tratta essenzialmente di contenzioso in essere nei confronti di fornitori per appalti di opere, servizi e forniture, nonché di contenzioso potenziale relativo a riserve avanzate dai fornitori.

Gli incrementi dei fondi in questione si riferiscono principalmente ad accantonamenti effettuati da RFI SpA (84.283mila euro), Trenitalia SpA (26.623mila euro), Grandi Stazioni SpA (2.034mila euro) e Sita SpA (3.525mila euro), a seguito della revisione delle possibili soccombenze in controversie di loro pertinenza.

In particolare, RFI SpA ha incrementato il fondo che si riferisce al contenzioso verso il personale per 82.169mila euro, mentre la revisione delle possibili soccombenze in contestazione con i terzi ha dato luogo ad un accantonamento complessivo pari a 2.114mila euro.

Riguardo al primo incremento, gli accantonamenti fanno riferimento ad una aggiornata e più puntuale quantificazione delle singole cause di lavoro, mentre l'incremento riconducibile alle controversie verso terzi si collega al rischio di soccombenza stimato a fronte di cause in corso con i fornitori per appalti di opere, servizi e forniture, nonché di contenzioso potenziale relativo a riserve avanzate dai fornitori di RFI SpA. Nell'esercizio 2008 la revisione delle possibili soccombenze in contestazione con i terzi e la definitiva conclusione favorevole per RFI di alcune rilevanti vertenze hanno dato luogo complessivamente ad un rilascio del fondo pari a 10.530mila euro.

Per quanto riguarda Trenitalia SpA il fondo relativo al contenzioso verso il personale è stato adeguato di 9.641mila euro, in base all'ammontare degli oneri stimati a fronte di liti giudiziarie o extra giudiziarie concernenti la materia del lavoro, mentre il contenzioso nei confronti di terzi ha dato luogo ad un accantonamento di 16.982mila euro, effettuato in via prudenziale a fronte di possibili contestazioni delle Regioni sui servizi effettuati in base ai Contratti di Servizio Pubblico.

I decrementi dei fondi, imputabili principalmente a RFI SpA (41.400mila euro), a Trenitalia SpA (22.769mila euro) e a Sita SpA (1.917mila euro), sono sostanzialmente dovuti alla copertura delle spese relative a vertenze e arbitrati chiusi nell'esercizio.

Fondo decoibentazione rotabili

Il fondo è stato utilizzato da Trenitalia SpA a fronte degli oneri sostenuti nell'esercizio per la decoibentazione da amianto del materiale rotabile ai sensi della normativa vigente (4.976mila euro). Dopo tale utilizzo il fondo in questione è stato ritenuto congruo a fronte della

previsione di oneri residuali da sostenere e, pertanto, non si è proceduto ad effettuare nuovi accantonamenti.

Fondo oneri per esodi incentivati

Nel corso dell'esercizio il fondo, costituito a fronte degli oneri previsti per incentivare l'esodo anticipato del personale, è stato utilizzato da RFI SpA per 50.294mila euro, dalla Capogruppo per 5.500mila euro e da Ferservizi SpA per 2.809mila euro a fronte degli oneri sostenuti nell'esercizio.

Fondi oneri e perdite beni patrimoniali

Il fondo, trasferito nel 2003 con l'operazione di scissione da parte di RFI SpA a beneficio di Ferrovie Real Estate SpA, era stato costituito a fronte delle minusvalenze e degli oneri di vendita (inclusi quelli finanziari e di bonifica) degli immobili di *trading*, nonché a fronte della ridotta redditività delle officine trasferite.

Nel corso del 2007, a seguito della scissione totale doppia di Ferrovie Real Estate SpA, tale fondo è stato conferito alla Capogruppo e a Trenitalia SpA, ed è stato utilizzato nel corso dell'esercizio esclusivamente dalla Capogruppo per:

- far fronte alle minusvalenze generate sulla vendita degli alloggi, sui quali non era stato possibile effettuare l'attività peritale ai fini dell'allocazione del fondo stesso (514mila euro) e per le spese di manutenzione sostenute (132mila euro);
- a parziale copertura degli oneri finanziari generati dal contratto di finanziamento con la Banca OPI (2.837mila euro);
- a parziale copertura degli ammortamenti delle officine (1.784mila euro) e a copertura di differenze di valori contabili riferiti a taluni beni oggetto di scissione (7.823mila euro).

Al 31 dicembre 2008 il fondo risulta essere attribuito per 269.600mila euro alla Capogruppo e per 189.525mila euro a Trenitalia SpA.

Altri rischi minori

Trattasi di fondi rischi ed oneri di natura residuale. I fondi più significativi in termini di importo, sono i seguenti:

- fondo per il contenzioso ENEL (pari a 143.519mila euro nel 2007 e 108.920mila euro nel 2008) iscritto nel bilancio di RFI SpA. Il contenzioso nasce dall'applicazione nel 1992 da parte dell'ENEL di una addizionale tariffaria denominata "sovraprezzo nuovi impianti", da cui è scaturito un contenzioso giudiziario con l'ENEL risoltosi favorevolmente per l'allora Capogruppo nel 1999 in Corte di Appello e, successivamente, nel 2003 anche in Cassazione.

  Peraltro l'Autorità per l'Energia Elettrica ed il Gas ha recentemente chiarito, con le delibere 47/08 e 63/08, le modalità applicative di talune componenti delle tariffe elettriche ai

consumi di energia per l'esercizio ferroviario, riconoscendo l'unitarietà a livello nazionale dell'utenza di trazione ferroviaria. Per tale ragione, RFI ha ritenuto di dover rilasciare la quota parte di fondo precedentemente accantonata per le componenti di rischio sull'energia elettrica per 137.000mila euro ad eccezione della quota parte riferita alla vertenza giudiziaria (sovrapprezzo nuovi impianti/componente A3), il cui rischio è complessivamente valutato al 31 dicembre 2008 pari ad 28.220mila euro di cui 12.300mila euro ricompresi nel contenzioso nei confronti dei terzi per debiti in contestazione.

In pendenza delle intervenute determinazioni citate dell'Autorità, RFI ha ritenuto comunque opportuno accantonare 93.000mila euro a copertura del rischio dell'eventuale retrocessione alle Imprese Ferroviarie della parte di maggior costo dalle stesse sostenuto negli anni passati a titolo di energia per trazione.

- fondi della Capogruppo (89.685mila euro) rivenienti da:
  - scissione totale doppia della società Ferrovie Real Estate SpA, avvenuta nel 2007, da porre in relazione essenzialmente ai rischi connessi al recupero di oneri condominiali e agli oneri contrattualmente previsti relativi a particolari vendite;
  - accantonamenti effettuati nel corso del 2007 a fronte della stima degli oneri di bonifica di alcuni siti;
  - accantonamenti effettuati negli esercizi precedenti a presidio di rischi collegati a partite di natura fiscale e oneri per la realizzazione di partite creditorie.

L'incremento dell'esercizio è da attribuire principalmente a:

- accantonamenti per 41.000mila euro effettuati da RFI SpA per tener conto dei rischi connessi alla bonifica di siti contaminati su alcuni tratti della linea ferroviaria di Torino, che potrebbero costituire pericolo per la salute e l'ambiente.
- accantonamenti effettuati da Trenitalia SpA per i premi Cartaviaggio non ancora erogati (1.100mila euro), nonché per partite in contestazione con fornitori terzi (5.327mila euro).

L'utilizzo del fondo è imputabile principalmente a:

- decremento del fondo per valorizzazioni delle opere da dismettere da parte di RFI SpA, a copertura degli oneri di ripristino delle aree interessate sostenuti nell'esercizio (6.884mila euro);
- erogazione nel corso del 2008 dei premi Cartaviaggio da parte di Trenitalia (1.100mila euro).

Si precisa che il fondo "Cassa Conguaglio Settore Elettrico (CCSE)" - istituito in sede di bilancio 2005 da RFI SpA a copertura di eventuali oneri derivanti dal mancato riconoscimento da parte della CCSE di parte dei contributi inerenti il regime tariffario speciale che regolamenta il costo dell'energia elettrica- a seguito del parere favorevole circa il riconoscimento dei suddetti rimborsi da parte dell'Autorità, nell'ambito dell'istruttoria in corso

per l'adeguamento del sistema tariffario speciale in vigore per le Ferrovie dello Stato, è stato rilasciato per l'ammontare complessivo pari a 17.600mila euro.

Inoltre, la Capogruppo ha rilasciato fondi eccedenti per 7.200mila euro accantonati lo scorso esercizio a fronte di oneri capitalizzati nelle immobilizzazioni immateriali oggetto di approfondimento riguardo la loro relativa utilità futura; approfondimento che si è concluso con l'utilizzo di quota parte del fondo ed il rilascio di quello eccedente; e per 12.600mila euro in relazione al venir meno di alcuni oneri, iscritti nei precedenti esercizi, posti a presidio della realizzazione di partite creditorie a seguito dell'incasso di quota parte dei crediti stessi avvenuto nel corso del 2008.

Si ricorda infine che, a seguito della seconda fase della scissione tra RFI e FS Logistica, è stato trasferito a quest'ultima un fondo per un valore di 35.000mila euro, che la stessa ha riclassificato alla voce "Altri rischi ed oneri", per far fronte alla copertura degli oneri previsti per il ripristino delle aree interessate ed anche per tener conto di eventuali effetti connessi al precedente e diverso utilizzo dei beni oggetto di scissione. Tale fondo è stato mantenuto nel passivo in attesa di ottenere ulteriori elementi conoscitivi che deriveranno da approfondimenti in corso finalizzati a determinare una più puntuale correlazione del fondo con i singoli beni oggetto di scissione, nonché i criteri di utilizzazione dello stesso.

TRATTAMENTO DI FINE RAPPORTO DI LAVORO SUBORDINATO

La posta ammonta a 2.856.246mila euro, con un decremento netto di 223.841mila euro rispetto al 31 dicembre 2007.

Si riporta di seguito la movimentazione della voce avvenuta nell'esercizio:

Trattamento di fine rapporto lavoro subordinato	
Consistenza del fondo al 31.12.2007	3.080.087
Incrementi	
Accantonamenti e Rivalutazioni	174.333
Decrementi	(398.259)
Altre variazioni	85
Consistenza del fondo al 31.12.2008	2.856.246

La voce accoglie sia il trattamento di fine rapporto riguardante il personale delle società consolidate e della Capogruppo, sia l'indennità di buonuscita, istituto assimilabile al trattamento di fine rapporto, riferito al solo personale con CCNL delle Attività Ferroviarie (Capogruppo, RFI SpA, Trenitalia SpA, Ferservizi SpA e Italferr SpA), che rappresenta il debito nei confronti dei dipendenti delle succitate società maturato per il periodo di lavoro prestato a tutto il 31 dicembre 1995, anno di passaggio al regime TFR, rivalutato in analogia a quanto previsto per tale istituto.

Come noto, a partire dal 1° gennaio 2007, l'istituto del TFR è stato oggetto di rilevanti riforme, sia con riferimento alla sua destinazione a forme pensionistiche complementari sia all'istituzione di apposito Fondo Tesoreria presso l'INPS effettuata con la legge n. 296 del 2006 (Finanziaria 2007).

In particolare, il Decreto del Ministero del Lavoro e della Previdenza Sociale di concerto con il Ministero dell'Economia e delle Finanze del 30 gennaio 2007, ha dato attuazione alle norme, fissando al 30 giugno 2007 la scadenza del termine previsto per la scelta, da parte del personale dipendente, della destinazione del TFR maturando a favore di fondi pensione integrativi, e stabilendo le regole per il versamento sia ai fondi pensione integrativi sia al Fondo Tesoreria INPS, nel caso di mantenimento del fondo in azienda, qualora il numero dei dipendenti non sia inferiore alle cinquanta unità.

Il valore del fondo al 31 dicembre 2008 rappresenta pertanto l'importo del debito maturato nei confronti del personale dipendente al netto di quanto liquidato per le uscite (cessazioni, anticipazioni ecc.) e per quote trasferite al Fondo di Tesoreria INPS e ad altri fondi integrativi.

DEBITI

La posta ammonta a 20.810.597mila euro con una variazione in diminuzione di 726.097mila euro rispetto al 31 dicembre 2007.

Obbligazioni

La voce ammonta complessivamente a 3.292.400mila euro ed è così dettagliata:

Descrizione	31.12.2008	31.12.2007	Variazioni
Obbligazioni	3.292.400	2.692.400	600.000
TOTALE	**3.292.400**	**2.692.400**	**600.000**

La quota oltre i cinque anni ammonta a 2.692.400mila euro.

Come evidenziato nella Relazione sulla Gestione, a luglio 2008 la Capogruppo ha stipulato per conto di Trenitalia un prestito obbligazionario di 600 milioni di euro che rappresenta l'incremento del debito nell'esercizio.

Trattasi di venti prestiti obbligazionari, emessi dalla Capogruppo e sottoscritti interamente dalla società Eurofima (*private placement*), il cui dettaglio è indicato nella tabella seguente.

Emissioni	Importo	Data di emissione	Data di scadenza
Serie 1	200.000	30/12/03	28/12/2018
Serie 2	200.000	30/12/03	28/12/2018
Serie 3	149.400	13/12/04	28/12/2018
Serie 4	160.000	13/12/04	13/12/2019
Serie 5	183.000	16/12/04	16/12/2019
Serie 6	194.000	15/12/05	15/06/2016
Serie 7	32.300	15/12/05	15/06/2016
Serie 8	83.000	28/10/05	08/06/2015
Serie 9	62.700	28/10/05	28/12/2018
Serie 10	62.700	31/10/05	30/06/2020
Serie 11	165.300	31/10/05	06/03/2015
Serie 12	310.000	08/05/06	07/04/2016
Serie 13	190.000	15/05/06	15/05/2026
Serie 14	100.000	15/05/06	15/05/2026
Serie 15	128.700	23/04/07	30/03/2027
Serie 16	116.000	19/04/07	15/05/2026
Serie 17	120.000	19/04/07	30/03/2022
Serie 18	122.200	22/05/07	22/05/2024
Serie 19	65.700	22/05/07	30/03/2027
Serie 20	47.400	22/05/07	30/06/2020
Serie 21	600.000	15/07/08	05/09/2013

Il ricorso a detti prestiti è finalizzato al finanziamento di investimenti della società Trenitalia SpA per il programma di rinnovo ed ammodernamento del materiale rotabile.

Il rimborso dei prestiti è previsto in unica soluzione alla scadenza ed il godimento delle cedole è semestrale a tasso d'interesse variabile. I titoli non prevedono quotazioni su "mercati ufficiali", Borse nazionali od estere, non potranno essere oggetto di negoziazione e rimarranno nel bilancio di Eurofima in qualità di unico proprietario.

Per corrispondere ai requisiti di garanzia statutariamente richiesti da Eurofima a supporto di tutti i finanziamenti concessi fino ad oggi ai propri clienti/azionisti e per mantenere la proprietà del materiale rotabile in capo a Trenitalia SpA l'operazione prevede la costituzione di pegno sui beni oggetto di finanziamento.

Alla Capogruppo è affidato il ruolo di "custode" dei beni medesimi, soddisfacendo in tal modo i requisiti di "spossessamento" richiesti dall'articolo 2786 del Codice Civile per la validità e l'efficacia del pegno.

Debiti verso banche

La voce ammonta a 7.027.638mila euro ed è così dettagliata:

Descrizione	31.12.2008	31.12.2007	Variazioni
C/C ordinari	67.526	144.375	(76.849)
Finanziamenti bancari	6.960.112	7.635.845	(675.733)
TOTALE	**7.027.638**	**7.780.220**	**(752.582)**

L'importo della voce "Debiti verso banche" esigibile oltre i cinque anni ammonta a 4.795.142mila euro ed è riconducibile essenzialmente a Trenitalia SpA (2.075.000mila euro), TAV SpA (1.274.641mila euro), RFI SpA (610.347mila euro), alla Capogruppo (725.528mila euro) e Grandi Stazioni SpA (101.512mila euro).

La diminuzione della voce "C/C ordinari" è relativa alla minore esposizione verso enti creditizi prevalentemente da parte di Fercredit SpA (50.911mila euro) e Tevere TPL Scarl (26.578mila euro).

La notevole riduzione della voce "Finanziamenti bancari" è dovuta principalmente all'effetto combinato tra:

- l'estinzione, da parte di Trenitalia SpA, del finanziamento a breve termine ottenuto dalla Banca Nazionale del Lavoro per 78.000mila euro;
- la minore esposizione finanziaria verso enti creditizi da parte di Fercredit SpA relativa ad operazioni finanziarie per 102.934mila euro;
- il rimborso parziale da parte di RFI SpA e TAV SpA del prestito contratto con la Banca Europea degli Investimenti (BEI) (rispettivamente 102.248mila euro e 36.403mila euro);

- l'estinzione da parte di TAV SpA del finanziamento concesso dal San Paolo – IMI (250.000mila euro).

- l'estinzione da parte della Capogruppo del finanziamento concesso dalla BIIS SpA (ex Banca Opi SpA) derivante dalla scissione della ex Ferrovie Real Estate SpA (138.505mila euro);

- l'incremento fatto registrare da Grandi Stazioni SpA (31.210mila euro), relativo essenzialmente al finanziamento ottenuto dalla Banca Europea degli Investimenti (BEI) per 92.000mila euro, e i rimborsi effettuati a Banca BIIS (3.813mila euro), Monte dei Paschi di Siena (37.767mila euro) e Calyon (18.883mila euro).

Nel corso dei precedenti esercizi, la società TAV SpA ha stipulato con primari Istituti Finanziari dei contratti di *Interest Rate Swap*, al fine di coprirsi dai rischi connessi alla fluttuazione dei tassi di interesse. In particolare si è trasformato l'indebitamento da tasso variabile a tasso fisso relativamente ai finanziamenti a lungo termine. La sottoscrizione di tali contratti è avvenuta, di concerto con il Ministero dell'Economia e delle Finanze, al fine di predefinire e stabilizzare, in un'ottica di lungo periodo, l'onere complessivo dell'indebitamento legato al progetto Alta Velocità/Alta Capacità in misura fissa e con l'obiettivo anche di facilitare la determinazione prospettica degli andamenti economici delle iniziative. A tale proposito si precisa inoltre, che un contratto relativo al prestito stipulato con BEI è stato trasferito nel 2006 ad RFI con la scissione della tratta Roma-Gricignano.

Inoltre, la controllata Trenitalia SpA ha stipulato nel corso degli esercizi precedenti dei contratti di *Interest Rate Swap* e di *Interest Rate Collar*, costruiti in modo da replicare perfettamente le caratteristiche del debito coperto in termini di tasso, durata e piano di ammortamento. Tali derivati sono da intendersi di copertura e sono stati posti in essere sui finanziamenti ricevuti da Eurofima, Banca OPI e da BEI.

L'andamento dei tassi di interesse ha determinato nell'esercizio differenziali negativi contabilizzati da parte di TAV SpA nella voce "oneri finanziari" di ammontare pari a 2.432mila euro. Il differenziale negativo registrato da RFI SpA, per 3.147mila euro, è stato interamente capitalizzato sulle opere senza alcun impatto nel conto economico.

I contratti stipulati da Trenitalia SpA hanno invece fatto registrare complessivamente dei differenziali positivi per un ammontare pari a 10.395mila euro iscritto nei proventi finanziari.

Per ulteriori dettagli sui contratti di *Interest Rate Swap* si rimanda alla successiva sezione 4 delle "Altre Informazioni".

Debiti verso altri finanziatori

La voce ammonta a 2.994.728mila euro ed è così dettagliata:

Descrizione	31.12.2008	31.12.2007	Variazioni
Cassa Depositi e Prestiti:			
- Finanziamento infrastruttura ferroviaria	1.948.770	2.066.739	(117.969)
- Altri	414.762	439.440	(24.678)
Altri finanziatori	631.196	12.564	618.632
TOTALE	**2.994.728**	**2.518.743**	**475.985**

L'importo della voce esigibile oltre i cinque anni ammonta a 1.564.345mila euro ed è riconducibile principalmente alla Capogruppo (1.282.946mila euro) e a TAV SpA (248.592mila euro).

Il decremento della voce "Cassa Depositi e Prestiti" è da imputarsi essenzialmente al:

- rimborso da parte della Capogruppo (117.968mila euro) del prestito contratto lo scorso esercizio, destinato al finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria (Reti Tradizionale e Alta Velocità); il rimborso dei prestiti è assicurato dai contributi da ricevere dallo Stato dal 2007 al 2021;

- rimborso da parte di TAV SpA (21.758mila euro) di quote di prestiti ed anticipazioni concessi dalla Cassa Depositi e Prestiti;

- rimborso di prestiti contratti da Cemat SpA (2.281mila euro), da Italcontainer SpA (696mila euro) e da FS Logistica SpA (106mila euro), il cui rimborso è garantito dai contributi *ex lege* n. 166/2002.

Il consistente incremento della voce "Altri finanziatori" è ascrivibile essenzialmente alla Capogruppo (550.000mila euro) per l'accensione di un prestito con Cassa Depositi e Prestiti/Dexia Crediop SpA destinato al finanziamento della prosecuzione dei lavori della linea Alta Velocità Torino – Milano – Napoli e a Tevere TPL per cessioni di credito verso ATAC SpA e Trambus SpA (61.723mila euro).

Nel corso dei precedenti esercizi la società TAV SpA aveva stipulato dei contratti di *Interest Rate Swap* al fine di coprirsi dai rischi di fluttuazione dei tassi di interesse. L'andamento dei tassi di interesse ha determinato nell'esercizio differenziali negativi contabilizzati nella voce "oneri finanziari" di ammontare pari a 558mila euro.

Acconti

La voce ammonta a 2.104.130mila euro, con un decremento di 832.692mila euro rispetto al 31 dicembre 2007.

Descrizione	31.12.2008	31.12.2007	Variazioni
Acconti per contributi	2.046.789	2.871.261	(824.472)
Acconti verso clienti	57.341	65.561	(8.220)
TOTALE	**2.104.130**	**2.936.822**	**(832.692)**

Nella tabella seguente vengono esposti i movimenti relativi agli acconti iscritti da RFI SpA a fronte dello stanziamento dei contribuiti in conto impianti da parte dello Stato, dell'Unione Europea e di altre amministrazioni. Gli incrementi si riferiscono alle somme stanziate nel 2008 a fronte degli investimenti effettuati o da effettuare sulla rete tradizionale e sull'Alta Velocità, mentre i decrementi sono relativi all'attribuzione delle somme alla voce contributi in conto impianti delle Immobilizzazioni, effettuata sulla base dello stato avanzamento lavori.

Descrizione	31.12.2007	Incrementi	Decrementi a contributi	Altre variazioni	31.12.2008
Acconti per contributi:					
- Ministero dell'Economia e delle Finanze	2.291.274	2.891.540	(3.940.090)		1.242.724
-FESR	403.527	85.932	0		489.459
-TEN	902	22.188	(6.286)		16.804
-Altri	175.558	147.540	(1.412)	(23.884)	297.802
TOTALE	**2.871.261**	**3.147.200**	**(3.947.788)**	**(23.884)**	**2.046.789**

In particolare, nel corso dell'esercizio 2008 i contributi sono stati portati a riduzione del valore delle Immobilizzazioni materiali per 3.857.596mila euro, immateriali per 37.892mila euro e delle partecipazioni per 44.602mila euro (di cui 28.900mila euro per LTF e 15.702mila euro per Tunnel Ferroviario del Brennero).

Per quanto riguarda gli acconti da clienti, gli importi più significativi riguardano Italferr SpA (37.865mila euro), RFI SpA (12.498mila euro), la Capogruppo (2.377mila euro) e Trenitalia SpA (2.257mila euro) e sono relativi ad anticipi ricevuti da clienti per lavori da eseguire e per vendite di materiali e di beni patrimoniali ancora da effettuare.

Non vi sono debiti esigibili oltre i cinque anni.

Debiti verso fornitori

La voce ammonta a 3.432.323mila euro e registra un decremento di 134.034mila euro rispetto al 31 dicembre 2007. Essa è così dettagliata:

Descrizione	31.12.2008	31.12.2007	Variazioni
Fornitori ordinari	3.331.165	3.476.593	(145.428)
Amministrazioni dello Stato e altre amm.ni pubbliche	22.483	26.855	(4.372)
Ferrovie Estere	41.312	21.947	19.365
Ferrovie in concessione	36.218	38.078	(1.860)
Agenzie ed altre Aziende di trasporto	1.145	1.097	48
Altri	0	1.787	(1.787)
TOTALE	**3.432.323**	**3.566.357**	**(134.034)**

La variazione in diminuzione della voce "Fornitori ordinari" è dovuta essenzialmente all'effetto differenziale tra i maggiori debiti verso fornitori ed appaltatori fatti registrare da RFI SpA (92.494mila euro), Trenitalia SpA (25.078mila euro), Tevere TPL Scarl (12.778mila euro), Grandi Stazioni SpA (24.664mila euro), e i minori debiti di TAV SpA (270.492mila euro), Fercredit SpA (34.456mila euro) e FS Logistica SpA (15.084mila euro).

L'incremento dei debiti verso "Ferrovie Estere" è attribuibile essenzialmente a Trenitalia SpA per effetto della regolazione finanziaria delle partite in ambito BCC, avvenuta successivamente alla chiusura dell'esercizio.

I debiti esigibili oltre i cinque anni sono pari a 11.162mila euro e sono relativi a RFI SpA (9.306mila euro) e Cemat SpA (1.856mila euro).

Debiti verso imprese controllate

La voce ammonta a 182mila euro, sostanzialmente invariata rispetto alla fine del 2007, ed è relativa a debiti commerciali verso la società Metroscai Scarl in liquidazione.

Debiti verso imprese collegate

La voce ammonta a 100.218mila euro, con una variazione in diminuzione di 22.630mila euro rispetto al 31 dicembre 2007. Essa è così dettagliata per natura:

Natura	31.12.2008	31.12.2007	Variazioni
Commerciali	97.980	122.179	(24.199)
Finanziari			
- c/c intersocietario	185	514	(329)
- altri debiti finanziari	112		112
Altri:	1.941	155	1.786
TOTALE	**100.218**	**122.848**	**(22.630)**

I debiti verso imprese collegate sono relativi essenzialmente a rapporti di natura commerciale; quelli di importo più significativo riguardano le società T.S.F. SpA (84.394mila euro), LTF (9.241mila euro), The Sixth Srl (1.709mila euro) e Wisco SpA (1.611mila euro).

I debiti verso la collegata T.S.F. SpA sono dovuti principalmente al contratto di *outsourcing* per il servizio di assistenza tecnica, manutenzione e sviluppo di *software* nei confronti della Capogruppo, RFI SpA, Trenitalia SpA e Ferservizi SpA

I debiti di natura finanziaria si riferiscono prevalentemente al rapporto di c/c intersocietario di T.S.F. SpA con la Capogruppo.

Non vi sono debiti esigibili oltre i cinque anni.

Debiti tributari

La voce ammonta a 168.957mila euro con un decremento di 46.412mila euro rispetto al 31 dicembre 2007. Essa è così dettagliata:

	31.12.2008	31.12.2007	Variazioni
Ires	16	1.114	(1.098)
IVA	39.639	45.012	(5.373)
Irap	9.103	43.737	(34.634)
Ritenute alla fonte	116.426	120.511	(4.085)
Altri	3.772	4.994	(1.222)
TOTALE	**168.957**	**215.368**	**(46.412)**

I debiti di natura tributaria riguardano essenzialmente le imposte per Irap ed Iva, nonchè le ritenute operate nei confronti dei lavoratori dipendenti ed autonomi in qualità di sostituto

d'imposta da versare all'Erario. Il debito Irap rappresenta la somma dovuta all'Erario a fronte della quota maturata nell'anno (149.046mila euro) dopo aver recuperato i crediti per versamenti effettuati in acconto (139.943mila euro).

Non vi sono debiti esigibili oltre i cinque anni.

Debiti verso Istituti di previdenza e di sicurezza sociale

La voce ammonta a 437.305mila euro, registrando un decremento di 22.667mila euro rispetto al 31 dicembre 2007.

Essa è così dettagliata:

Descrizione	31.12.2008	31.12.2007	Variazioni
INPS	167.760	172.175	(4.415)
PREVINDAI	3.509	3.860	(351)
EUROFER	9.377	9.443	(66)
INAIL	103.427	108.704	(5.277)
Debiti per contributi su competenze da liquidare e fondo ferie non godute	129.735	141.867	(12.132)
INPS -Fondo Tesoreria	18.025	18.900	(875)
Altri fondi complementari	4.901	644	4.257
Altri	571	4.379	(3.808)
TOTALE	**437.305**	**459.972**	**(22.667)**

La voce accoglie, oltre alle ritenute a carico del personale ed ai contributi a carico del datore di lavoro rimasti da versare al 31 dicembre 2008, anche l'ammontare dei contributi calcolati sulle competenze al personale accertate, ma non ancora liquidate, e sul fondo ferie maturate e non godute.

In tale voce è ricompreso, inoltre, il debito relativo al mese di dicembre 2008, che verrà versato entro il mese di gennaio 2009, verso il Fondo di tesoreria presso l'INPS, istituito dalla Finanziaria 2007 in relazione al contributo dei lavoratori e della società del TFR maturato dal 1° gennaio 2007 per i dipendenti che hanno scelto di mantenere il TFR presso il proprio datore di lavoro, e il debito verso altri istituti previdenziali nel caso in cui i dipendenti abbiano optato di conferire il TFR a forme pensionistiche complementari.

I debiti nei confronti dell'INAIL rappresentano il residuo della riserva matematica relativa alle prestazioni antecedenti il trasferimento delle competenze assicurative (1° gennaio 1996); il decremento è dovuto al versamento delle rate di ammortamento rimborsate nell'esercizio.

Non vi sono debiti esigibili oltre i cinque anni.

Altri debiti

La voce ammonta a 1.252.717mila euro subendo un incremento di 8.935mila euro rispetto al 31 dicembre 2007. Essa è così dettagliata:

Descrizione	31.12.2008	31.12.2007	Variazioni
Personale	480.160	584.272	(104.112)
Personale per ferie non godute	124.909	123.248	1.661
Ministero Economia e Finanze	2.280	13.706	(11.426)
Compensi organi sociali	793	629	164
Fondo a gestione bilaterale	127.554	122.386	5.168
Depositi cauzionali	32.498	29.430	3.068
Altre imprese partecipate	173.409	157.280	16.129
Creditori diversi	311.114	212.831	98.283
TOTALE	**1.252.717**	**1.243.782**	**8.935**

I debiti verso il personale sono relativi all'accertamento dei costi per competenze maturate, non ancora liquidate e alle ferie maturate e non godute alla fine dell'esercizio.

Il decremento dei debiti verso il personale è dovuto essenzialmente a Trenitalia SpA (69.015mila euro) e RFI SpA (33.049mila euro), a causa della consistente riduzione di personale avvenuta nell'esercizio e dell'erogazione nel corso dell'esercizio stesso degli elementi retributivi riguardanti il 2005 e il 2006 in base all'accordo del 24 gennaio 2008 con le Organizzazioni Sindacali, e per la liquidazione del TFR al personale cessato al 31 dicembre 2007.

L'importo della voce esigibile oltre i cinque anni ammonta a 10.089mila euro ed è relativo a Cemat SpA.

RATEI E RISCONTI PASSIVI

I ratei e risconti ammontano a 232.505mila euro (232.046mila euro al 31 dicembre 2007) e sono dettagliati come segue:

Descrizione	31.12.2008	31.12.2007	Variazioni
RATEI PASSIVI			
Interessi passivi	72.524	68.177	4.347
Altri ratei passivi	2.762	6.549	(3.787)
	75.286	**74.726**	**560**
RISCONTI PASSIVI			
Fitti attivi	17.152	11.975	5.177
Interessi attivi	243	173	70
Canoni e concessioni attivi	101.488	105.342	(3.854)
Altri risconti passivi	38.336	39.830	(1.494)
	157.219	**157.320**	**(101)**
TOTALE	**232.505**	**232.046**	**459**

L'incremento dei ratei per "Interessi passivi" è attribuibile essenzialmente all'effetto combinato dei minori ratei di TAV SpA (1.362mila euro) e di RFI SpA (1.357mila euro), e i maggiori ratei rilevati dalla Capogruppo (8.084mila euro).

La composizione dei risconti relativi ai "Canoni e concessioni attivi" è data principalmente da:

- quota di ricavi rilevati da RFI SpA, di competenza di esercizi futuri derivanti dalla cessione a Basictel SpA dei diritti di utilizzazione degli elettrodotti per il passaggio di cavi in fibre ottiche, aventi durata trentennale (93.716mila euro);

- cessione da parte di RFI SpA alla società Infostrada SpA del diritto d'uso delle fibre inerti, compresa l'installazione e sostituzione di separatori di fibre e di altre attrezzature necessarie per collegare le fibre inerti con le altri parti delle reti IS - Impianti di Segnalamento e Sicurezza della Circolazione Treni (7.747mila euro).

CONTI D'ORDINE

I Conti d'ordine comprendono principalmente:

- l'ammontare dei rischi per garanzie prestate (fidejussioni e altre garanzie reali) per 4.601.530mila euro (4.371.005mila euro al 31 dicembre 2007) e degli altri rischi per 320mila euro (586mila euro al 31 dicembre 2006). La voce comprende il valore dei pegni sul materiale rotabile rilasciati dalla società Trenitalia SpA a favore di Eurofima, pari a 3.292.400mila euro, a garanzia dei finanziamenti a medio/lungo termine, di pari importo, da questa concessi alla Capogruppo. La voce si incrementa, rispetto all'esercizio precedente, di 600.000mila euro;

- gli impegni per 2.330.506mila euro (3.254.909mila euro al 31 dicembre 2007), riconducibili principalmente alla società TAV SpA (793.372mila euro) per i residui impegni verso i General Contractor per la realizzazione delle tratte ad Alta Velocità/Alta Capacità e alla società Trenitalia SpA (1.475.946mila euro) per gli investimenti da realizzare sul materiale rotabile, in termini di nuove acquisizioni e di migliorie sull'esistente;

- le fonti di finanziamento, previste dal Contratto di Programma con lo Stato e da altre leggi, per la realizzazione degli investimenti da parte delle società RFI SpA e Trenitalia SpA per 31.790.415mila euro. La copertura finanziaria dei suddetti investimenti si realizza per 4.497.048mila euro con fondi già provveduti e per 27.293.367mila euro con fondi da provvedere. Si segnala che l'ammontare dei fondi da provvedere include le "Altre fonti di finanziamento da provvedere non ricomprese nel Contratto di Programma";

- il valore del fondo di solidarietà, per 24.812mila euro (22.764mila euro al 31 dicembre 2007), iscritto nel bilancio della Capogruppo;

- le somme da erogare ad RFI SpA e TAV SpA relative al finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria per 250.000mila euro (572.619mila euro a fine 2007), relative al prestito contratto nel 2008 dalla Capogruppo con Cassa Depositi e Prestiti/Dexia Crediop SpA per la prosecuzione dei lavori della linea ad Alta Velocità Torino-Milano-Napoli e finito di erogare nei primi mesi del 2009;

- gli altri conti d'ordine per 3.149mila euro (829mila euro al 31 dicembre 2007). L'incremento della voce è dovuto alla quote *Emission trading* assegnate dal Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Mare e dal Ministro dello Sviluppo Economico a Trenitalia SpA (2.320mila euro).

CONTO ECONOMICO

Di seguito vengono analizzati i ricavi e i costi dell'esercizio 2008 raffrontati con l'esercizio precedente.

VALORE DELLA PRODUZIONE

Il valore della produzione ammonta a 10.216.330mila euro, con una variazione in aumento di 633.608mila euro rispetto all'esercizio 2007, ed è così composto:

Descrizione	2008	2007	Variazioni
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	6.394.626	6.179.551	215.075
Variazioni delle rimanenze di prodotti in corso di lavorazione, semilavorati e finiti	(39.668)	(33.393)	(6.275)
Variazione dei lavori in corso su ordinazione	9.803	(2.128)	11.931
Incrementi di immobilizzazioni per lavori interni	1.212.529	924.710	287.820
Altri ricavi e proventi	2.639.039	2.513.982	125.057
TOTALE	**10.216.330**	**9.582.722**	**633.608**

Il dettaglio delle voci che costituiscono il valore della produzione è illustrato nelle tabelle e nei commenti di seguito esposti.

Ricavi delle vendite e delle prestazioni

La voce ammonta a 6.394.626mila euro ed è così dettagliata:

Descrizione	2008	2007	Variazioni
Prodotti del traffico viaggiatori			
Clientela ordinaria:			
-Traffico interno	2.506.863	2.383.035	123.828
-Traffico internazionale	225.348	228.115	(2.767)
	2.732.211	2.611.150	121.061
Contratti di servizio pubblico con			
Enti pubblici territoriali	1.712.231	1.636.426	75.805
Totale ricavi viaggiatori	**4.444.442**	**4.247.576**	**196.866**
Prodotti del traffico merci			
Clientela ordinaria:			
-Traffico interno	512.735	539.514	(26.779)
-Traffico internazionale	555.249	539.684	15.566
Totale ricavi merci	**1.067.985**	**1.079.198**	**(11.213)**
Contratto di servizio pubblico con lo Stato	**598.692**	**567.721**	**30.971**
Totale prodotti del traffico	**6.111.119**	**5.894.495**	**216.624**
Altri ricavi delle vendite e delle prestazioni	**283.507**	**285.056**	**(1.549)**
TOTALE	**6.394.626**	**6.179.551**	**215.075**

Come evidenziato dal confronto con l'esercizio precedente, i ricavi da traffico interno viaggiatori, imputabili principalmente a Trenitalia SpA, registrano un incremento di 123.828mila euro, conseguenza degli incrementi di fatturato riscontrati sia nel settore della media e lunga percorrenza che in quello regionale e metropolitano. Più dettagliatamente:

- sulla crescita di fatturato nel segmento della media/lunga percorrenza hanno inciso soprattutto le nuove politiche tariffarie ed una diversa modulazione dell'offerta;

- sull'incremento dei ricavi da traffico regionale e metropolitano hanno invece agito le revisioni tariffarie definite con le Regioni a decorrere dalla fine del 2006, la razionalizzazione dei prezzi di alcuni servizi avvenuta con l'entrata a regime nell'esercizio 2008 della tariffa "sovraregionale" introdotta solo a fine 2007, nonché la crescita sia dei viaggiatori trasportati (+1,7%) che del relativo ricavo medio unitario (+1,0%).

I ricavi del traffico internazionale viaggiatori registrano invece un decremento pari a 2.767mila euro, imputabile alle società Trenitalia SpA (5.362mila euro) e Sita SpA (173mila euro), compensato dall'incremento riconducibile alla società Cisalpino AG (2.769mila euro).

La variazione positiva intervenuta rispetto al periodo precedente nella voce "Contratti di Servizio Pubblico con Enti Pubblici Territoriali" (75.805mila euro) è imputabile principalmente alla società Trenitalia SpA (70.538mila euro) ed è dovuta ai corrispettivi della Regione Friuli Venezia Giulia a seguito del nuovo contratto stipulato per effetto dell'applicazione del "Federalismo Fiscale" ed all'adeguamento dei corrispettivi, per il solo anno 2008, per gli oneri di servizio pubblico relativi ai contratti sottoscritti con le Regioni.

La voce comprende i ricavi iscritti dalle società:

- Trenitalia SpA, per i corrispettivi dalle Regioni a statuto ordinario, a seguito dei contratti di servizio sottoscritti secondo quanto previsto dalla Legge n. 422/1997 e dal DPCM del 16 novembre del 2000 e da nuovi contratti per corrispettivi di servizio con le Regioni (1.254.079mila euro), dal D.L. n. 60 dell'8 aprile 2008 (72.727mila euro) e dal D.L. n. 112 del 18 giugno 2008 (230.909mila euro) e dai contratti per servizi aggiuntivi richiesti sia dalle Regioni che dalle altre Amministrazioni locali (73.321mila euro);

- Sita SpA per i corrispettivi dalle Regioni (81.195mila euro).

Il settore del trasporto merci ha invece registrato, rispetto al 2007, un decremento di 11.213mila euro, generato da una diminuzione del traffico interno per 26.779mila euro, in parte compensato da un aumento del traffico internazionale per 15.566mila euro.

Hanno essenzialmente rilevato minori ricavi per traffico interno merci le società FS Logistica SpA (32.941mila euro), Italcontainer SpA (5.971mila euro) e Cemat SpA (4.583mila euro). Il significativo calo riconducibile alla società FS Logistica SpA è dovuto, principalmente, sia al trasferimento dell'attività di trasporto e smaltimento rifiuti per conto del Commissario di Governo per l'emergenza rifiuti in Campania, a partire dal mese di aprile 2008, limitatamente all'attività di trasporto, a Trenitalia SpA – Divisione Cargo, che al conferimento del ramo d'azienda BU Omnia Logistica, con efficacia 1° Agosto 2008, alla società Italia Logistica Srl, consolidata nel gruppo per la prima volta quest'anno con metodo proporzionale.

Ai minori ricavi sopra descritti si contrappongono i maggiori ricavi per traffico interno merci rilevati da Trenitalia SpA (10.464mila euro), con un incremento pari all'1,9% rispetto al 2007, nonostante il proseguimento dell'attività di razionalizzazione abbia evidenziato una diminuzione sia dell'offerta in termini di treni-km che dei volumi trasportati.

Per quanto riguarda i ricavi per traffico merci internazionale, l'incremento è imputabile pressoché interamente alla società TX Logistik AG che, insieme alle proprie società controllate, determina un aumento pari a 11.739mila euro.

I corrispettivi per Contratto di Servizio Pubblico con lo Stato presentano un incremento pari a 30.971mila euro rispetto all'esercizio 2007 e sono iscritti in base agli stanziamenti previsti dalla Legge Finanziaria 2008 e successivi Decreti attuativi.

Tali ricavi, imputabili interamente a Trenitalia SpA, si articolano come evidenziato nella seguente tabella:

Contratto di Servizio Pubblico con lo Stato	2008	2007	Variazioni
Obblighi tariffari e di servizio:			
- per il trasporto viaggiatori	459.144	428.576	30.568
- per il trasporto merci	139.548	139.145	403
TOTALE	**598.692**	**567.721**	**30.971**

I corrispettivi per il trasporto viaggiatori includono 226.048mila euro relativi al Contratto di Servizio Pubblico con le Regioni a statuto speciale, che rimangono fuori dal disposto del DPCM del 16 novembre 2000, di cui 132.919mila euro relativi a contributi ricevuti per il servizio viaggiatori notturno e per agevolazioni e gratuità tariffarie per determinate categorie di viaggiatori, 94.545mila euro per il "servizio Universale" in base all'accordo sottoscritto con il Ministero dei Trasporti e 5.632mila euro relativi alla convenzione firmata con il già citato Ministero per il potenziamento del collegamento nella tratta "Rosarno – Reggio Calabria – Melito Porto di Salvo".

La voce "Altri ricavi delle vendite e prestazioni" registra un decremento di 1.549mila euro ed è così costituita:

Descrizione	2008	2007	Variazioni
- Vendite di materiali	6.718	5.298	1.420
- Pedaggio	27.570	22.503	5.067
- Manutenzione materiale rotabile	12.893	14.592	(1.699)
- Servizi di manovra e traghettamento	46.063	40.835	5.228
- Canoni e noli di materiale rotabile e altro	35.585	39.086	(3.501)
- Corrispettivi binari di raccordo stazioni e tronchi di confine	15.688	25.796	(10.108)
- Lavori per conto di terzi	28.338	34.307	(5.969)
- Servizi di ingegneria	3.032	7.272	(4.240)
- Altre prestazioni a terzi	74.659	67.536	7.123
- Altri ricavi	32.961	27.831	5.130
TOTALE	**283.507**	**285.056**	**(1.549)**

L'aumento dei ricavi per "Vendite di materiali" è imputabile in massima parte ad RFI SpA (1.141mila euro), per la vendita a terzi di materiale nuovo non più utilizzabile, a causa delle nuove tecnologie impiegate nella rete.

L'incremento dei ricavi per "Pedaggio" è da iscrivere totalmente alla stessa RFI SpA.

I ricavi per "Servizi di manovra e traghettamento" accolgono i corrispettivi per il servizio di movimentazione del materiale rotabile negli impianti di collegamento con i porti e le relative operazioni di scomposizione/composizione finalizzate all'imbarco/sbarco, riconducibili da quest'anno ad RFI SpA (+ 4.926mila euro) per effetto della scissione parziale del ramo d'azienda "Servizi di manovra" dalla società Trenitalia (- 2.539mila euro). Il restante incremento è attribuibile essenzialmente alle società Terminali Italia Srl (1.351mila euro), Serfer Srl (653mila euro) e NET SpA (615mila euro).

La diminuzione dei ricavi per "Canoni e noli di materiale rotabile e altro" è dovuta principalmente alla società Cemat SpA (4.401mila euro) per la minore attività terminalistica svolta nei confronti dei terzi, anche a seguito del già citato conferimento del ramo d'azienda "terminalistico" alla società Terminali Italia Srl. A far data dal 1° luglio 2008, infatti, Cemat SpA non svolge più attività terminalistica, ma si limita ad acquistare per conto dei clienti i servizi di *handling*.

La diminuzione dei "Corrispettivi binari di raccordo stazioni e tronchi di confine" è attribuibile maggiormente a Serfer Srl (5.232mila euro), a seguito dell'ultimazione della commessa di Solvay, avvenuta nei primi mesi del 2008, e dell'avvio alla fase finale di quella di Caorso, e a Trenitalia SpA (4.805mila euro), per la quale il decremento è da ricondurre direttamente alla riduzione del trasporto internazionale.

Il decremento dei "Lavori per conto di terzi" è dovuto principalmente alla conclusione delle attività richieste dal Comune di Siena e dalla società Autostrade per l'Italia SpA alla società RFI SpA (6.021mila euro); la diminuzione dei "Servizi di ingegneria" è da iscrivere invece pressoché interamente ad Italferr SpA (4.280mila euro).

Nelle "Altre prestazioni a terzi" si segnalano principalmente le maggiori prestazioni effettuate da Trenitalia SpA (8.285mila euro); nell'ambito degli "Altri ricavi", invece, si evidenzia in particolare l'aumento prodotto dalla società Cemat SpA (4.005mila euro), a seguito dell'incremento dei ricavi per commissioni e recuperi diversi riferiti ai riaddebiti ai *partner* esteri dei costi di trazione internazionali, sostenuti dalla società per lo svolgimento di treni Italia-Belgio ed Italia-Francia.

Variazione delle rimanenze di prodotti in corso di lavorazione, semilavorati e finiti

La voce presenta un saldo negativo di 39.668mila euro, imputabile alla Capogruppo, per effetto delle vendite conseguite nell'esercizio di alcuni immobili (35.585mila euro) e terreni (13.631mila euro) iscritti nel portafoglio di *trading* della società, compensato dalla variazione in aumento dovuta agli interventi di manutenzione effettuati nel periodo e non ancora terminati (1.497mila euro), e a Grandi Stazioni SpA (8.051mila euro) per le spese sostenute nell'esercizio per la riqualificazione dell'immobile di proprietà ex compartimentale di Venezia, riclassificato quest'anno dalle Immobilizzazioni materiali all'Attivo circolante – Rimanenze, in quanto destinato alla vendita.

Variazione dei lavori in corso su ordinazione

La voce presenta un saldo positivo di 9.803mila euro, attribuibile essenzialmente ad Italferr SpA (9.208mila euro), in particolare per lo sviluppo dell'attività svolta verso l'Europa (2.530mila euro) ed il resto del mercato estero, soprattutto America (4.531mila euro) ed Africa (2.059mila euro).

Incrementi di immobilizzazioni per lavori interni

La voce ammonta a 1.212.529mila euro ed è attribuibile principalmente alle società RFI SpA (485.424mila euro), Trenitalia SpA (403.713mila euro), TAV SpA (159.995mila euro) e Italferr SpA (130.919mila euro).

La variazione in aumento, pari a 287.820mila euro, è imputabile sostanzialmente:

- all'incremento registrato dalla società Trenitalia SpA (288.878mila euro), per i costi relativi ai materiali, al personale, generali e di trasporto sostenuti a fronte di manutenzioni incrementative dei rotabili effettuate presso le officine, ivi comprese, dal 2008, le manutenzioni di secondo livello; a fini informativi si evidenzia che nell'esercizio 2007 il livello di spesa per le manutenzioni di secondo livello ammontava a 293.333mila euro;

- all'incremento registrato dalla società RFI SpA (29.324mila euro), per un complessivo aumento delle quantità di materiali utilizzati, accompagnato da un aumento dei prezzi di alcuni di essi, e per un aumento dei costi interni derivante sia dal maggior numero di ore

lavorate rispetto all'anno 2007, per effetto del significativo numero di attivazioni di investimenti, sia dal maggior costo della manodopera;

- al decremento rilevato dalla società TAV SpA (26.022mila euro), derivante dalla minore attività svolta relativamente alle opere in corso di esecuzione per la realizzazione del sistema Alta Velocità/Alta Capacità.

Si precisa che nel corso del 2008, ai fini di una maggior chiarezza nel rappresentare a livello consolidato l'effettivo onere delle opere realizzate dalla controllata TAV SpA, si è ritenuto opportuno portare la quota parte degli interessi passivi coperti da contributi in conto esercizio, che in precedenza venivano capitalizzati, a diretta riduzione degli oneri finanziari, per un ammontare pari a 80.101mila euro. Ai fini di un omogeneo confronto, analoga riclassifica ha interessato l'esercizio precedente per un importo pari a 36.671mila euro.

Altri ricavi e proventi

La voce ammonta a 2.639.039mila euro ed è così dettagliata:

Descrizione	2008	2007	Variazioni
Contratto di Programma	**1.040.629**	**1.154.093**	**(113.464)**
Contributi da U.E.	**1.211**	**300**	**911**
Contributi da Stato, Enti Pubblici Territoriali e altri	**122.233**	**43.807**	**78.426**
Utilizzo fondo ristrutturazione ex lege 448/98 e relativo fondo integrativo	**448.197**	**464.202**	**(16.005)**
Altri			
Utilizzo fondo oneri e perdite patrimoniali	5.267	7.139	(1.872)
Contributi sostitutivi regimi tariffari speciali	442.442	377.637	64.805
Ricavi energia AT per nuovo regime	18.000	0	18.000
Sopravvenienze attive da normale aggiornamento stime	62.487	33.410	29.077
Plusvalenze gestione caratteristica	57.271	46.779	10.492
Proventi immobiliari	137.844	125.856	11.988
Vendita immobili e terreni *trading*	83.297	79.773	3.524
Proventi diversi	220.161	180.986	39.175
Totale Altri	**1.026.769**	**851.580**	**175.189**
TOTALE	**2.639.039**	**2.513.982**	**125.057**

I contributi da Contratto di Programma, disposti dalla Legge Finanziaria 2008 (e Decreti Legge collegati) e interamente riconducibili alla società RFI SpA, sono legati ai volumi di produzione che condizionano direttamente i programmi di manutenzione sia della rete infrastrutturale che degli impianti industriali.

Si riferiscono all'attività di manutenzione ordinaria dell'infrastruttura, sia della rete convenzionale sia della rete Alta Velocità/Alta Capacità, alle attività di presidio sanitario, di sperimentazione, ricerca e rilascio del certificato di sicurezza alle Imprese Ferroviarie (*business safety*), alle attività di protezione e sicurezza fisica aziendale (*business security*) e al servizio di traghettamento ferroviario da e per la Sardegna e la Sicilia.

I contributi in conto esercizio per l'anno 2008, pari a 1.040.629mila euro, sono stati iscritti in misura pari a quanto stabilito dalla Legge Finanziaria 2008 n. 244 del 24 dicembre 2007, ridotta delle quote rese indisponibili dalla Legge Finanziaria 2007 (ex comma 507 e 758 art. 1).

Il suddetto stanziamento è stato anche ridotto di 11.900mila euro a seguito del D. Lgs n. 162 del 10 Agosto 2007 *"Attuazione delle direttive 2004/49/CE e 2004/51/CE relative alla sicurezza e allo sviluppo delle ferrovie comunitarie"*, che prevede il trasferimento di tale importo all'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie.

La rendicontazione dei contributi di competenza dell'anno 2008, prevista dall'art. 17 del Contratto di Programma, non ha dato luogo ad alcun conguaglio.

Nella voce "Contributi da Stato, Enti Pubblici Territoriali ed altri" sono principalmente compresi:

- i contributi della società Sita SpA (25.152mila euro), riconducibili alle linee in concessione dalla Regione Basilicata e all'intervento governativo a copertura dei maggiori oneri derivanti dal rinnovo del CCNL Autoferrotranvieri siglato a novembre 2006;

- i contributi ricevuti da Cemat SpA (7.371mila euro) da parte dell'Ufficio Federale svizzero a supporto del traffico intermodale;

- i contributi ricevuti dalla società Tevere TPL Scarl (3.180mila euro) dallo Stato e dalle Regioni per i rinnovi contrattuali del CCNL Autoferrotranvieri, oltre ai finanziamenti della Regione Lazio;

- i contributi iscritti da RFI SpA (45.720mila euro) relativi alla quota C (ex comma 758 art.1 Legge Finanziaria 2007) disaccantonata con Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri dell'11 settembre 2008;

- i contributi ricevuti dalle società Cemat SpA (26.490mila euro), Italcontainer SpA (8.082mila euro) e FS Logistica SpA (2.304mila euro) relativi agli incentivi previsti dalla Legge n. 166 del 2002 a favore del trasporto intermodale e riferibili all'anno 2006, riconosciuti con provvedimento n. 3198 del 10 Settembre 2008 del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

La variazione positiva della voce è da ricondurre essenzialmente allo sblocco, intervenuto nell'esercizio, del riconoscimento di taluni contributi.

L'"Utilizzo del fondo ristrutturazione *ex lege* n. 448/98 e relativo fondo integrativo", effettuato da RFI SpA, è relativo alla totale copertura degli oneri di ammortamento dell'esercizio delle immobilizzazioni immateriali (3.828mila euro) e materiali (443.304mila euro) e delle minusvalenze ordinarie da dismissione cespiti (1.065mila euro).

L'"Utilizzo del fondo oneri e perdite patrimoniali" è riconducibile alla Capogruppo ed è relativo alla parziale copertura del costo degli ammortamenti dei cespiti dell'esercizio (1.784mila euro) e degli oneri finanziari generati dal contratto di finanziamento con la Banca OPI SpA (3.483mila euro).

La voce "Contributi sostitutivi regimi tariffari speciali", relativa ad RFI SpA, accoglie gli effetti del cambiamento delle modalità di gestione dei regimi tariffari speciali del settore elettrico, avvenuta dal 1° gennaio 2005, a seguito della delibera AEEG n° 148 del 2004. L'aumento di

64.805mila euro, rispetto all'esercizio precedente, è legato alle mutate condizioni del mercato elettrico, che ha registrato un considerevole aumento dei costi e di conseguenza un proporzionale aumento dei rimborsi da parte della Cassa Conguagli (CCSE). Pertanto l'incremento della posta va correlato con il corrispondente aumento della voce di costo relativo all'energia elettrica.

Infine, con l'entrata nel mercato libero dell'energia elettrica, a partire dal 1° maggio 2008, RFI SpA acquista l'energia occorrente per la trazione ferroviaria operando direttamente sulla borsa elettrica nazionale, accedendo così ad ulteriori contributi e componenti attive previsti per i soggetti che operano sul mercato libero, pari nel 2008 a 18.000mila euro.

Nell'ambito delle "Sopravvenienze attive da normale aggiornamento stime" si segnalano quelle iscritte dalla Capogruppo per cancellazione di fondi eccedenti (19.800mila euro) e da Trenitalia SpA per il riconoscimento da parte del Ministero dell'Economia e delle Finanze della quota 2007 dei corrispettivi per il contratto di servizio pubblico viaggiatori, merci e regioni a statuto speciale (19.405mila euro).

Le "Plusvalenze gestione caratteristica" accolgono essenzialmente quelle rilevate da RFI SpA (49.035mila euro), e sono riconducibili principalmente alla vendita di complessi immobiliari presso la città di Genova e ai decreti di esproprio delle Ferrovie del Gargano.

Nella voce "Proventi immobiliari" sono da menzionare i ricavi per locazione di immobili conseguiti da RFI SpA, che registrano un incremento pari a 1.806mila euro, essenzialmente a seguito della definizione contrattuale per l'utilizzo delle edicole di stazione e della rinegoziazione di contratti scaduti nel corso del 2008 con la società Messaggerie Shop (ex Via Vai). L'incremento residuale della voce è riconducibile essenzialmente alle società Grandi Stazioni SpA (3.807mila euro) e Centostazioni SpA (2.662mila euro).

Le vendite di immobili e terreni *trading*, riconducibili alla Capogruppo, derivano per 67.137mila euro dalla cessione di immobili e per 16.160mila euro dalla cessione di terreni.

COSTI DELLA PRODUZIONE

I costi della produzione ammontano a 10.015.136mila euro, con una variazione in diminuzione di 19.270mila euro rispetto all'esercizio 2007.

Essi risultano così composti:

Descrizione	2008	2007	Variazioni
Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	1.428.310	1.249.132	179.178
Servizi	2.175.524	2.199.615	(24.091)
Godimento beni di terzi	163.623	165.106	(1.483)
Personale	4.550.639	4.717.151	(166.512)
Ammortamenti e svalutazioni	1.279.750	1.174.106	105.644
Variazione delle rimanenze di materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	(13.659)	3.400	(17.059)
Accantonamenti per rischi	286.120	334.657	(48.537)
Altri accantonamenti	2.794	63.130	(60.336)
Oneri diversi di gestione	142.035	128.109	13.926
TOTALE	**10.015.136**	**10.034.406**	**(19.270)**

Il dettaglio delle voci che costituiscono i costi della produzione è illustrato nelle tabelle e nei commenti di seguito esposti.

Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci

La voce ammonta a 1.428.310mila euro ed è così dettagliata:

Descrizione	2008	2007	Variazioni
Acquisto di materiali	800.410	733.025	67.385
Energia elettrica per la trazione dei treni	559.631	464.491	95.140
Illuminazione e forza motrice	68.269	51.616	16.653
TOTALE	**1.428.310**	**1.249.132**	**179.178**

La variazione in aumento della voce "Acquisto di materiali" (67.385mila euro) rispetto all'esercizio precedente è attribuibile principalmente a RFI SpA (35.147mila euro) e a Trenitalia SpA (26.001mila euro).

Per RFI SpA l'aumento registrato è conseguente ai maggiori acquisti per magazzino (30.268mila euro), a seguito dell'incremento dei contratti rispetto al 2007 e dell'incremento dei costi di approvvigionamento sul mercato delle materie prime (in particolare rame e acciaio), all'aumento del costo del gasolio (3.809mila euro) e all'incremento dei costi di acquisto vestiario e uniformi per 1.285mila euro.

Per Trenitalia SpA l'incremento è riconducibile in parte all'aumento del costo del gasolio, per circa 10.000mila euro e in parte all'acquisto dei materiali impiegati nella manutenzione incrementativa e corrente, anche a seguito di maggiori attività di *revamping* interno.

Il notevole incremento di costi per energia elettrica, illuminazione e forza motrice, è imputabile ad RFI SpA (83.520mila euro per energia elettrica per trazione e 15.484mila euro per illuminazione e forza motrice) ed al Gruppo TX Logistik (11.619mila euro), ed è legato al generale incremento delle tariffe, nonché al cambio della modalità di acquisto dell'energia, da parte di RFI SpA, avviato dal 1° maggio 2008 in poi, tramite operazione diretta sulla borsa elettrica nazionale, come già descritto nel commento alla voce "Altri ricavi e proventi".

Servizi

La voce ammonta a 2.175.524mila euro ed è così dettagliata:

Descrizione	2008	2007	Variazioni
Servizi e lavori appaltati:			
-pulizia	223.283	222.222	1.061
-servizi sostitutivi	3.666	5.306	(1.640)
-altri	314.324	314.668	(344)
Manutenzioni e riparazioni:			
-beni immobili	221.399	231.787	(10.388)
-beni mobili	248.392	257.864	(9.472)
Concorsi e compensi ad altre ferrovie	18.135	23.461	(5.326)
Consulenze	3.026	3.897	(871)
Prestazioni professionali	50.792	56.124	(5.332)
Prestazioni personale in prestito	9.890	9.960	(70)
Utenze	72.443	70.923	1.520
Premi assicurativi	77.792	80.185	(2.393)
Spese postali e postelegrafoniche	2.828	2.867	(39)
Software	121.128	129.899	(8.771)
Carrozze letto e ristorazione	78.156	87.143	(8.987)
Provvigioni	77.514	80.618	(3.104)
Pubblicita' e *marketing*	12.373	11.730	643
Compensi organi sociali	4.175	4.432	(257)
Istruzione professionale	5.814	6.192	(378)
Buoni pasto e mense	64.694	63.007	1.687
Viaggi e soggiorno	50.010	48.899	1.111
Trasporti e spedizioni	317.323	307.491	9.832
Altre prestazioni di terzi	198.369	180.940	17.429
TOTALE	**2.175.524**	**2.199.615**	**(24.091)**

Le variazioni in aumento più significative riguardano:

- "Trasporti e spedizioni", che presentano un incremento di 9.832mila euro dovuto all'effetto degli incrementi registrati da Trenitalia SpA (11.362mila euro), prevalentemente per il riaddebito dei servizi merci effettuati in *"sous traitance"* con altri vettori, da Tevere TPL Scarl (11.650mila euro), a seguito di un maggior ricorso rispetto all'anno precedente a servizi forniti da terzi, da Italia Logistica Srl (5.114mila euro), entrata nell'area di consolidamento nel presente esercizio, e da Cemat SpA (4.238mila euro), parzialmente compensato dal decremento registrato da FS Logistica SpA (27.770mila euro);

- "Altre prestazioni di terzi" (17.429mila euro), il cui incremento è dovuto principalmente a Trenitalia SpA (6.568mila euro) ed a RFI SpA (8.437mila euro), a seguito della stipula della nuova Convenzione in data 7 novembre 2007 tra il Ministero dell'Interno/Polizia Ferroviaria ed il Gruppo FS, nella quale sono previste nuove quote per le indennità di vigilanza negli scali e nelle stazioni e di scorta sui treni.

Le variazioni in diminuzione più significative riguardano:

- "Manutenzioni e riparazioni su beni immobili", che subiscono un decremento di 10.388mila euro, imputabile in prevalenza ad RFI SpA (14.048mila euro), a seguito dell'effetto combinato della diminuzione dei costi di manutenzione della linea infrastrutturale, pari a 10.573mila euro (di cui rete tradizionale per 9.662mila euro e rete AV/AC per 911mila euro), del decremento dei costi per manutenzione eccezionale per 5.294mila euro a seguito di minori interventi per calamità naturali ed eccezionali, e dell'aumento dei costi di manutenzione dei fabbricati per 3.419mila euro, a seguito di maggiori interventi focalizzati principalmente alle aree aperte al pubblico e quindi di maggior impatto sulla clientela (atrii, marciapiedi e pensiline, sottopassi, scale, rampe di accesso, etc.) nonché alle aree di interscambio e di accesso ai fabbricati viaggiatori. Tale diminuzione è parzialmente compensata dagli incrementi registrati da Ferservizi SpA (2.128mila euro) e da Grandi Stazioni SpA (1.902mila euro);

- "Manutenzione beni mobili", la cui diminuzione (9.472mila euro) è riconducibile principalmente all'effetto compensativo tra il decremento registrato in prevalenza da Trenitalia SpA (20.315mila euro), grazie al proseguimento della razionalizzazione degli interventi manutentivi, e gli incrementi registrati da RFI SpA (4.618mila euro), a seguito di maggiori interventi effettuati sulle locomotive di manovra acquisite con la scissione del ramo manovra dal 1° gennaio 2008 da Trenitalia SpA, nonché sugli automezzi di servizio e sulle navi traghetto, da Tevere TPL Scarl (2.779mila euro), per i maggiori interventi manutentivi eseguiti, soprattutto a fronte di specifiche richieste delle società appaltanti i servizi di trasporto, e da Sita SpA, a seguito dei maggiori interventi in relazione alla vetustà del parco;

- *"Software"*, i cui decrementi più significativi sono registrati da RFI SpA (6.567mila euro), a seguito di una rinegoziazione dei contratti di manutenzione ed assistenza dei sistemi di supporto alla circolazione e ad interventi con l'*outsourcer* TSF in merito alla gestione e manutenzione delle applicazioni informatiche, e da a Trenitalia SpA (1.706mila euro);

- "Carrozze letto e ristorazione", il cui decremento di 8.987mila euro è imputabile a Trenitalia SpA, a seguito della razionalizzazione conseguita nella gestione dei servizi a bordo.

Si segnala infine che, per una migliore e più dettagliata rappresentazione, nel corso dell'esercizio 2008 sono state effettuate alcune riclassifiche, che hanno interessato anche i saldi dell'esercizio 2007 come da seguente dettaglio:

- dalla voce "Altri" dei "Servizi e lavori appaltati", alle voci "Trasporti e spedizioni" per 7.466mila euro, "Manutenzioni beni mobili" per 2.195mila euro, "Premi assicurativi" per 767mila euro ed a "Pubblicità e *marketing*" per 221mila euro;

- dalla voce "Servizi sostitutivi" dei "Servizi e lavori appaltati", alla voce "Trasporti e spedizioni" per 9.738mila euro;

- dalla voce "Pubblicità e *marketing*" alla voce "Altri servizi di terzi" per 1.038mila euro;

- dalla voce "Trasporti e spedizioni" alla voce "Noli materiale ferroviario e bus" dei "Costi per godimento beni di terzi" per 8.889mila euro.

Godimento di beni di terzi

La voce ammonta a € 163.623mila euro ed è così dettagliata:

Descrizione	2008	2007	Variazioni
Locazioni immobili	30.158	31.320	(1.162)
Canoni d'uso *hardware* e *software*	25.881	29.198	(3.317)
Noli materiale ferroviario e bus	87.262	80.807	6.455
Altri costi	20.322	23.781	(3.459)
TOTALE	**163.623**	**165.106**	**(1.483)**

La diminuzione della voce "Locazioni immobili" è attribuibile ai decrementi registrati essenzialmente dalla Capogruppo (1.145mila euro) ed da Trenitalia SpA (1.467mila euro), in prevalenza a seguito degli effetti della politica di razionalizzazione degli spazi, in parte compensati dall'incremento registrato a seguito dell'ingresso nell'area di consolidamento di Italia Logistica Srl (1.011mila euro), consolidata con il metodo proporzionale.

La diminuzione registrata nei "Canoni d'uso *hardware* e *software*" è riconducibile principalmente a Ferservizi SpA (993mila euro), per la sostituzione del sistema informativo immobiliare, ad RFI SpA (866mila euro) ed a Trenitalia SpA (711mila euro).

La voce "Noli materiale ferroviario e bus" subisce un aumento determinato principalmente dall'effetto combinato degli incrementi registrati dal Gruppo TX Logistik (13.574mila euro), da FS Logistica SpA (1.830mila euro) e da Cemat SpA (1.007mila euro) e del decremento registrato da Trenitalia SpA (10.440mila euro) per il minor utilizzo dei carri di proprietà di altri vettori sulle linee ferroviarie nazionali.

Infine la diminuzione degli "Altri costi", riconducibile in buona parte a Trenitalia SpA (3.444 mila euro), è principalmente imputabile alla diminuzione dei canoni di noleggio per apparati cellulari.

Come già descritto nel commento alla voce Costi per servizi, ai fini di una migliore e più dettagliata rappresentazione sono state effettuate delle riclassifiche sui saldi dell'esercizio 2007 dalla voce "Trasporti e spedizioni" dei "Costi per servizi" alla voce "Noli materiale ferroviario e bus" per 8.889mila euro.

Personale

La voce ammonta a 4.550.639mila euro ed è così dettagliata:

Descrizione	2008	2007	Variazioni
Salari e stipendi	3.390.235	3.496.541	(106.306)
Oneri sociali	836.917	831.800	5.117
Trattamento di fine rapporto	309.618	335.007	(25.389)
Altri costi	13.868	53.803	(39.935)
TOTALE	**4.550.639**	**4.717.151**	**(166.512)**

Il decremento registrato alla voce "Salari e stipendi" deriva dall'effetto dell'ulteriore fase di avanzamento del percorso di innovazione tecnologica a supporto della razionalizzazione dei processi industriali che, portando ad una riduzione della consistenza del personale, ha determinato minori oneri in parte compensati dall'incremento delle retribuzioni unitarie, legato alla dinamica dell'inflazione e dei rinnovi contrattuali.

Anche il "Trattamento di fine rapporto" subisce un decremento imputabile sia alla riduzione della consistenza media sopra accennata che alla diminuzione dei costi per indennità di buonuscita.

Infine la voce "Altri costi" registra una diminuzione dovuta principalmente alla scadenza, avvenuta il 31 dicembre 2007, della Legge 243/2004 "superbonus", che aveva previsto un incentivo al rinvio del prepensionamento per coloro che ne avessero fatto richiesta, e di cui si era avvalso un discreto numero di risorse del Gruppo.

Ammortamenti e svalutazioni

La voce ammonta a 1.279.750mila euro ed è così dettagliata:

Descrizione	2008	2007	Variazioni
Ammortamento delle immobilizzazioni immateriali	78.216	84.332	(6.116)
Ammortamento delle immobilizzazioni materiali	1.142.273	1.031.307	110.966
Altre svalutazioni delle immobilizzazioni	437	23.784	(23.347)
Svalutazione dei crediti compresi nell'attivo circolante e delle disponibilità liquide	58.825	34.683	24.142
TOTALE	**1.279.750**	**1.174.106**	**105.644**

La voce "Ammortamento delle immobilizzazioni immateriali" è pari a 78.216mila euro e registra, rispetto all'esercizio 2007, un decremento di 6.116mila euro dovuto prevalentemente a Tevere TPL Scarl (1.794mila euro), alla Capogruppo (1.235mila euro) ed a Trenitalia SpA (956mila euro).

L'"Ammortamento delle immobilizzazioni materiali" ammonta a 1.142.273mila euro e registra un incremento di 110.966mila euro da attribuire essenzialmente all'effetto:

- dell'incremento registrato da Trenitalia SpA (129.307mila euro), a seguito della rideterminazione della vita utile dei rotabili e del conseguente aumento degli ammortamenti del materiale rotabile (170.632mila euro); si precisa che, senza tale rideterminazione, l'incremento dell'ammortamento sui rotabili in esercizio sarebbe stato pari, a fine 2008, a circa 80.925 mila euro;

- del decremento (19.216mila euro) degli ammortamenti di RFI SpA a causa di una diminuzione delle percentuali di utilizzo dell'infrastruttura, correlate alla riduzione della domanda di traffico.

L'incremento degli accantonamenti al fondo svalutazione crediti risente principalmente della svalutazione effettuata da Trenitalia SpA (17.612mila euro) sui crediti per irregolarità di viaggio e delle svalutazioni effettuate da Italcontainer SpA (2.300mila euro) e Cemat SpA (1.500mila euro) a fronte di future perdite presunte sui crediti commerciali.

Variazione delle rimanenze di materie prime, sussidiarie, di consumo e merci

La voce evidenzia una variazione delle scorte in aumento di 13.659mila euro essenzialmente a seguito dell'incremento delle stesse, registrato da Trenitalia SpA (11.439mila euro), derivante dall'aumento delle giacenze di magazzino (26.445mila euro), compensato dalla svalutazione integrale dei ricambi con rotazione superiore ai dieci anni (15.000mila euro), e da RFI SpA (1.558mila euro), derivante da un decremento delle scorte per 2.802mila euro e da un utilizzo del fondo svalutazione per 4.360mila euro.

Accantonamenti per rischi e altri accantonamenti

La voce ammonta a 288.914mila euro ed è così dettagliata:

Descrizione	2008	2007	Variazioni
Accantonamenti per rischi			
- Contenzioso nei confronti del personale e dei terzi	119.013	216.183	(97.170)
- Altri rischi	167.106	118.474	48.632
	286.120	334.657	(48.537)
Altri accantonamenti			
- Altri	2.794	63.130	(60.336)
	2.794	63.130	(60.336)
TOTALE	**288.914**	**397.787**	**(108.873)**

Gli accantonamenti per "Contenzioso nei confronti del personale e dei terzi" sono riconducibili principalmente a RFI SpA (84.282mila euro), per contenzioso civile a seguito della revisione delle possibili soccombenze in contestazione con i terzi, e per contenzioso del lavoro, conseguente principalmente ad una più puntuale riquantificazione delle singole cause con il personale, a Trenitalia SpA (26.623mila euro), a Sita SpA (3.525mila euro) ed a Grandi Stazioni SpA (2.034mila euro).

La voce "Altri rischi", pari a 167.106mila euro, è composta prevalentemente dagli accantonamenti effettuati da RFI SpA (152.540mila euro) a fronte dell'aggiornamento delle stime riferite a probabili passività potenziali.

Ulteriori informazioni sono riportate nel commento delle corrispondenti voci dello Stato Patrimoniale.

Oneri diversi di gestione

La voce ammonta a 142.035mila euro, accoglie costi di natura residuale, ed è così dettagliata:

Descrizione	2008	2007	Variazioni
Costi diversi			
- Minusvalenze da alienazione beni del ciclo produttivo	32.705	5.334	27.371
- Spese di rappresentanza	810	1.035	(225)
- Quote associative e contributi ad Enti vari	15.220	14.039	1.181
- Sopravvenienze passive da normale aggiornamento stime	26.752	24.958	1.794
- Altri	13.338	21.712	(8.374)
	88.824	67.078	21.746
Oneri tributari			
- IVA non detraibile	18.840	10.780	8.060
- ICI	15.308	28.385	(13.077)
- Altre imposte	19.063	21.866	(2.803)
	53.211	61.031	(7.820)
TOTALE	**142.035**	**128.109**	**13.926**

La voce "Minusvalenze da alienazione beni del ciclo produttivo" accoglie essenzialmente l'accantonamento al fondo svalutazione materiale rotabile da radiare di Trenitalia SpA (31.018mila euro), per adeguare il valore dei rotabili destinati alla vendita al loro presunto valore di realizzo.

Le sopravvenienze passive sono attribuibili prevalentemente a Cemat SpA (14.321mila euro), per la retrocessione ai clienti, fornitori e *partners* a fronte dei contributi Legge 166/2002 decretati nell'anno in corso, ma riferiti a contributi sul traffico di anni precedenti, a Grandi Stazioni SpA (4.684mila euro) ed a FS Logistica SpA (2.706mila euro).

La riduzione della voce "ICI" è da riferire essenzialmente a RFI SpA (13.527mila euro), a seguito dell'accantonamento registrato nel 2007 di circa 15.000mila euro, risultato in gran parte esuberante.

PROVENTI ED ONERI FINANZIARI

La gestione finanziaria presenta un saldo negativo di 363.642mila euro con una variazione in aumento di 18.084mila euro rispetto all'esercizio 2007. Essa risulta così composta:

Descrizione	2008	2007	Variazioni
Proventi finanziari			
Proventi da partecipazioni			
- in imprese controllate e collegate	1.041	0	1.041
- in altre imprese	4.349	1.741	2.608
	5.390	1.741	3.649
Altri proventi finanziari			
Da crediti iscritti nelle immobilizzazioni			
- da imprese controllate e collegate	0	0	0
- altri	412	390	22
	412	390	22
Da titoli iscritti nell'attivo circolante che non costituiscono partecipazioni			
costituiscono partecipazioni	227	233	(6)
Proventi diversi dai precedenti			
- da imprese controllate e collegate	1.118	709	409
- da altri			
- interessi attivi su c/c bancari e postali	5.368	4.727	641
- proventi finanziari su altre operazioni di compravendita con obbligo di retrocessione: interessi attivi su pronti c/termine	6.484	5.907	577
- diversi	117.252	98.262	18.990
	130.222	109.605	20.617
Totale proventi finanziari	**136.251**	**111.969**	**24.282**
Oneri finanziari			
Interessi ed altri oneri			
- verso imprese controllate e collegate	765	697	68
- verso altri			
- su debiti obbligazionari	146.783	104.018	42.765
- su debiti verso istituti finanziari	299.852	300.432	(580)
- diversi	37.020	56.137	(19.117)
Totale oneri finanziari	**484.421**	**461.284**	**23.137**
Utili e perdite su cambi			
Utili su cambi			
- realizzati	806	293	513
- da realizzare	1.024	4.389	(3.365)
Perdite su cambi			
- realizzate	589	422	167
- da realizzare	16.715	503	16.212
	(15.473)	3.757	(19.230)
TOTALE PROVENTI E ONERI FINANZIARI	**(363.642)**	**(345.558)**	**(18.084)**

Il saldo della gestione finanziaria è composto principalmente da:

- interessi attivi su c/c bancari e postali realizzati principalmente dalla Capogruppo (2.218mila euro), da Cemat SpA (843mila euro), da Grandi Stazioni SpA (588mila euro) e da FS Logistica SpA (463mila euro);

- interessi attivi su operazioni pronti contro termine, realizzati essenzialmente dalla Capogruppo (6.449mila euro);

- proventi diversi riferibili alla Capogruppo (56.465mila euro), prevalentemente per interessi attivi sui crediti IVA chiesti a rimborso (35.155mila euro), a Fercredit SpA (19.286mila euro) per interessi su crediti verso clienti, a Trenitalia SpA (14.733mila euro), principalmente per interessi attivi maturati su operazioni *collar* e *swap* per 10.395mila euro legati ad operazioni di copertura del rischio di tasso di interesse sulle operazioni di finanziamento a tasso variabile;

- interessi passivi su debiti obbligazionari, relativi ai prestiti sottoscritti dalla Capogruppo con la società Eurofima (146.783mila euro);

- interessi passivi su debiti verso banche ed altri finanziatori sostenuti prevalentemente da TAV SpA (30.643mila euro) per oneri per *Interest rate swap* e per i finanziamenti ricevuti da istituti di credito, da Trenitalia SpA (121.801mila euro), dalla Capogruppo (98.846mila euro), prevalentemente per gli interessi sul prestito contratto con la Cassa Depositi e Prestiti e con BEI, e da RFI SpA (20.419mila euro);

- oneri finanziari diversi, riconducibili alla Capogruppo (13.339mila euro), di cui 5.254mila euro per interessi maturati a favore del Fondo a gestione bilaterale legge 449/97 e 7.890mila euro per le risultanze delle operazioni di *Interest rate swap* collegate alle operazioni di cartolarizzazione/cessione dei crediti fiscali, a Trenitalia SpA (8.827mila euro) ed a RFI SpA (6.363mila euro); il decremento registrato in tale voce è imputabile quasi esclusivamente a Trenitalia SpA (15.973mila euro) ed è conseguente al rimborso, nel corso del 2008, di tutti i prestiti bancari a breve.

Come precisato nella voce "Incrementi di immobilizzazioni per lavori interni" nel corso dell'anno 2008, per rappresentare a livello consolidato l'onere effettivo delle opere realizzate dalla controllata TAV SpA, si è ritenuto opportuno portare la quota parte degli interessi passivi coperti da contributi in conto esercizio, che in precedenza venivano capitalizzati, a diretta riduzione degli oneri finanziari, per un ammontare pari a 80.101mila euro. Ai fini di un omogeneo confronto, analoga riclassifica ha interessato l'esercizio precedente per un importo pari a 36.671mila euro.

RETTIFICHE DI VALORE DI ATTIVITA' FINANZIARIE

Le rivalutazioni e le svalutazioni riferite alle partecipazioni derivano dall'adeguamento delle stesse ai valori dei patrimoni netti al 31 dicembre 2008 e sono così dettagliate:

Rivalutazioni	2008	2007	Variazioni
Alpe Adria SpA	3	4	(1)
Artesia Sas	49	9	40
ATI Rom Srl	109	0	109
Caesar Information Service Scrl	1	0	1
East Rail Srl	3	3	0
Eurogateway Srl	0	26	(26)
Ferrovie Nord Milano SpA	3.211	362	2.849
Logistica SA	550	172	378
Padova Container Service Srl	16	9	7
Pol Rail Srl	165	482	(317)
Sideuropa Srl	238	194	44
Terminal Tremestieri Srl	3	12	(9)
Tilo SA	41	90	(49)
Wisco SpA	0	160	(160)
TOTALE	**4.389**	**1.523**	**2.866**

Svalutazioni	2008	2007	Variazioni
Centro Merci Orte SpA	7	17	(10)
Consorzio Trasporti Integrati	2	2	0
Eurogateway Srl	30	0	30
Ferrovie Nord Milano Autoservizi SpA	79	374	(295)
Friuli Terminal Gate SpA	55	19	36
Grandi Stazioni Edicole Srl	8	10	(2)
Grandi Stazioni Ingegneria Srl	6	0	6
Grandi Stazioni Pubblicità Srl	5	9	(4)
Hannibal SpA	0	397	(397)
Interporto Bergamo Montello SIBEM SpA	3	47	(44)
Isfort SpA	218	110	108
Network Terminali Siciliani SpA	151	81	70
Porta Sud SpA	188	137	51
Quadrante Europa Terminal Gate SpA	198	101	97
Sinter Intermodal Services SpA	0	120	(120)
Sodai SpA	0	437	(437)
Stretto di Messina SpA	1.637	0	1.637
Turismark Scpa in liquidazione	4	0	4
Viaggi e Turismo Marozzi Srl	46	98	(52)
Wisco SpA	145	0	145
TOTALE	**2.782**	**1.959**	**823**

Per una più approfondita trattazione si rimanda alla sezione dell'attivo "Immobilizzazioni finanziarie: Partecipazioni".

PROVENTI ED ONERI STRAORDINARI

La gestione straordinaria presenta un saldo positivo di 329.911mila euro, con una variazione in diminuzione di 218.899mila euro rispetto all'esercizio 2007. Essi risultano così composti:

Descrizione	2008	2007	Variazioni
PROVENTI STRAORDINARI			
- Plusvalenze da alienazioni	15.672	1.743	13.929
- Utilizzo fondo per ristrutturazione industriale e fondo oneri per esodi incentivati	50.556	56.982	(6.426)
- Utilizzo Fondo ristrutturazione *ex lege* 448/98 e relativo fondo integrativo	12.162	3.497	8.665
- Sopravvenienze attive	265.881	317.340	(51.459)
- Altri	132.001	354.204	(222.203)
	476.271	733.766	(257.495)
ONERI STRAORDINARI			
- Minusvalenze da alienazioni	12.165	3.541	8.624
- Imposte esercizi precedenti	7.386	8.421	(1.035)
- Oneri per esodi	66.338	56.982	9.356
- Sopravvenienze passive	51.846	89.312	(37.466)
- Altri	8.625	26.700	(18.075)
	146.360	184.956	(38.596)
TOTALE PROVENTI ED ONERI STRAORDINARI	**329.911**	**548.810**	**(218.899)**

Nell'ambito della gestione straordinaria sono da segnalare:

- l'utilizzo del "Fondo oneri per esodi incentivati" per 2.808mila euro da parte di Ferservizi SpA e l'utilizzo del "Fondo Ristrutturazione Industriale" per 47.747mila euro da parte di Trenitalia SpA, che si contrappone agli oneri per esodi incentivati del personale in esubero, iscritti tra i costi straordinari.

- l'utilizzo da parte di RFI SpA del "Fondo Integrazione Fondo ristrutturazione 448/98" (12.162mila euro) che neutralizza le minusvalenze derivanti dalla vendita e dalla radiazione dei cespiti;

- le sopravvenienze attive, attribuibili principalmente a RFI SpA (221.351mila euro) ed a Trenitalia SpA (31.130mila euro); per RFI SpA i maggior importi riguardano per 137.000mila euro il rilascio del fondo per rischi ed oneri inerenti la vertenza con l'ENEL a fronte di sopraggiunta delibera da parte dell'Authority per l'energia (AEEG), che ha annullato i rischi precedentemente pendenti, per 17.600mila euro per il rilascio del fondo per rischi ed oneri inerenti la vertenza con Cassa Conguaglio, per 10.530mila euro il

rilascio del fondo per rischi ed oneri a seguito della revisione delle possibili soccombenze in contestazione con i terzi e la definitiva conclusione, favorevole per la società, di alcune rilevanti vertenze e, infine, per 16.685mila euro indennizzi assicurativi a seguito di sinistri o furti e per 10.016mila euro la rettifica di stima dell'Irap 2007;

- la voce "Altri proventi straordinari", che comprende 122.049mila euro rilevati da Trenitalia SpA, dei quali 48.151mila euro per multe e penalità applicate ai fornitori per ritardi o irregolarità nelle consegne di nuovo materiale rotabile riscontrati nelle forniture effettuate negli esercizi precedenti, e circa 71.900mila euro quale residuo della somma relativa allo stanziamento originario del contributo di complessivi 400 milioni di euro, riconosciuta dallo Stato a Trenitalia SpA per la remunerazione degli obblighi di servizio pubblico fino al 2003 (art. 1 comma 971 della Legge Finanziaria 2007) ma soggetta alla c.d. "alea TFR" e resa disponibile, nel 2007, dal D.L. n. 81/2007, per 320 milioni di euro, e nel 2008 per l'importo sopra riportato, inferiore di 8,1 milioni di euro rispetto all'ipotesi iniziale;

- gli oneri per esodi, relativi ai costi sostenuti a fronte degli utilizzi precedentemente segnalati nonché agli accantonamenti effettuati da Trenitalia SpA (15.600mila euro), sulla base della previsione di maggior spesa individuale, per realizzare il piano industriale della società;

- le sopravvenienze passive, riconducibili principalmente a RFI SpA (34.842mila euro), a seguito di maggiori costi registrati a titolo di conguaglio di consumi per utenze a seguito dell'adeguamento delle tariffe (16.641mila euro), e a Trenitalia SpA (10.398mila euro).

Imposte sul reddito dell'esercizio correnti, differite e anticipate

Le imposte sul reddito ammontano a € 153.538mila euro con una variazione in diminuzione di 6.712mila euro rispetto all'esercizio 2007. Esse risultano così composte:

Descrizione	2008	2007	Variazioni
Imposte correnti			
-Ires	3.081	1.564	1.517
-Irap	149.046	158.819	(9.773)
- Proventi da adesione al consolidato fiscale			0
	152.126	160.383	(8.257)
Imposte differite e anticipate			
-Anticipate	(3.628)	(19.408)	15.780
-Differite	5.040	19.275	(14.235)
	1.412	(133)	1.545
TOTALE	153.538	160.250	(6.712)

A decorrere dall'esercizio 2004, la Capogruppo e le società controllate hanno aderito al consolidato fiscale.

Con il consolidato nazionale la consolidante effettua, in sede di dichiarazione dei redditi del Gruppo, la determinazione di un'unica base imponibile mediante una compensazione integrale di tutti gli imponibili positivi e negativi. Per effetto delle perdite fiscali conferite nel 2007 da alcune società consolidate, il reddito imponibile del Gruppo è risultato negativo.

Pertanto, le imposte relative all'Ires e, conseguentemente, le imposte anticipate e differite iscritte nell'esercizio dalle società, sono state, ai fini del consolidato, stornate dal conto economico con un impatto positivo pari a 30.264mila euro.

ALTRE INFORMAZIONI

Numero medio dei dipendenti

Il numero medio dei dipendenti del Gruppo FS ammonta a 91.441 unità (96.187 unità nell'esercizio 2007). Per una migliore comparazione con i dati dell'esercizio precedente, nella tabella a) viene esposta la consistenza media sia del personale della Capogruppo che di quello delle controllate Trenitalia SpA, RFI – Rete Ferroviaria Italiana SpA, Ferservizi SpA e Italferr SpA, secondo la classificazione prevista dal nuovo CCNL delle Attività Ferroviarie, in vigore dal 2003.

a) Capogruppo e controllate Trenitalia SpA, RFI – Rete Ferroviaria Italiana SpA, Ferservizi SpA e Italferr SpA

PERSONALE	2008	2007	Variazioni
Dirigenti	978	1.039	(61)
Quadri	14.808	15.165	(357)
Altro personale	70.990	75.321	(4.331)
TOTALE	**86.776**	**91.525**	**(4.749)**

b) Altre società del gruppo

PERSONALE	2008	2007	Variazioni
Dirigenti	68	81	(13)
Quadri	228	246	(18)
Impiegati	1.027	1.065	(38)
Operai	3.342	3.270	72
TOTALE	**4.665**	**4.662**	**3**
CONSISTENZA MEDIA TOTALE	**91.441**	**96.187**	**(4.746)**

I dati non includono i dipendenti delle società Cisalpino AG e Italia Logistica Srl, consolidate con metodo proporzionale, che al 31 dicembre 2008 ammontano rispettivamente a 41 unità e 56 unità.

Compensi ad amministratori e sindaci

Si evidenziano i compensi complessivi spettanti agli Amministratori e ai membri del Collegio Sindacale della Capogruppo per lo svolgimento di tali funzioni anche in altre imprese consolidate.

PERCIPIENTI	2008		2007		Variazioni
Amministratori	4.503	1	2.262	1	2.241
Sindaci	451		145		306
TOTALE	**4.954**		**2.407**		**2.547**

(1) Comprende tutti i compensi spettanti per le cariche di Presidente e Amministratore Delegato, compresi gli importi relativi agli elementi variabili, in coerenza con quanto previsto dal rapporto di amministrazione. L'importo comprende, altresì, gli emolumenti previsti per i rimanenti Consiglieri di Amministrazione.

I compensi dei rappresentanti del Ministero dell'Economia e delle Finanze (Consiglieri e Sindaci) vengono riversati al citato Dicastero.

Cambi utilizzati al 31 dicembre 2008 a raffronto con l'esercizio precedente

Valute estere	Cambio al 31.12.2007	Cambio medio 2007	Cambio al 31.12.2008	Cambio medio 2008
Franco Svizzero	0,6043	0,6088	0,6734	0,6301
Corona Svedese	0,1059	0,1081	0,0920	0,1041
Corona Ceca	0,0376	0,0360	0,0372	0,0401
Corona Danese	-	-	0,1342	0,1341
Leu Rumeno	-	-	0,0249	0,2714

Strumenti finanziari derivati

Nel corso dei precedenti esercizi, come già riportato nel commento alla posta "Debiti", la società TAV SpA ha stipulato alcuni contratti di *Interest Rate Swaps* al fine di trasformare l'indebitamento verso il sistema bancario e finanziario da tasso variabile a tasso fisso, al fine di predefinire e stabilizzare (in un'ottica di lungo periodo) l'onere complessivo dell'indebitamento legato al progetto Alta Capacità/Alta Velocità e con l'obiettivo, anche, di facilitare la determinazione prospettica degli andamenti economici delle iniziative. Inoltre, a seguito della scissione del ramo d'azienda costituito dalla tratta Roma-Gricignano da parte di TAV SpA a favore di RFI SpA, già illustrata nei precedenti bilanci, quest'ultima società ha acquisito un contratto di *Interest Rate Swap* per un valore di 574.747mila euro come capitale originario di riferimento.

La situazione dei contratti risulta, pertanto, essere la seguente:

TAV SpA

Istituto Finanziatore	Capitale originario di riferimento	Valore Nozionale	*Fair value*	Intermediario *Swap*	Data di stipulazione	Data di inizio	Data di scadenza	Parametro di Indicizzazione	Tasso fisso
Interest rate Swaps:									
BEI	425.253	366.190	(47.955)	UBS Warburg	08/04/2002	15/06/2002	15/03/2024	EURIBOR	5,4830%
Cassa Dep. e Prest.	250.000	187.500	(17.788)	Credit Suisse First Boston	22/07/2002	31/12/2002	31/12/2023	EURIBOR	5,0450%
BEI	32.000	30.222	(3.778)	UBS Warburg	23/07/2002	15/12/2002	15/12/2025	EURIBOR	5,3060%
Totale Interest Rate Swaps	***707.253***	***621.815***	***(69.521)***						

RFI SpA

Istituto Finanziatore	Capitale originario di riferimento	Valore Nozionale	*Fair value*	Intermediario *Swap*	Data di stipulazione	Data di inizio	Data di scadenza	Parametro di indicizzazione	Tasso fisso
Interest rate Swap									
BEI	574.747	494.921	(64.813)	UBS Warburg	08/07/2002	15/06/2002	15/03/2024	EURIBOR	5,4830%
Totale Interest Rate Swaps	***574.747***	***494.921***	***(64.813)***						

Inoltre, come già illustrato nel commento alla posta "Crediti delle Immobilizzazioni finanziarie verso altri", nell'ambito delle operazioni di cartolarizzazione dei Crediti IVA del 2003 la Capogruppo ha stipulato un *Interest Rate Swap* con Euterpe Finance.

In tale *swap* la Capogruppo si è impegnata a pagare ad Euterpe Finance i flussi di cassa contrattualmente basati sull'Euribor a sei mesi più *spread*, maturati sulla provvista accesa per il pagamento dell'*Initial Purchase Price*, ed a ricevere gli interessi attivi che l'Agenzia delle Entrate riconoscerà sul capitale oggetto di cessione.

Il criterio di valutazione adottato si basa sull'ipotesi di incasso atteso dei crediti residui, ormai limitati alla sola imposta patrimoniale, entro il 30 giugno 2009. In base all'applicazione di tale criterio - ed eliminando dal computo dei *cash flows* il nuovo semestre dal 20 dicembre 2008 al 20 giugno 2009, per il quale la fissazione dei tassi è già avvenuta – il valore prudenziale di stima risulterebbe negativo e pari a 49mila euro.

In data 12 febbraio 2008, a seguito del totale rimborso dei crediti fiscali avvenuto il 17 aprile 2007 ed al pressoché completo pagamento degli interessi originariamente ceduti, la Capogruppo ha chiuso un secondo *swap*, aventi le medesime caratteristiche del primo, che aveva stipulato con Société Générale.

Al 31 dicembre 2008, infine, Trenitalia SpA ha in corso diciannove contratti di *Interest Rate Swap* e undici contratti di *Interest Rate Collar*, stipulati tramite la Capogruppo, finalizzati alla copertura dei rischi di oscillazione dei tassi di interesse dei prestiti obbligazionari, concessi dalla Capogruppo stessa, e dei mutui erogati dagli istituti di credito. Tutti i contratti di *Interest Rate Collar* conclusi prevedono il pagamento di un premio semestrale pari allo 0,25% (*base act*/360) del valore nominale in essere.

Tutti i derivati conclusi da Trenitalia SpA sono da intendersi "di copertura", in quanto costruiti in modo da replicare perfettamente le caratteristiche del debito coperto in termini di tasso (Euribor 6 mesi), durata e piano di ammortamento. Le operazioni di copertura sul debito sono state poste in essere senza considerare lo *spread* associato al debito sottostante. Il valore al mercato del complessivo portafoglio derivati su tasso di interesse, calcolato con le formule di valutazione *standard* di mercato, è negativo e pari a 84.997mila euro.

Il dettaglio di tali contratti è riportato nelle seguenti tabelle.

Capogruppo

Operazione Sottostante	Capitale originario di riferimento	Valore nozionale	*Fair value*	Interme diario *swap*	Data di stipula zione	Data di inizio	Data di scadenza	Parametro di indicizza zione	Tasso fisso (ammini strato)
Interest rate swap									
Cartolarizzazione Crediti IVA 2004	Gamba Attiva 700.459	Gamba Attiva 282.213							
	Gamba Passiva 830.500	Gamba Passiva 299.000	(49)	Euterpe Finance	31/12/2003	27/05/2004	Max 10 anni	EURIBOR	2,75%

Trenitalia SpA

Debito Coperto	Capitale originario di riferimento	Valore nozionale	*Fair value*	Interme diario *swap*	Data di stipula zione	Data di inizio	Data di scadenza	Parametro di indicizza zione	Tasso fisso
Interest rate swap									
Eurofima8	83.000	83.000	(4.639)	SO GEN	30/05/2005	08/06/2006	08/06/2015	EURIBOR	4,085%
Eurofima7	32.300	32.300	(1.956)	UBM	09/06/2006	15/06/2006	15/06/2016	EURIBOR	4,150%
Eurofima6	44.000	44.000	(2.665)	UBM	09/06/2006	15/06/2006	15/06/2016	EURIBOR	4,150%
Eurofima6	50.000	50.000	(2.728)	SO GEN	31/08/2006	15/06/2006	15/06/2016	EURIBOR	4,065%
Eurofima6	50.000	50.000	(2.746)	SO GEN	31/08/2006	15/06/2006	15/06/2016	EURIBOR	4,070%
Eurofima6	50.000	50.000	(2.357)	RBS	10/11/2006	15/06/2006	15/06/2016	EURIBOR	3,960%
Eurofima11	50.000	50.000	(3.047)	RBS	17/01/2007	06/03/2007	06/03/2015	EURIBOR	4,230%
Eurofima11	65.300	65.300	(3.959)	RBS	22/01/2007	06/03/2007	06/03/2015	EURIBOR	4,225%
Eurofima11	50.000	50.000	(3.032)	MORSTAN	22/01/2007	06/03/2007	06/03/2015	EURIBOR	4,225%
BEI 2005	120.000	120.000	(5.093)	MORSTAN	28/02/2007	27/06/2007	27/12/2017	EURIBOR	4,145%
BEI 2005	120.000	120.000	(5.093)	CR SUISSE	28/02/2007	27/06/2007	27/12/2017	EURIBOR	4,145%
BEI 2005	120.000	120.000	(5.093)	BARCLAYS	28/02/2007	27/06/2007	27/12/2017	EURIBOR	4,145%
BEI 2005	80.000	80.000	(5.491)	CALYON	06/09/2007	21/12/2007	27/12/2017	EURIBOR	4,554%
BEI 2005	80.000	80.000	(5.491	BNP	06/09/2007	21/12/2007	27/12/2017	EURIBOR	4,554%
BEI 2005	40.000	40.000	(2.121)	BNP	06/10/2008	29/12/2008	27/12/2017	EURIBOR	4,310%
Eurofima 21	40.000	40.000	(2.108)	BARCLAYS	06/10/2008	29/12/2008	27/12/2017	EURIBOR	4,305%
Eurofima 21	100.000	100.000	(2.780)	BPN	30/10/2008	05/09/2009	05/09/2013	EURIBOR	3,890%
Eurofima 21	50.000	50.000	(1.204)	BARCLAYS	06/11/2008	05/09/2009	05/09/2013	EURIBOR	3,800%
Eurofima 21	50.000	50.000	(1.121)	BARCLAYS	06/11/2008	05/09/2009	05/09/2013	EURIBOR	3,760%
Totale Interest rate swap	**1.274.600**	**1.274.600**	**(62.724)**						

Debito Coperto	Capitale originario di riferimento	Valore nozionale	*Fair value*	Interme diario *swap*	Data di stipula zione	Data di inizio	Data di scadenza	Parametro di indicizza zione	Tasso CAP	Tasso FLOOR	Premio Annuo
Interest rate collar											
BANCA OPI 2002	60.000	60.000	(1.689)	UBM	16/06/2006	15/12/2006	15/12/2022	EURIBOR	4,700%	3,16%	0,25%
BANCA OPI 2002	60.000	60.000	(1.689)	MPS	16/06/2006	15/12/2006	15/12/2022	EURIBOR	4,700%	3,16%	0,25%
BANCA OPI 2002	120.000	120.000	(3.808)	IMI	11/07/2006	15/12/2006	15/12/2022	EURIBOR	4,900%	3,18%	0,25%
BANCA OPI 2002	72.000	72.000	(2.180)	IMI	13/07/2006	15/12/2006	15/12/2022	EURIBOR	4,900%	3,13%	0,25%
BANCA OPI 2002	48.000	48.000	(1.337)	MPS	14/07/2006	15/12/2006	15/12/2022	EURIBOR	4,850%	3,07%	0,25%
EUROFIMA12	100.000	100.000	(2.439)	SO GEN	17/07/2006	09/10/2006	07/04/2016	EURIBOR	4,700%	2,97%	0,25%
EUROFIMA12	27.000	27.000	(454)	SO GEN	19/09/2006	09/10/2006	07/04/2016	EURIBOR	4,180%	3,10%	0,25%
EUROFIMA12	83.000	83.000	(1.282)	ABN AMRO	19/09/2006	09/10/2006	07/04/2016	EURIBOR	4,120%	3,10%	0,25%
EUROFIMA12	100.000	100.000	(2.064)	ABN AMRO	25/10/2006	10/04/2007	07/04/2016	EURIBOR	4,220%	3,20%	0,25%
BEI 2006	80.000	80.000	(2.703)	CALYON	23/10/2007	28/04/2008	30/04/2018	EURIBOR	4,665%	3,30%	0,25%
BEI 2006	80.000	80.000	(2.718)	CR SUISSE	23/10/2007	28/04/2008	30/04/2018	EURIBOR	4,675%	3,30%	0,25%
Totale Interest rate collar	**830.000**	**830.000**	**(22.273)**								

Nel corso del 2008, al fine di bloccare, limitatamente ad un semestre, il costo del debito indicizzato all'Euribor, sono stati stipulati i seguenti *Forward Rate Agreement/Interest Rate Swap* di breve termine. Le operazioni di copertura sul debito sono state poste in essere senza considerare lo *spread* associato al debito sottostante. Il valore al mercato del complessivo portafoglio derivati su tasso di interesse, calcolato con le formule di valutazione *standard* di mercato, è negativo e pari a 922mila euro.

Debito Coperto	Capitale originario di riferimento	Valore nozionale	*Fair value*	Interme diario *swap*	Data di stipula zione	Data di inizio	Data di scadenza	Parametro di indicizza zione	Tasso fisso
Interest rate FRA									
OPI 2004	100.000	100.000	(265)	BNP	06/11/2008	15/06/2009	15/12/2009	EURIBOR	2,870%
OPI 2004	100.000	100.000	(261)	IMI	06/11/2008	15/06/2009	15/12/2009	EURIBOR	2,862%
OPI 2004	100.000	100.000	(275)	BARCLAYS	06/11/2008	15/06/2009	15/12/2009	EURIBOR	2,890%
Eurofima	120.000	120.000	(121)	IMI	07/11/2008	30/03/2009	30/09/2009	EURIBOR	3,000%
Totale Interest rate swap	**420.000**	**420.000**	**(922)**						

Roma, 22 aprile 2009

Il Consiglio di Amministrazione
L'Amministratore Delegato

ALLEGATO N. 1

ELENCO DELLE IMPRESE INCLUSE NEL CONSOLIDAMENTO CON METODO INTEGRALE

Denominazione	Sede	Capitale Sociale (€/1000)	Società Partecipante	% di Partecipazione
a) Impresa Controllante:				
Ferrovie dello Stato SpA	Roma	38.790.425		
b) <u>Imprese controllate direttamente:</u>				
Fercredit - Servizi Finanziari SpA	Roma	32.500	Ferrovie dello Stato SpA	100
FS Logistica SpA	Roma	435.481	Ferrovie dello Stato SpA	100
FS Sistemi Urbani Srl	Roma	373.498	Ferrovie dello Stato SpA	100
Ferservizi SpA	Roma	43.043	Ferrovie dello Stato SpA	100
Immobiliare Ferrovie Srl	Roma	20	Ferrovie dello Stato SpA	100
Italferr SpA	Roma	14.186	Ferrovie dello Stato SpA	100
Rete Ferroviaria Italiana - RFI SpA	Roma	32.341.275	Ferrovie dello Stato SpA	100
Società Elettrica Ferroviaria – S.EL.F. Srl	Roma	35	Ferrovie dello Stato SpA	100
Trenitalia SpA	Roma	1.033.358	Ferrovie dello Stato SpA	100
Centostazioni SpA	Roma	8.333	Ferrovie dello Stato SpA	59,99
Grandi Stazioni SpA	Roma	4.304	Ferrovie dello Stato SpA	59,99
Sogin Srl	Roma	15.600	Ferrovie dello Stato SpA	55

c)Imprese controllate indirettamente:				
Italcontainer SpA	Milano	5.681	Trenitalia SpA	100
Metropark SpA	Roma	3.016	FS Sistemi Urbani Srl	100
Servizi ferroviari - Serfer Srl	Genova	5.000	Trenitalia SpA	100
Sita SpA	Firenze	3.605	Sogin Srl	100
Terminali Italia Srl	Milano	110	RFI SpA	85
			Cemat SpA	15
Tiburtina Sviluppo Immobiliare SpA	Roma	120	RFI SpA	100
Trenitalia Logistic France Sas	Parigi	1.350	Trenitalia SpA	100
Treno Alta Velocità – T.A.V. SpA	Roma	2.945.212	RFI SpA	100
TX Consulting	Bad Honnef	25	TX Logistik AG	100
TX Logistik Austria	Wels	35	TX Logistik AG	100
TX Logistik Svezia	Malmo	400(1)	TX Logistik AG	100
TX Logistik Svizzera	Basel	50(1)	TX Logistik AG	100
TX Service Management	Bad Honnef	50	TX Logistik AG	100
Società Gestione Terminali Ferro Stradali - SGT SpA	Pomezia-RM	200	RFI SpA	43,75
			Cemat SpA	43,75
Tunnel Ferroviario del Brennero SpA	Roma	81.791	RFI SpA	83,77
FS Formazione SpA	Roma	637	Ferrovie dello Stato SpA	31,40
			Trenitalia SpA	24,8
			RFI SpA	24,8
Italcertifer S.c.p.A	Firenze	480	Ferrovie dello Stato SpA	33,33
			RFI SpA	33,33
Cemat SpA	Milano	7.000	Trenitalia SpA	53,28
Grandi Stazioni Ceska Republika	Praga	240.000(1)	Grandi Stazioni SpA	51
Nord Est Terminal - NET SpA	Padova	1.560	RFI SpA	51
Servizi Ferroviari Portuali - Ferport Srl	Genova	712	Serfer Srl	51
Servizi Ferroviari Portuali – Ferport	Napoli	480	Serfer Srl	51
Società Logistica Ferroviaria Srl	Latina	36	Cemat SpA	51
Tevere TPL S.c.a.r.l.	Roma	10	Sita SpA	51
TX Logistik AG	Bad Honnef	286	Trenitalia SpA	50,99

(1) Dati espressi in valuta locale

ALLEGATO N. 2

ELENCO DELLE IMPRESE INCLUSE NEL CONSOLIDAMENTO CON METODO PROPORZIONALE

Denominazione	Sede	Capitale Sociale (€/1000)	Società Partecipante	% di Partecipazione
Cisalpino AG	Berna	162.500(1)	Trenitalia SpA	50
Italia Logistica Srl	Roma	5.000	FS Logistica SpA	50

(1) Dati espressi in valuta locale

ALLEGATO N. 3

ELENCO DELLE PARTECIPAZIONI VALUTATE CON IL METODO DEL PATRIMONIO NETTO

Denominazione	Sede	Capitale Sociale (€/1000)	Società Partecipante	% di Partecipazione
Artesia Sas	Parigi	220	Trenitalia SpA	50
Galleria di base del Brennero – Brenner Basistunnel BBT SE	Innsbruck	10.240	Tunnel Ferroviario del Brennero SpA	50
Logistica SA	Levallois	37	Trenitalia SpA	50
Lyon-Turin Ferroviarie - LTF Sas	Chambery	1.000	RFI SpA	50
Network Terminali Siciliani SpA	Catania	340	RFI SpA	50
Pol Rail Srl	Roma	2.000	Trenitalia SpA	50
Quadrante Europa Terminal Gate SpA	Verona	1.800	RFI SpA	50
Sideuropa Srl	Milano	450	FS Logistica SpA	50
Tilo SA	Chiasso	2.000(1)	Trenitalia SpA	50
Viaggi e Turismo Marozzi Srl	Bari	1.040	Sita SpA	49
WISCO SpA	Monza	15.615	Trenitalia SpA	49
Eurogateway Srl	Novara	99	Cemat SpA	37
			Trenitalia SpA	11
Porta Sud SpA	Bergamo	810	FS Sistemi Urbani SpA	35
Sinter Intermodal Services SpA (già Sinter Inland Terminal SpA)	Milano	1.550	Italcontainer SpA	35
Padova Container Service Srl	Padova	516	Cemat SpA	34,50
The Sixth Srl	Genova	6.700	Trenitalia SpA	34
Società Alpe Adria SpA	Trieste	777	Trenitalia SpA	33,33
Terminal Tremestieri Srl	Messina	900	RFI SpA	33,33
East Rail Srl	Trieste	130	Trenitalia SpA	32
Atirom Srl	Sibiu	443(1)	Sita SpA	30
Novatrans Italia Srl	Milano	100	Cemat SpA	30
Cesar Information Services - CIS S.c.r.l.	Bruxelles	100	Cemat SpA	25,10
Friuli Terminal Gate SpA	Trieste	817	Cemat SpA	25
Parco Intermodale di Mortara – P.I.MO. Srl	Pavia	300	Cemat SpA	25
COMBIMED SA	Bruxelles	62	Cemat SpA	20
Ferrovie Nord Milano SpA	Milano	130.000	Ferrovie dello Stato SpA	14,74

(1) Dati espressi in valuta locale

ALLEGATO N. 4

ELENCO DELLE ALTRE PARTECIPAZIONI NON CONSOLIDATE

Denominazione	Sede	Capitale Sociale (€/1000)	Società Partecipante	% di Partecipazione	Note
a)Imprese controllate:					
Sap Srl in liquidazione	Roma	997	Ferrovie dello Stato SpA	100	(2)
Grandi Stazioni Pubblicità Srl in liquidazione	Roma	20	Grandi Stazioni SpA	100	(2)
Grandi Stazioni Ingegneria Srl	Roma	20	Grandi Stazioni SpA	100	(3)
TX Logistik Danimarca	Padborg	500(1)	TX Logistik AG	100	(3)
Metroscai S.c.a.r.l. in liquidazione	Roma	10	Ferservizi SpA	75	(2)

(1) Dati espressi in valuta locale
(2) ex art. 28 comma 1, D.lgs. 127/91
(3) ex art. 28 comma 2a), D.lgs. 127/91

ALLEGATO N. 5

ELENCO DELLE IMPRESE ENTRATE NELL'AREA DI CONSOLIDAMENTO NELL'ESERCIZIO DI RIFERIMENTO

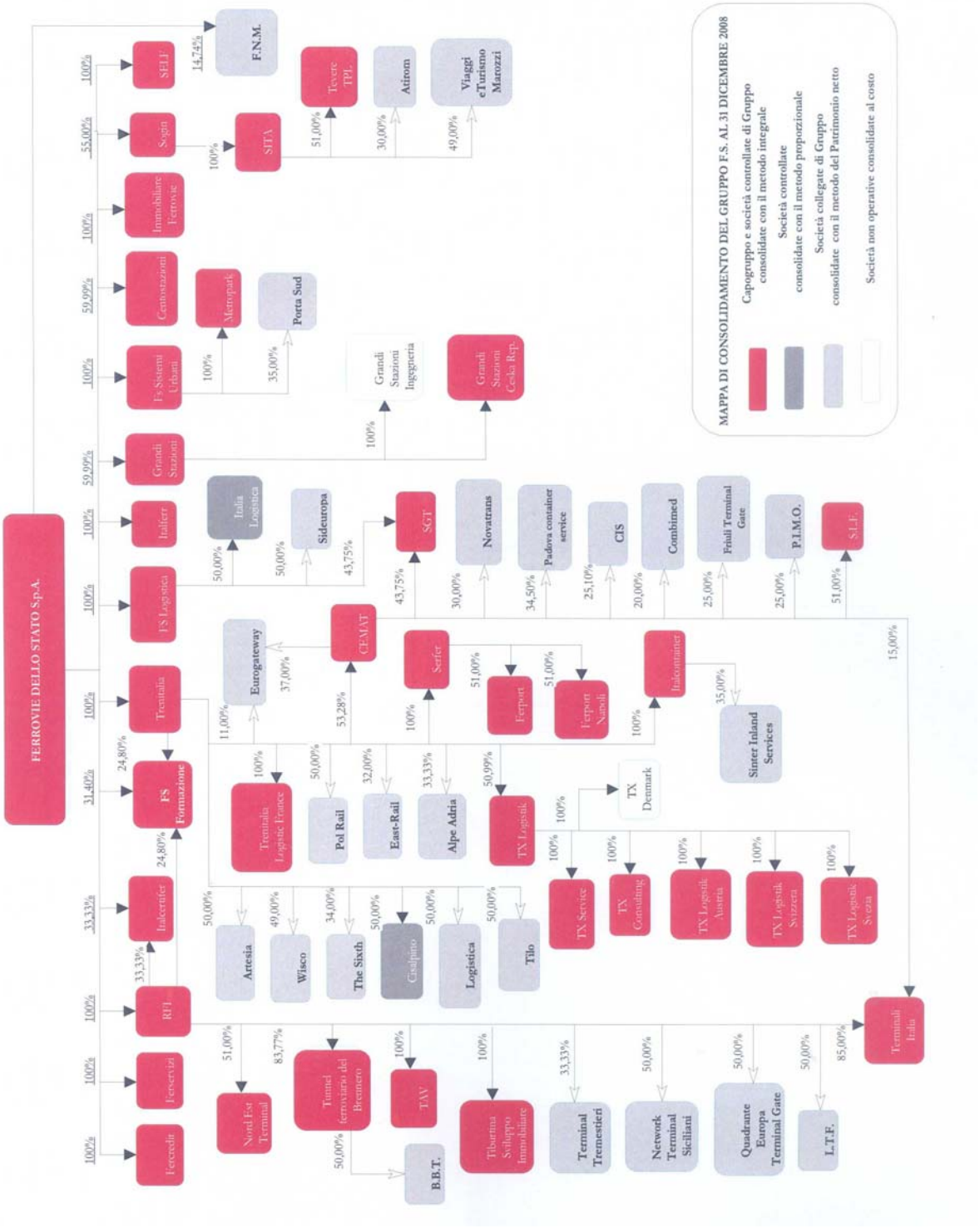
Denominazione	Sede	Capitale Sociale (€/1000)	Società Partecipante	% di Partecipazione
Terminali Italia Srl	Milano	110	RFI SpA	85,00
			Cemat SpA	15,00
FS Formazione SpA	Roma	637	Ferrovie dello Stato SpA	31,40
			RFI SpA	24,8
			Trenitalia SpA	24,8
Italia Logistica Srl	Roma	5.000	FS Logistica SpA	50,00

ALLEGATO N. 6

ELENCO DELLE IMPRESE USCITE DALL'AREA DI CONSOLIDAMENTO NELL'ESERCIZIO DI RIFERIMENTO

Denominazione	Sede	Capitale Sociale (€/1000)	Società Partecipante	% di Partecipazione
Grandi Stazioni Immobiliare Srl	Roma	90	Grandi Stazioni SpA	100
Grandi Stazioni Servizi Srl	Roma	10	Grandi Stazioni SpA	100

ALLEGATO N . 7


MAPPA DI CONSOLIDAMENTO DEL GRUPPO F.S. AL 31 DICEMBRE 2008
Capogruppo e società controllate di Gruppo consolidate con il metodo integrale
Società controllate consolidate con il metodo proporzionale
Società collegate di Gruppo consolidate con il metodo del Patrimonio netto
Società non operative consolidate al costo
FERROVIE DELLO STATO S.p.A.
SELI
F.N.M.
Sogin
STA
Tevere TPL
Atiron
Viaggi eTurismo Marozzi
Immobiliare Ferrovie
Centostazioni
Metropark
Porta Sud
Fs Sistemi Urbani
Grandi Stazioni Ingegneria
Grandi Stazioni Cons. Rep.
Grandi Stazioni
Italferr
Italia Logistica
Sideuropa
SGT
Novatrans
Padova container service
CIS
Combined
Friuli Terminal Gate
P.I.M.O.
S.I.F.
TS Logistici
CEMAT
Eurogateway
Serfer
Ferport
Ferport Vuoli
Italcontainer
Sinter Inland Services
Trenitalia
FS Formazione
Trenitalia Logistic France
Pol Rail
East-Rail
Alpe Adria
TX Logistik
TX Denmark
TX Service
TX Consulting
TX Logistik Austria
TX Logistik Svizzera
TX Logistik Svezia
Italcertifer
Artesia
Wisco
The Sixth
Cisalpino
Logistica
Tilo
RTI
Nord Est Terminal
Tunnel ferroviario del Brennero
TAV
B.B.T.
Tiburtina Sviluppo Immobiliare
Terminal Tremestieri
Network Terminal Siciliani
Quadrante Europa Terminal Gate
L.T.F.
Terminali Italia
Ferservizi
Fercredit

ALLEGATO N. 8

Rendiconto finanziario

(valori in migliaia di euro)		2008	2007
Disponibilità monetarie nette iniziali (1)		**3.898.317**	**2.786.802**
Flusso monetario generato da attività di esercizio			
Utile (perdita) del periodo (2)		15.531	(409.117)
Ammortamenti		1.218.338	1.113.257
Svalutazione di immobilizzazioni		2.587	23.784
Variazione netta fondo T.F.R.		(223.842)	(236.885)
Plus/Minusvalenze da realizzo di immobilizzazioni		(23.039)	(18.803)
Ricavi non monetari (3)		(516.181)	(531.496)
Variazione rimanenze		88.158	37.439
Variazione crediti commerciali e diversi		(102.932)	1.197.863
Variazione ratei e risconti attivi		1.082	(3.438)
Variazione Fondi Rischi ed oneri		(37.838)	104.452
Variazione debiti commerciali e diversi		(225.027)	412.009
Variazione ratei e risconti passivi		459	(274.218)
	Totale	**197.296**	**1.414.847**
Flusso monetario generato da attività di investimento			
Investimenti in:			
- immobilizzazioni immateriali		(177.135)	(148.212)
- immobilizzazioni materiali		(5.844.454)	(6.703.705)
- partecipazioni		(47.918)	34.590
Prezzo di realizzo da alienazioni		111.885	228.302
Variazione Crediti Finanziari		(911)	25.208
Variazione delle altre attività immobilizzate		2.609	(8.385)
	Totale	**(5.955.924)**	**(6.572.202)**
Flusso monetario generato da attività di finanziamento			
Finanziamenti ricevuti/rimborsati		400.580	1.303.954
Contributi in conto capitale		3.414.810	4.983.028
Altre variazioni di patrimonio netto di Gruppo		11.460	(8.806)
Variazione capitale e riserva dei terzi		(10.419)	(9.306)
	Totale	**3.816.431**	**6.268.870**
Flusso monetario complessivo del periodo		**(1.942.197)**	**1.111.515**
Disponibilità monetarie nette finali (1)		**1.956.120**	**3.898.317**

(1) Il dato include le operazioni di impiego fonti a breve termine: 388.269mila euro nel 2007 e 20.892mila euro nel 2008.

(2) Il dato considera l'intero risultato consolidato, ivi incluso quello di competenza dei terzi.

(3) Rappresentati da utilizzi di fondi rischi ed oneri iscritti alla voce A) 5 - "Altri ricavi e proventi" e alla voce E) 20 - "Proventi straordinari".

ATTESTAZIONE DELL'AMMINISTRATORE DELEGATO E DEL DIRIGENTE PREPOSTO ALLA REDAZIONE DEI DOCUMENTI CONTABILI SOCIETARI RELATIVA AL BILANCIO CONSOLIDATO DEL GRUPPO FERROVIE DELLO STATO AL 31 DICEMBRE 2008

1. I sottoscritti Mauro Moretti e Vittorio de Silvio, nella qualità rispettivamente di Amministratore Delegato e di Dirigente Preposto alla redazione dei documenti contabili societari di Ferrovie dello Stato S.p.A., tenuto conto:

   - di quanto previsto dall'art. 16 dello Statuto sociale di Ferrovie dello Stato S.p.A.;
   - di quanto precisato nel successivo punto 2;

   attestano:

   - l'adeguatezza in relazione alle caratteristiche del Gruppo Ferrovie dello Stato, e
   - l'effettiva applicazione

   delle procedure amministrative e contabili per la formazione del bilancio consolidato nel corso dell'esercizio 2008.

2. Al riguardo si segnala che:
   a. la valutazione dell'adeguatezza e dell'effettiva applicazione delle procedure amministrative e contabili per la formazione del bilancio consolidato del Gruppo Ferrovie dello Stato si è basata su un modello interno definito in coerenza con l'*"Internal Control – Integrated Framework"* emesso dal *"Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission"* che rappresenta un *framework* di riferimento per il sistema di controllo interno generalmente accettato a livello internazionale;
   b. da tale valutazione sono emerse esigenze di miglioramento nel sistema di controllo interno amministrativo – contabile con riferimento alle società Sita, Sogin e Grandi Stazioni, a fronte delle quali sono stati richiesti specifici piani di azione correttivi, oltre al ridisegno/integrazione del *corpus* delle procedure esistenti;

c. il processo di completamento, di verifica di adeguatezza e di effettiva applicazione di talune procedure amministrative e contabili si perfezionerà nel corso del corrente esercizio.

3. Si attesta, inoltre, che il bilancio consolidato:

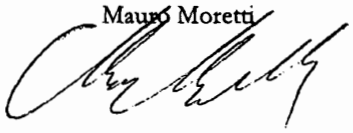
   a. corrisponde alle risultanze dei libri e delle scritture contabili;

   b. è redatto in conformità alle norme di legge interpretate ed integrate dai principi contabili emessi dall'Organismo Italiano di Contabilità e, a quanto consta, è idoneo a fornire una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale, economica e finanziaria dell'insieme delle imprese incluse nel consolidamento.

Roma, 11/03/09

L'Amministratore Delegato

Mauro Moretti



Il Dirigente Preposto alla redazione dei documenti contabili societari

Vittorio de Silvio



PAGINA BIANCA

RELAZIONE DEL COLLEGIO SINDACALE

PAGINA BIANCA

Il Collegio Sindacale

**RELAZIONE DEL COLLEGIO SINDACALE
DI FERROVIE DELLO STATO S.p.A
AL BILANCIO CONSOLIDATO 2008**

Signori Azionisti,

il Consiglio di Amministrazione ha rimesso al Collegio Sindacale, unitamente al progetto di bilancio della Società capogruppo, il bilancio consolidato al 31.12.2008 redatto in conformità delle disposizioni contenute nel D.Lgs 9 aprile 1991, n. 127, nonché la relazione sulla gestione.
Tale bilancio espone un utile di € 15.530.828 (€ 7.678.428 di pertinenza del Gruppo) che trova riscontro nello stato patrimoniale del Gruppo, il cui patrimonio netto ammonta a € 36.210.076.367. Il suesposto risultato anticipa gli obiettivi operativi previsti nel piano industriale 2007/2011 ed evidenzia un miglioramento significativo sia rispetto all'esercizio 2007 (che si era chiuso con una perdita di € milioni 409) e sia rispetto alle previsioni di budget 2008 (che prevedevano una perdita di € milioni 489).
Tale consistente miglioramento è stato determinato dall'incremento dei ricavi complessivi (+131 milioni) – anche per effetto dell'adeguamento tariffario sulla media e lunga percorrenza, cui peraltro si contrappone una lieve diminuzione dei ricavi rinvenienti dal comparto merci nazionale ed internazionale per circa 11 milioni di euro – dalle maggiori risorse pubbliche stanziate per i contratti di servizio e per i servizi di infrastruttura (+98 milioni) che, in uno con la riduzione dei costi operativi ed in particolare del costo del lavoro (-166 milioni) ed in presenza di maggiori capitalizzazioni rispetto al 2007 (+ 334 milioni), hanno permesso al margine operativo lordo di attestarsi ad un valore positivo di 1.035 milioni di euro, laddove nell'esercizio precedente l'analogo differenziale si era attestato ad un importo di segno negativo pari a 463 milioni di euro.
La gestione 2008 ha fatto quindi registrare ricavi complessivi pari a 7.816 milioni di euro ed ha peraltro beneficiato di componenti straordinarie per 337 milioni di euro che comprendono 265 milioni di euro relativi a rilascio di fondi e 72 milioni di euro di contributo statale per gli obblighi di servizio pubblico fino al 2003.

Significative sono state le operazioni riferite all'"ammortamento del materiale rotabile" e alla "rivalutazione degli immobili".

Hanno inciso negativamente sul risultato gli aumenti registrati dagli ammortamenti (+97 milioni), cui si aggiunge il sensibile peggioramento del saldo della gestione finanziaria dovuto ai maggiori oneri per i finanziamenti accesi (+49 milioni) per sostenere gli investimenti pari a 6.096 milioni di euro, diminuiti rispetto a quelli consuntivati nel 2007, pari a 6.864 milioni di euro.

In un quadro di complessivo miglioramento dell'andamento economico di Gruppo, si pone all'attenzione la situazione patrimoniale-finanziaria di Trenitalia che, versando già nel 2006 nelle condizioni previste dall'art. 2446 del c.c., al 31.12.2007 aveva accumulato perdite non ripianate per complessivi € 2.047,3 milioni, a fronte di un capitale sociale di € 2.570 milioni e di riserve per € 510.8 milioni, per cui l'Assemblea dell'8 aprile 2008 ha deliberato la riduzione del capitale sociale a copertura delle perdite pregresse , dopo l'utilizzo delle riserve disponibili.

Il Collegio preso atto di quanto evidenziato dagli Amministratori, segnala la necessità della integrale copertura degli oneri connessi all'esercizio del servizio universale e l'esigenza di una ineludibile ricapitalizzazione di Trenitalia, società che dovrà fronteggiare la concorrenza, tenuto conto della liberalizzazione del mercato del trasporto passeggeri.

Si fa presente, a tal proposito, che il Piano di Impresa 2007/2011 prevedeva una ricapitalizzazione di Trenitalia per 1.000 milioni di euro nel 2008 e 1.000 milioni di euro nel 2009, il cui processo al momento non risulta avviato e, pertanto, in assenza di auspicabili interventi sul capitale proprio della controllata, appare assolutamente necessario procedere ad una complessiva revisione dello stesso.

Nell'anno 2009 sarà necessario proseguire l'azione di rigido controllo dei costi ai fini del loro ulteriore contenimento e proseguire la realizzazione degli investimenti programmati secondo le priorità individuate, sia sul versante infrastrutturale sia riguardo al rinnovo del materiale rotabile, in funzione delle effettive risorse disponibili, e questo per non appesantire ancora di più l'esposizione complessiva del Gruppo, i cui debiti hanno raggiunto i 21,5 miliardi di euro.

Il Gruppo ha fatto ricorso a contratti derivati finalizzati alla copertura dei rischi di oscillazione dei tassi di interesse dei prestiti obbligazionari e dei debiti verso il sistema bancario e finanziario, per un capitale originario di 3.806,6 milioni di euro, con un aumento di 700 milioni di euro rispetto all'esercizio precedente, che presentano un *fair value* negativo pari a 220 milioni di euro; tali operazioni hanno determinato nell'esercizio 2008, proventi finanziari per 10,4 milioni di euro ed oneri finanziari per 6,1 milioni di euro, di cui la quota pari a 3,1 milioni di euro di pertinenza di RFI è stata capitalizzata.

Si evidenzia, infine, che la posizione finanziaria netta è passata da 6.741 a 9.210 milioni di euro, mentre i mezzi propri sono aumentati da 36.016 a 36.210 milioni di euro, con un peggioramento del rapporto debt/equity da 0,19 a 0,25.

I fatti più rilevanti che hanno caratterizzato la gestione del Gruppo Ferrovie dello Stato nell'esercizio 2008 sono i seguenti:

- il 30 gennaio il Consiglio di amministrazione di RFI ha deliberato un aumento del capitale sociale pari a euro 250.000.000,00 laddove Ferrovie dello Stato S.p.A, socio unico, ha provveduto a sottoscrivere e versare l'intero aumento di capitale. In data 2 febbraio 2009, a seguito dell'ulteriore aumento di capitale per euro 250.000.000,00, deliberato dal Consiglio di amministrazione di RFI del 30 gennaio 2009, Ferrovie dello Stato S.p.A ha provveduto a sottoscrivere anche detto aumento. A seguito di ciò, pertanto, il capitale sociale di RFI si è attestato a euro 32.591.275.131,00;
- l'Assemblea di Trenitalia S.p.A, in data 8 aprile 2008, ha deliberato la riduzione del capitale sociale per euro 1.536.635.000,00 portandolo da euro 2.569.893,00 ad euro 1.033.358.000,00 a copertura delle perdite accumulate;
- il processo di ammortamento del materiale rotabile ha subìto un significativo cambiamento. I rotabili di Trenitalia, infatti, similmente alla metodologia seguita dalle compagnie aeree per i propri velivoli, sono stati segmentati in unità autonome, attribuendo alle stesse una vita utile differenziata (component approach). Tutto ciò ha comportato una variazione economica positiva sul risultato netto pari a 110 milioni di euro;
- la rivalutazione degli immobili di alcune officine provenienti dalla scissione Ferrovie Real Estate in favore di Trenitalia il cui ammontare è pari a 190 milioni di euro. Tale operazione è stata effettuata ai sensi dell'art.15- commi 16-23- del decreto legge 29 novembre 2008 n°185, convertito dalla legge 28 gennaio 2009, n°2 (c.d. decreto "anti-crisi") che ha consentito di rivalutare nel bilancio al 31 dicembre 2008 il valore degli immobili ad esclusione di aree fabbricabili e dei c.d."immobili merce"; il saldo attivo di detta rivalutazione pari a 177 milioni di euro è stato accantonato in una riserva di Rivalutazione specifica, al netto del valore del Fondo imposte differite, appositamente costituito;
- " asset allocation": in linea con il Piano Industriale 2007-2011, si è dato avvio ad un profondo processo di riorganizzazione, risanamento e sviluppo del Gruppo che con riferimento agli asset immobiliari, indica tra gli obiettivi prioritari da realizzare quello

della ottimizzazione della redditività del patrimonio non strumentale all'esercizio anche al fine di generare risorse finanziarie. Per il perseguimento di tali obiettivi e allo scopo di ottenere una più razionale allocazione degli asset all'interno del Gruppo, coerente con l'attività di impresa di ciascuna società, è stato avviato un percorso di riassetto del patrimonio. In tale contesto si sono effettuate le operazioni societarie che hanno portato alla costituzione delle società dedicate FS Logistica e FS Sistemi Urbani, rispettivamente orientate, la prima, allo sviluppo del business della logistica e, la seconda, alle valorizzazioni immobiliari;

- in linea con il Modello di governance del Gruppo Ferrovie dello Stato, ai fini della legge 262/2005, per consentire l'attivazione di un capillare e più adeguato sistema di controllo interno amministrativo contabile nel Gruppo, si è proceduto alla introduzione delle figure dei Dirigenti Preposti nelle principali società controllate ed in quelle con più elevati elementi di rischio. Pertanto, nel febbraio 2008, il Consiglio di amministrazione ha deliberato di procedere all'istituzione della figura del Dirigente Preposto alla redazione dei documenti contabili societari nelle principali società controllate (DP). Successivamente sono stati nominati dai rispettivi Consigli di amministrazione i DP delle seguenti società controllate: Trenitalia S.p.A. (maggio 2008); RFI S.p.A. (maggio 2008); Grandi Stazioni S.p.A.(settembre 2008); Sita S.p.A./Sogin S.r.l (ottobre 2008); Centostazioni S.p.A.(gennaio 2009). Il Modello prevede che il Dirigente Preposto della Capogruppo:

  -definisca le Linee Guida metodologiche con riferimento al modello di redazione delle procedure amministrativo contabili e l'effettuazione dei test di operatività delle procedure;

  -definisca il perimetro dei processi oggetto di analisi per il rilascio dell'attestazione annuale;

  -predisponga il piano di attività annuale sia con riferimento alla redazione delle procedure che all'effettuazione dei test di operatività;

  -definisca i flussi informativi tra i diversi attori coinvolti;

  - predisponga le procedure di Gruppo e di FS ed effettua/coordina i test relativi;

  - approvi le procedure societarie tramite Quality Assurance;

  -coordini/ monitori il rispetto del piano e degli indirizzi/standard forniti.

  I Dirigenti Preposti delle Società del Gruppo: condividono/integrano il piano di attività predisposto dal DP di Capogruppo; predispongono le procedure amministrativo–

contabili societarie; effettuano/coordinano le attività di test di operatività delle procedure societarie.

- l'Amministratore delegato ed il Dirigente Preposto alla redazione dei documenti contabili, nell'ambito dell'attestazione resa al bilancio consolidato del Gruppo FS, hanno segnalato l'esigenza di migliorare il sistema di controllo interno amministrativo-contabile delle società Sita, Sogin e Grandi Stazioni;
- nel corso del 2008 è continuata la realizzazione del progetto "Risk Management" nella Capogruppo FS e nelle controllate Trenitalia, Ferservizi, Italferr, Grandi Stazioni, Fercredit, Sita, Sogin e RFI(progetto già ultimato); il progetto si propone di individuare, valutare e gestire i rischi aziendali, accrescendo le consapevolezze dei responsabili dei processi e con la finalità di conseguire una migliore governance aziendale.
- presso le Società del Gruppo FS è stato definito il Modello organizzativo e di gestione (MOG) nel rispetto del D.Lgs n°231 dell'8.6.2001 -Disciplina della responsabilità amministrativa delle persone giuridiche, delle società e delle associazioni anche prive di personalità giuridica- e sono stati istituiti i relativi "Organismi di vigilanza". Per l'espletamento dei loro compiti gli Organismi di Vigilanza si avvalgono del supporto operativo (definizione/aggiornamento del modello, verifiche osservanza e adeguamento del modello) dell'internal auditing, in tutte le società dotate di tale funzione. Nel corso del 2008 è iniziata la definizione del MOG anche nelle neo costituite società FS Logistica ,FS Sistemi Urbani, FS Formazione, Italcertifer.

Ai sensi dell'art. 2409 bis e seguenti del c.c. il controllo contabile del Gruppo è stato svolto dalla Società di revisione PricewaterhouseCoopers S.p.A.. In proposito il Collegio Sindacale fa presente che – in base alle disposizioni contenute nell'art. 41 del D.Lgs. n. 127/91 e nell'art. 2409 ter c.c. – il controllo e l'accertamento della regolarità del bilancio consolidato, in uno con il riscontro della corrispondenza del bilancio alle scritture contabili dell'impresa controllante ed alle informazioni trasmesse dalle imprese incluse nel consolidamento, sono attribuiti alla predetta società di revisione, che ha rilasciato apposita relazione di conformità, con richiamo di informativa.

Nella nota integrativa è illustrata l'area di consolidamento e sono indicati i criteri adottati nel processo di consolidamento nonché i criteri di valutazione.

Il Collegio sindacale ha constatato quanto segue:

- ✓ l'area di consolidamento è stata determinata in conformità della normativa contenuta nel D.Lgs. n. 127/1991;

- ✓ le partecipazioni di controllo diretto ed indiretto sono valutate con il metodo dell'integrazione globale, con l'applicazione dei criteri enunciati nella nota integrativa;
- ✓ le partecipazioni nelle società collegate di cui Ferrovie dello Stato S.p.A detiene, direttamente o indirettamente, una quota di capitale compresa tra il 20% (10% se quotate in borsa) ed il 50% sono valutate con il metodo del patrimonio netto (tranne la Cisalpino AG, consolidata con il metodo proporzionale);
- ✓ le partecipazioni nelle società in liquidazione, escluse dall'area di consolidamento, sono iscritte al valore di carico riveniente dall'ultimo consolidamento, rettificato con le modalità indicate nella nota integrativa.

Il Collegio prende atto che:

- ✓ le risultanze di bilancio riferite al 2008 sono messe a raffronto con quelle del precedente esercizio;
- ✓ i criteri utilizzati per la valutazione delle varie poste del bilancio consolidato, indicati nella nota integrativa, sono determinati, senza alcuna deroga, secondo le disposizioni del codice civile e del D.Lgs. n.127/91; essi sono conformi a quelli applicati per la redazione del bilancio consolidato del precedente esercizio e di quello di esercizio della Capogruppo, salvo quanto precisato nella nota integrativa;
- ✓ per la redazione del bilancio consolidato sono stati utilizzati i dati del bilancio della Capogruppo al 31.12.2008 e quelli delle imprese rientranti nell'area di consolidamento già approvati dalle rispettive Assemblee o dai Consigli di Amministrazione.

Roma, 21 maggio 2009

IL COLLEGIO SINDACALE

dr. Pompeo Cosimo Pepe (Presidente)

dr. Vittorio Nola (Sindaco effettivo)

prof. Alessandro Zavaglia (Sindaco effettivo)

PRICEWATERHOUSECOOPERS

PricewaterhouseCoopers SpA

RELAZIONE DELLA SOCIETA' DI REVISIONE AI SENSI DELL'ARTICOLO 2409 - TER DEL CODICE CIVILE

All'Azionista delle
Ferrovie dello Stato SpA

1 Abbiamo svolto la revisione contabile del bilancio consolidato del Gruppo Ferrovie dello Stato chiuso al 31 dicembre 2008. La responsabilità della redazione del bilancio in conformità alle norme che ne disciplinano i criteri di redazione compete agli amministratori delle Ferrovie dello Stato SpA. E' nostra la responsabilità del giudizio professionale espresso sul bilancio e basato sulla revisione contabile.

2 Il nostro esame è stato condotto secondo gli statuiti principi di revisione. In conformità ai predetti principi, la revisione è stata pianificata e svolta al fine di acquisire ogni elemento necessario per accertare se il bilancio consolidato sia viziato da errori significativi e se risulti, nel suo complesso, attendibile. Il procedimento di revisione comprende l'esame, sulla base di verifiche a campione, degli elementi probativi a supporto dei saldi e delle informazioni contenuti nel bilancio, nonché la valutazione dell'adeguatezza e della correttezza dei criteri contabili utilizzati e della ragionevolezza delle stime effettuate dagli amministratori. Riteniamo che il lavoro svolto fornisca una ragionevole base per l'espressione del nostro giudizio professionale.

Per il giudizio relativo al bilancio consolidato dell'esercizio precedente, i cui dati sono presentati ai fini comparativi secondo quanto richiesto dalla legge, si fa riferimento alla relazione da noi emessa in data 7 maggio 2008.

3 A nostro giudizio, il bilancio consolidato del Gruppo Ferrovie dello Stato al 31 dicembre 2008 è conforme alle norme che ne disciplinano i criteri di redazione; esso pertanto è redatto con chiarezza e rappresenta in modo veritiero e corretto la situazione patrimoniale e finanziaria e il risultato economico del Gruppo.

4 Portiamo alla Vostra attenzione i seguenti aspetti:

4.1 Come descritto dagli amministratori nella loro relazione, i risultati raggiunti confermano la validità delle assunzioni contenute nel Piano di Impresa 2007-2011. Nel sottolineare la persistenza di alcuni aspetti di criticità riferiti al quadro complessivo delle norme che regolano gli stanziamenti ed i meccanismi contrattuali di

trasferimento delle risorse al Gruppo, gli amministratori hanno evidenziato:

- per Trenitalia SpA, che il Piano d'Impresa 2007-2011 prevedeva interventi di ricapitalizzazione della società che al momento non hanno trovato provvedimenti di attuazione. Hanno dunque confermato come sia fondamentale ottenere la corretta remunerazione dei servizi richiesti dal cliente Stato nonché individuare i mezzi adeguati per il sostegno alla ricapitalizzazione per meglio proporzionare i mezzi propri ai mezzi di terzi e finanziare i nuovi investimenti con l'obiettivo di migliorare il livello dell'offerta ed i risultati economici;

- per Rete Ferroviaria Italiana SpA, la necessità di una costante attenzione da parte delle autorità competenti in merito ai temi del trasporto ferroviario con particolare riguardo i) alla sottoscrizione del nuovo Contratto di Programma – Lato Servizi per il triennio 2009-2011 ii) alla necessità da parte dello Stato di assicurare non solo la certezza delle risorse finanziarie contrattualizzate nel Contratto di Programma, ma anche la sincronia finanziaria tra lo stanziamento e l'erogazione dei contributi necessari per la realizzazione degli investimenti impegnati e da impegnare, nonchè iii) al periodico adeguamento del canone di accesso all'infrastruttura nel rispetto dell'equilibrio economico sancito dal DLgs 188/2003. Gli amministratori hanno anche fornito gli aggiornamenti riguardanti i) le interlocuzioni in corso sulle suddette tematiche con i Ministeri competenti, ii) le modalità di ottenimento degli ulteriori mezzi finanziari occorrenti per il progetto Alta Velocità/Alta Capacità.

4.2 Come indicato dagli amministratori nella nota integrativa, il bilancio consolidato al 31 dicembre 2008 riflette gli effetti discendenti dalla perizia di valutazione ex articolo 2343 del Codice Civile effettuata nel 2002 nell'ambito del conferimento della controllata Rete Ferroviaria Italiana SpA dal Ministero dell'Economia e delle Finanze a Ferrovie dello Stato SpA; in particolare, tra l'altro, nel passivo al 31 dicembre 2008 sono iscritti: i) il Fondo di ristrutturazione ex lege 448/98 (comprensivo della relativa integrazione effettuata in sede peritale) per 23 miliardi di Euro (23,5 miliardi di Euro al 31 dicembre 2007), il cui utilizzo a fronte degli ammortamenti e delle minusvalenze della rete Convenzionale è destinato a consentire, nell'ottica di quanto previsto dal DLgs 188 dell'8 luglio 2003, che i conti del gestore

dell'infrastruttura ferroviaria presentino un tendenziale equilibrio tra i ricavi tipici ed i costi relativi alla gestione dell'infrastruttura, al netto appunto degli ammortamenti e ii) il Fondo oneri manutenzione ordinaria per 2,3 miliardi di Euro (2,3 miliardi di Euro al 31 dicembre 2007) destinato, nell'attuale contesto regolamentare di riferimento, a fronteggiare sia oneri manutentivi che connessi all'avvio del Sistema dell'Alta Velocità/Alta Capacità non altrimenti ristorati da contributi in conto esercizio.

Gli amministratori hanno indicato i) di avere utilizzato complessivamente il Fondo di ristrutturazione, come consentito dal DLgs 188/2003, per ammortamenti e minusvalenze per circa 0,5 miliardi di Euro (0,5 miliardi di Euro al 31 dicembre 2007), e ii) che la consistenza di questo Fondo al 31 dicembre 2008 (23 miliardi di Euro) è sufficiente a neutralizzare il costo prospettico degli ammortamenti anche in un'ottica di lungo periodo.

4.3 La controllata Trenitalia SpA ha modificato il processo di stima della vita utile del materiale rotabile, che è stato distinto per componenti, al fine di rispecchiare il più fedelmente possibile l'effettivo deperimento dei singoli elementi dello stesso. L'effetto complessivo sul risultato d'esercizio di tale cambiamento di stima è illustrato nella relazione sulla gestione.
La controllata ha, inoltre, effettuato la rivalutazione di alcune immobilizzazioni materiali ai sensi del Decreto Legge 185/2008, convertito nella Legge n° 2 del 28 gennaio 2009. Gli effetti di tale rivalutazione sul valore delle immobilizzazioni, sul patrimonio netto e sul fondo imposte differite sono descritti in nota integrativa.

4.4 Come indicato nel paragrafo Altre Informazioni della Relazione sulla gestione, sono in corso alcune indagini e procedimenti giudiziari a fronte dei quali gli amministratori, in mancanza di elementi che possano indurre a ritenere che il gruppo sia esposto a significative passività, non hanno ritenuto di effettuare alcuno stanziamento in bilancio.

5 La responsabilità della redazione della relazione sulla gestione, in conformità a quanto previsto dalle norme di legge, compete agli amministratori delle Ferrovie dello Stato SpA. E' di nostra competenza l'espressione del giudizio sulla coerenza della relazione sulla gestione con il bilancio, come richiesto dall'articolo 2409-ter, comma 2, lettera e), del Codice Civile. A tal fine, abbiamo svolto le procedure indicate dal principio di revisione n° 001 emanato dal Consiglio Nazionale dei Dottori

Commercialisti e degli Esperti Contabili. A nostro giudizio la relazione sulla gestione è coerente con il bilancio consolidato del Gruppo Ferrovie dello Stato al 31 dicembre 2008.

Roma, 11 maggio 2009

PricewaterhouseCoopers SpA



Luciano Festa
(Revisore contabile)

Bilancio di esercizio di Ferrovie dello Stato SpA al 31 dicembre 2008

PAGINA BIANCA

PROSPETTI CONTABILI

(importi in euro)

STATO PATRIMONIALE ATTIVO		31.12.2008	31.12.2007	Variazioni
A) CREDITI VERSO SOCI PER VERSAMENTI ANCORA DOVUTI		**0**	**0**	**0**
(di cui già richiamati)				
B) IMMOBILIZZAZIONI				
I. IMMOBILIZZAZIONI IMMATERIALI				
1) Costi d'impianto e di ampliamento		0	0	0
4) Concessioni, licenze, marchi e diritti simili		22.563.264	21.626.435	936.829
6) Immobilizzazioni in corso e acconti		1.671.999	344.392	1.327.607
7) Altre		0	0	0
Totale I		24.235.263	21.970.827	2.264.436
II. IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI				
1) Terreni e fabbricati		794.138.421	814.621.528	(20.483.107)
3) Attrezzature industriali e commerciali		3.470	19.230	(15.760)
4) Altri beni		2.656.492	3.879.958	(1.223.466)
5) Immobilizzazioni in corso e acconti		870.719	291.916	578.803
Totale II		797.669.102	818.812.632	(21.143.530)
III. IMMOBILIZZAZIONI FINANZIARIE				
1) Partecipazioni in:				
a) Imprese controllate		35.205.898.293	34.489.727.347	716.170.946
b) Imprese collegate		23.060.592	23.414.584	(353.992)
d) Altre imprese		133.724.311	133.668.129	56.182
	Totale 1)	35.362.683.196	34.646.810.060	715.873.136
2) Crediti:				
a) verso imprese controllate				
- esigibili entro l'esercizio successivo		125.265.851	632.808.268	(507.542.417)
- esigibili oltre l'esercizio successivo		6.142.154.015	5.074.800.691	1.067.353.324
		6.267.419.866	5.707.608.959	559.810.907
d) verso altri				
- esigibili entro l'esercizio successivo		0	0	0
- esigibili oltre l'esercizio successivo		77.225.132	71.868.361	5.356.771
		77.225.132	71.868.361	5.356.771
	Totale 2)	6.344.644.998	5.779.477.320	565.167.678
Totale III		41.707.328.194	40.426.287.380	1.281.040.814
TOTALE B) IMMOBILIZZAZIONI		**42.529.232.559**	**41.267.070.839**	**1.262.161.720**
C) ATTIVO CIRCOLANTE				
I. RIMANENZE				
1) Immobili e terreni *trading*		546.685.353	524.236.156	22.449.197
2) Lavori in corso su immobili in ristrutturazione		804.672	4.679.781	(3.875.109)
Totale I		547.490.025	528.915.937	18.574.088
II. CREDITI				
1) Verso clienti				
- esigibili entro l'esercizio successivo		28.936.233	18.625.227	10.311.006
- esigibili oltre l'esercizio successivo		8.549.634	15.728.686	(7.179.052)
		37.485.867	34.353.913	3.131.954
2) Verso imprese controllate				
- esigibili entro l'esercizio successivo		1.171.021.376	1.111.493.464	59.527.912
- esigibili oltre l'esercizio successivo		0	0	0
		1.171.021.376	1.111.493.464	59.527.912
3) Verso imprese collegate				
- esigibili entro l'esercizio successivo		180.671	222.330	(41.659)
- esigibili oltre l'esercizio successivo		0	0	0
		180.671	222.330	(41.659)

(importi in euro)

STATO PATRIMONIALE ATTIVO	31.12.2008	31.12.2007	Variazioni
4 bis) Crediti tributari			
- esigibili entro l'esercizio successivo	1.841.531.876	1.676.954.086	164.577.790
- esigibili oltre l'esercizio successivo	1.093.539.668	1.005.463.746	88.075.922
	2.935.071.544	2.682.417.832	252.653.712
4 ter) Imposte anticipate			
- esigibili entro l'esercizio successivo	0	0	0
- esigibili oltre l'esercizio successivo	150.974.724	137.197.883	13.776.841
	150.974.724	137.197.883	13.776.841
5) Verso altri			
- esigibili entro l'esercizio successivo	596.728	381.933.015	(381.336.287)
- esigibili oltre l'esercizio successivo	0	0	0
	596.728	381.933.015	(381.336.287)
			0
Totale II	4.295.330.910	4.347.618.437	(52.287.527)
III. ATTIVITA' FINANZIARIE CHE NON COSTITUISCONO IMMOBILIZZAZIONI			
2) Partecipazioni in imprese collegate	30.031.452	30.031.452	0
Totale III	30.031.452	30.031.452	0
IV. DISPONIBILITÀ LIQUIDE			
1) Depositi bancari e postali	562.277.767	1.158.090.590	(595.812.823)
2) Assegni	223.686	155.805	67.881
3) Denaro e valori in cassa	29.512	28.247	1.265
4) Conti correnti di Tesoreria	53.055.527	48.212.250	4.843.277
Totale IV	615.586.492	1.206.486.892	(590.900.400)
TOTALE C) ATTIVO CIRCOLANTE	**5.488.438.879**	**6.113.052.718**	**(624.613.839)**
D) RATEI E RISCONTI			
II) Altri ratei e risconti	38.802.255	30.334.934	8.467.321
TOTALE D) RATEI E RISCONTI	**38.802.255**	**30.334.934**	**8.467.321**
TOTALE ATTIVO (A+B+C+D)	**48.056.473.693**	**47.410.458.491**	**646.015.202**

(importi in euro)

STATO PATRIMONIALE PASSIVO	31.12.2008	31.12.2007	Variazioni
A) PATRIMONIO NETTO			
I. CAPITALE	38.790.425.485	38.790.425.485	0
IV. RISERVA LEGALE	10.423.539	10.423.539	0
VII. ALTRE RISERVE			
1. Riserva straordinaria	27.896.982	27.896.982	0
2. Riserva da scissione	254.599.169	254.599.169	0
VIII. UTILI (PERDITE) PORTATE A NUOVO	(3.114.348.912)	(2.656.455.894)	(457.893.018)
IX. UTILE (PERDITA) DEL PERIODO/ESERCIZIO	11.293.260	(457.893.018)	469.186.278
TOTALE A) PATRIMONIO NETTO	**35.980.289.523**	**35.968.996.263**	**11.293.260**
B) FONDI PER RISCHI E ONERI			
2) Per imposte, anche differite	473.793.235	425.123.027	48.670.208
3) Altri	383.074.740	421.469.521	(38.394.781)
TOTALE B) FONDI PER RISCHI E ONERI	**856.867.975**	**846.592.548**	**10.275.427**
C) TRATTAMENTO DI FINE RAPPORTO DI LAVORO SUBORDINATO	**22.793.501**	**23.796.192**	**(1.002.691)**
D) DEBITI			
1) Obbligazionari			
- esigibili entro l'esercizio successivo	0	0	0
- esigibili oltre l'esercizio successivo	3.292.400.000	2.692.400.000	600.000.000
	3.292.400.000	2.692.400.000	600.000.000
4) Debiti verso banche			
- esigibili entro l'esercizio successivo	0	138.505.248	(138.505.248)
- esigibili oltre l'esercizio successivo	1.475.000.000	1.475.000.000	0
	1.475.000.000	1.613.505.248	(138.505.248)
5) Debiti verso altri finanziatori			
- esigibili entro l'esercizio successivo	672.765.851	117.968.631	554.797.220
- esigibili oltre l'esercizio successivo	1.826.004.014	1.948.769.865	(122.765.851)
	2.498.769.865	2.066.738.496	432.031.369
6) Acconti			
- esigibili entro l'esercizio successivo	2.226.525	976.463	1.250.062
- esigibili oltre l'esercizio successivo	150.090	172.100	(22.010)
	2.376.615	1.148.563	1.228.052
7) Debiti verso fornitori			
- esigibili entro l'esercizio successivo	23.530.780	21.577.240	1.953.540
- esigibili oltre l'esercizio successivo	0	0	0
	23.530.780	21.577.240	1.953.540
9) Debiti verso imprese controllate			
- esigibili entro l'esercizio successivo	2.415.926.495	2.799.984.928	(384.058.433)
- esigibili oltre l'esercizio successivo	1.094.508.972	1.017.645.018	76.863.954
	3.510.435.467	3.817.629.946	(307.194.479)
10) Debiti verso imprese collegate			
- esigibili entro l'esercizio successivo	9.835.492	7.560.115	2.275.377
- esigibili oltre l'esercizio successivo	0	0	0
	9.835.492	7.560.115	2.275.377
12) Debiti tributari			
- esigibili entro l'esercizio successivo	1.965.188	2.644.901	(679.713)
- esigibili oltre l'esercizio successivo	0	0	0
	1.965.188	2.644.901	(679.713)

(importi in euro)

STATO PATRIMONIALE PASSIVO	31.12.2008	31.12.2007	Variazioni
13) Debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale			
- esigibili entro l'esercizio successivo	4.806.684	4.486.817	319.867
- esigibili oltre l'esercizio successivo	0	0	0
	4.806.684	4.486.817	319.867
14) Altri debiti			
- esigibili entro l'esercizio successivo	334.765.290	309.598.268	25.167.022
- esigibili oltre l'esercizio successivo	1.540.027	1.031.216	508.811
	336.305.317	310.629.484	25.675.833
TOTALE D) DEBITI	**11.155.425.408**	**10.538.320.810**	617.104.598
E) RATEI E RISCONTI			
II. Altri ratei e risconti	41.097.286	32.752.678	8.344.608
TOTALE E) RATEI E RISCONTI	**41.097.286**	**32.752.678**	**8.344.608**
TOTALE PASSIVO (A+B+C+D+E)	**48.056.473.693**	**47.410.458.491**	**646.015.202**

(importi in euro)

CONTI D'ORDINE	31.12.2008	31.12.2007	Variazioni
1. RISCHI			
11. Fidejussioni			
- a favore di imprese controllate	3.010.011	10.325.198	(7.315.187)
- a favore di altri	2.481.732.481	2.915.913.138	(434.180.657)
	2.484.742.492	2.926.238.336	(441.495.844)
4. ALTRI CONTI D'ORDINE			
4.1. Fondo di solidarietà	24.812.465	22.764.100	2.048.365
4.2. Somme da erogare a controllate per il finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria	0	572.619.174	(572.619.174)

(importi in euro)

CONTO ECONOMICO	2008	2007	Variazioni
A) VALORE DELLA PRODUZIONE			
1) RICAVI DELLE VENDITE E DELLE PRESTAZIONI	140.525.174	139.149.635	1.375.539
2) VARIAZIONI IMMOBILI DI *TRADING*	(49.215.687)	(34.218.135)	(14.997.552)
3) VARIAZIONI DEI LAVORI IN CORSO SU IMMOBILI IN RISTRUTTURAZIONE	1.267.551	825.316	442.235
4) INCREMENTI DI IMMOBILIZZAZIONI PER LAVORI INTERNI	213.263	243.749	(30.486)
5) ALTRI RICAVI E PROVENTI			
a) contributi in conto esercizio	9.452	72.680	(63.228)
b) altri ricavi e proventi	95.720.124	118.339.723	(22.619.599)
Totale 5)	95.729.576	118.412.403	(22.682.827)
TOTALE A) VALORE DELLA PRODUZIONE	**188.519.877**	**224.412.968**	**(35.893.091)**
B) COSTI DELLA PRODUZIONE			
6) PER MATERIE PRIME, SUSSIDIARIE, DI CONSUMO E MERCI	1.057.589	861.752	195.837
7) PER SERVIZI	67.671.332	103.283.150	(35.611.818)
8) PER GODIMENTO BENI DI TERZI	12.785.388	14.261.417	(1.476.029)
9) PER IL PERSONALE			
a) salari e stipendi	39.126.746	41.446.887	(2.320.141)
b) oneri sociali	10.223.360	10.320.892	(97.532)
c) trattamento di fine rapporto	3.247.085	3.545.520	(298.435)
e) altri costi	941.645	5.730.122	(4.788.477)
Totale 9)	53.538.836	61.043.421	(7.504.585)
10) AMMORTAMENTI E SVALUTAZIONI			
a) ammortamento delle immobilizzazioni immateriali	12.758.500	13.993.466	(1.234.966)
b) ammortamento delle immobilizzazioni materiali	11.550.757	12.045.839	(495.082)
c) altre svalutazioni delle immobilizzazioni	0	7.018.269	(7.018.269)
d) svalutazione dei crediti compresi nell'attivo circolante e delle disponibilità liquide	332.326	2.820.427	(2.488.101)
Totale 10)	24.641.583	35.878.001	(11.236.418)
12) ACCANTONAMENTI PER RISCHI	1.546.190	18.141.144	(16.594.954)
13) ALTRI ACCANTONAMENTI	0	46.000.000	(46.000.000)
14) ONERI DIVERSI DI GESTIONE	17.188.271	17.073.870	114.401
TOTALE B) COSTI DELLA PRODUZIONE	**178.429.189**	**296.542.755**	**(118.113.566)**
DIFFERENZA TRA VALORE E COSTI DELLA PRODUZIONE (A-B)	**10.090.688**	**(72.129.787)**	**82.220.475**
C) PROVENTI E ONERI FINANZIARI			
15) PROVENTI DA PARTECIPAZIONI			
- in imprese controllate e collegate	68.654.398	36.037.987	32.616.411
- in altre imprese	1.782.485	1.712.517	69.968
Totale 15)	70.436.883	37.750.504	32.686.379
16) ALTRI PROVENTI FINANZIARI			
a) da crediti iscritti nelle immobilizzazioni:			
- da imprese controllate e collegate	277.928.731	204.522.367	73.406.364
- da altri	956	824	132
	277.929.687	204.523.191	73.406.496
d) proventi diversi dai precedenti:			
- da imprese controllate e collegate	50.231.996	46.695.214	3.536.782
- da altri	65.136.515	60.787.026	4.349.489
totale d)	115.368.511	107.482.240	7.886.271
Totale 16)	393.298.198	312.005.431	81.292.767

(importi in euro)

CONTO ECONOMICO	2008	2007	Variazioni
17) INTERESSI ED ALTRI ONERI FINANZIARI			
- verso imprese controllate e collegate	73.129.517	69.085.799	4.043.718
- verso altri			
- su debiti obbligazionari	146.783.076	104.018.007	42.765.069
- su istituti bancari e altri finanziatori	167.017.208	125.845.128	41.172.080
- oneri finanziari diversi	13.339.115	13.273.315	65.800
Totale 17)	400.268.916	312.222.249	88.046.667
17 bis) UTILI E (PERDITE) SU CAMBI	(16.129.267)	4.197.295	(20.326.562)
TOTALE C) PROVENTI E ONERI FINANZIARI	**47.336.898**	**41.730.981**	**5.605.917**
D) RETTIFICHE DI VALORE DI ATTIVITÀ FINANZIARIE			
19) SVALUTAZIONI			
a) di partecipazioni	41.642.650	402.658.824	(361.016.174)
TOTALE D) RETTIFICHE DI VALORE DI ATTIVITA' FINANZIARIE	**(41.642.650)**	**(402.658.824)**	**361.016.174**
E) PROVENTI E ONERI STRAORDINARI			
20) PROVENTI STRAORDINARI			
- altri proventi	8.592.790	8.925.847	(333.057)
Totale 20)	8.592.790	8.925.847	(333.057)
21) ONERI STRAORDINARI			
- imposte relative ad esercizi precedenti	1.296.832	50.724	1.246.108
- altri oneri	1.769.976	1.124.020	645.956
Totale 21)	3.066.808	1.174.744	1.892.064
TOTALE E) PROVENTI E ONERI STRAORDINARI	**5.525.982**	**7.751.103**	**(2.225.121)**
RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE (A-B+/-C+/-D+/-E)	**21.310.918**	**(425.306.527)**	**446.617.445**
22) IMPOSTE SUL REDDITO DELL'ESERCIZIO CORRENTI, DIFFERITE E ANTICIPATE			
a) imposte correnti	(1.705.090)	(8.700.000)	6.994.910
b) imposte differite e anticipate	(8.312.568)	(23.886.491)	15.573.923
Totale 22)	(10.017.658)	(32.586.491)	22.568.833
23) UTILE (PERDITE) DELL'ESERCIZIO	**11.293.260**	**(457.893.018)**	**469.186.278**

Nota integrativa al bilancio di esercizio al 31 dicembre 2008

OPERAZIONI STRAORDINARIE AVVENUTE NELL'ANNO 2008

Scissione parziale di Rete Ferroviaria Italiana SpA in favore di Ferrovie dello Stato SpA.

Con atto di scissione parziale, sottoscritto in data 23 dicembre 2008, Rete ferroviaria Italiana SpA ha trasferito in favore di Ferrovie dello Stato SpA un compendio patrimoniale costituito da aree e fabbricati locati, attraverso il Contratto Unico Nazionale, all'Associazione Nazionale Dopolavoro Ferroviario consistenti in n. 53 compendi immobiliari, distribuiti sul territorio nazionale, un fabbricato uffici, sito in Roma in Via Mantova, nonché alloggi e fabbricati diversi, per un totale di 57.319.299,00 euro, con riferimento ai valori risultanti al 31 maggio 2008, come da progetto di scissione, e la quota parte del debito verso la Controllante di 54.007.178,00 euro concesso da Ferrovie dello stato SpA alla controllata in data 30 ottobre 2008 per il rimborso del preesistente debito, di pari importo, verso la Banca Infrastrutture Innovazione e Sviluppo SpA – BIIS SpA (ex Banca Opi SpA) iscritto nel progetto di scissione suddetto, con un effetto negativo netto di 3.312.121,00 euro sul capitale.

Alla data di efficacia della scissione, 24 dicembre 2008, i valori del compendio patrimoniale risultavano ridotti rispetto a quanto previsto nel progetto di scissione di 45.560,35 euro; detta variazione ha comportato, come previsto nell'atto di scissione medesimo, l'iscrizione di un credito nei confronti della controllata Rete Ferroviaria Italiana SpA.

Gli effetti della suddetta scissione hanno, pertanto, comportato:

- l'incremento della voce Rimanenze immobili e terreni *trading* per 57.273.738,65 euro;
- la cancellazione del credito per il prestito concesso alla controllata per 54.007.178,00 euro;
- l'iscrizione di un credito verso la controllata di 45.560,35 euro e
- il decremento del valore della partecipazione in rete Ferroviaria Italiana SpA per 3.312.121,00 euro.

SEZIONE 1

Contenuto e forma del bilancio

Il bilancio di esercizio chiuso al 31 dicembre 2008 è costituito da: Stato patrimoniale, Conto economico e Nota integrativa; in allegato a quest'ultima è riportato il Rendiconto finanziario.

Per quanto riguarda l'attività della Società ed i fatti di rilievo intervenuti dopo la chiusura dell'esercizio si rinvia alla Relazione sulla Gestione. Ad essa si rinvia anche per le informazioni di dettaglio sui rapporti con imprese controllate, collegate, altre parti correlate e collegate di controllate.

Si segnala che, in presenza di significative partecipazioni di controllo ed in ottemperanza alla vigente normativa, la Società redige il bilancio consolidato che presenta un patrimonio netto consolidato di gruppo di 36.091.620mila euro e un utile d'esercizio di pertinenza del gruppo di 7.678mila euro.

I prospetti contabili sono espressi in unità di euro, mentre gli importi inclusi nella nota integrativa sono espressi in migliaia di euro, ove non altrimenti indicato.

Si informa che la società PricewaterhouseCoopers S.p.A. esercita il controllo contabile ai sensi dell'art. 2409 bis Codice civile.

SEZIONE 2

Criteri di redazione del bilancio e criteri di valutazione

Il bilancio di esercizio è stato redatto in ottemperanza alle disposizioni di legge, integrate dai principi contabili nazionali ed, in mancanza, dai principi contabili internazionali (IAS/IFRS), senza adottare alcuna deroga.

Le diverse classificazioni operate al 31 dicembre 2008 in alcune voci, volte a meglio rappresentare la situazione patrimoniale, finanziaria ed economica della Società, sono state effettuate anche sui corrispondenti valori dei periodi di raffronto ai sensi dell'art. 2423 ter, comma 5, Codice civile. Nei commenti alle singole voci di bilancio è puntualmente indicato il valore delle singole riclassifiche effettuate sui saldi dei periodi di confronto.

Nel corso del 2008 non si sono verificati casi eccezionali che abbiano reso necessario il ricorso alle deroghe di cui all'art. 2423, comma 4, Codice civile.

I criteri di valutazione sono conformi a quelli applicati per la redazione del bilancio dell'esercizio precedente.

Immobilizzazioni immateriali

Sono iscritte al costo di acquisto o produzione interna comprensivo degli oneri accessori imputabili e sono esposte al netto delle quote di ammortamento, calcolate in misura costante in funzione della residua possibilità di utilizzazione del bene.

Le immobilizzazioni immateriali che, alla data di chiusura dell'esercizio, risultino durevolmente di valore inferiore a quello di iscrizione in bilancio sono iscritte a tale minor valore.

Qualora vengano meno le cause che hanno generato le svalutazioni sono ripristinati i valori delle immobilizzazioni nei limiti delle svalutazioni effettuate e tenendo conto degli ammortamenti maturati. Il ripristino di valore non è effettuato per l'avviamento e i costi pluriennali.

Le rivalutazioni sono effettuate in ottemperanza alle leggi speciali, generali o di settore .

I costi di impianto e di ampliamento, di ricerca, sviluppo e pubblicità, se di accertata utilità pluriennale, sono capitalizzati previo consenso del Collegio Sindacale.

L'avviamento, se acquisito a titolo oneroso, è iscritto, se si prevede la possibilità di recupero attraverso redditi futuri generati dalla stessa azienda (o ramo d'azienda), con il consenso del Collegio Sindacale e nei limiti del solo costo sostenuto.

I costi e le spese pluriennali vengono ammortizzate in cinque anni.

Immobilizzazioni materiali

Sono iscritte al costo di acquisto o di costruzione interna comprensivo degli oneri accessori imputabili, al netto degli ammortamenti.

Le immobilizzazioni materiali che, alla data di chiusura dell'esercizio, risultino durevolmente di valore inferiore a quello di iscrizione in bilancio sono iscritte a tale minor valore. Qualora vengano meno le

cause che hanno generato le svalutazioni sono ripristinati i valori delle immobilizzazioni nei limiti delle svalutazioni effettuate e tenendo conto degli ammortamenti maturati.

Le rivalutazioni sono effettuate in ottemperanza alle leggi speciali, generali o di settore.

Le spese di manutenzione vengono imputate al conto economico quando sostenute, salvo quelle aventi natura incrementativa dei beni, che vengono capitalizzate.

Gli ammortamenti sono calcolati in modo sistematico e costante sulla base delle aliquote ritenute rappresentative della vita utile economico-tecnica stimata dei cespiti. Nell'anno di acquisizione o di costruzione è applicata una aliquota ridotta rispetto all'aliquota ordinaria in funzione dell'effettivo utilizzo.

Le aliquote di ammortamento utilizzate sono le seguenti:

CLASSE CESPITE	Aliquota
Terreni patrimoniali	0%
Terreni strumentali	0,50%
Fabbricati Industriali	2%
Fabbricati civili strumentali	2%
Fabbricati civili non strumentali	1,50%
Attrezzature industriali:	
- Macchinari e attrezzature	10%
- Impianti interni di comunicazione	25%
Altri beni:	
- Mobili e arredi	12%
- Macchine d'ufficio ordinarie	12%
- Macchine d'ufficio elettroniche	20%
- Telefoni cellulari	20%
- Attrezzature varie	12% e 25%

Le immobilizzazioni materiali non più utilizzate, destinate all'alienazione, cessione o distruzione sono riclassificate nell'attivo circolante alla voce rimanenze, ed iscritte al minore tra il valore netto contabile e il presumibile valore netto di realizzo.

Immobilizzazioni finanziarie

Partecipazioni

Sono valutate al costo di acquisizione o sottoscrizione comprensivo degli oneri accessori imputabili e rettificato, ove necessario, per perdite durevoli di valore. Le perdite di valore eccedenti i corrispondenti valori di carico sono iscritte tra i fondi per rischi ed oneri.

Qualora vengano meno i presupposti delle svalutazioni viene ripristinato il valore della partecipazione fino a concorrenza, al massimo, del costo originario.

Le partecipazioni per le quali siano in atto scelte strategiche di cessione, sono trasferite all'attivo circolante al minore tra il valore iscritto in bilancio ed il presunto valore di realizzo.

Rimanenze

Sono costituite dagli immobili di *trading*, iscritte al valore di scissione che rappresentava già nelle società ex Ferrovie Real Estate SpA e Rete Ferroviaria Italiana SpA il minore fra il costo di acquisizione ed il valore di mercato determinato con perizia di soggetto terzo. Esse sono iscritte al netto del Fondo svalutazione ed i costi incrementativi sono capitalizzati.

Crediti e debiti

I crediti di qualsiasi natura sono iscritti al valore nominale, ricondotto al presumibile valore di realizzo attraverso apposito fondo di svalutazione portato a diretta diminuzione degli stessi.

I debiti sono esposti al loro valore nominale. I debiti per ferie maturate e non godute dal personale alla chiusura dell'esercizio riflettono una stima di quanto da erogarsi a titolo di emolumenti ed oneri riflessi nel periodo di godimento delle ferie.

Disponibilità liquide

Sono iscritte al valore nominale.

Ratei e risconti attivi e passivi

Sono iscritte in tali voci quote di costi e proventi, comuni a due o più esercizi, per realizzare il principio della competenza temporale.

Fondi per rischi ed oneri

I fondi per rischi e oneri sono costituiti a fronte di oneri e perdite realisticamente prevedibili dei quali, alla fine dell'esercizio, sono indeterminati l'ammontare o la data di sopravvenienza.

Il fondo per imposte, anche differite, accoglie gli stanziamenti appostati a fronte di oneri fiscali di prevedibile sostenimento futuro, nonché i saldi delle imposte per Ires trasferite dalle società controllate che hanno aderito al consolidato fiscale; il Fondo imposte differite accoglie le imposte che si sosterranno in esercizi futuri in base alle differenze temporanee tra i risultati imponibili civilistici e fiscali.

Trattamento di fine rapporto e Fondo indennità di buonuscita

Il fondo trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato esprime il debito maturato, a tale titolo, nei confronti del personale, calcolato in conformità alle disposizioni di legge ed ai vigenti contratti di lavoro.

Il fondo indennità di buonuscita, riflette il debito maturato nei confronti del personale per l'indennità di buonuscita dovuta per il periodo di servizio prestato a tutto il 31 dicembre 1995; è calcolato secondo le disposizioni all'epoca vigenti ed è rivalutato ogni anno conformemente all'art. 2120, commi 4 e 5, Codice civile.

Conti d'ordine

Le garanzie prestate sono iscritte per un importo corrispondente all'ammontare del debito garantito.

Gli impegni assunti sono iscritti in base ai contratti in essere alla fine dell'esercizio, non rientranti nel normale ciclo operativo e per la parte non ancora eseguita.

Partite in moneta estera

Immobilizzazioni immateriali e materiali, partecipazioni e titoli dell'attivo immobilizzato e del circolante

Sono iscritte al tasso di cambio al momento del loro acquisto, o a quello inferiore alla data di chiusura dell'esercizio se la riduzione è ritenuta durevole. Quando la riduzione conseguente alla svalutazione effettuata a seguito della diminuzione del tasso di cambio non è più ritenuta durevole, viene ripristinata l'iscrizione originaria nei limiti del costo storico (tenendo conto, per le immobilizzazioni materiali e immateriali, degli ammortamenti non calcolati a seguito della svalutazione).

L'eventuale perdita durevole di valore, non dipendente dal cambio, può essere incrementata o compensata dall'effetto del cambio.

Crediti e debiti

Sono iscritti al tasso di cambio a pronti alla data di chiusura dell'esercizio. Gli utili e le perdite realizzati in conseguenza di incassi o pagamenti avvenuti prima della data di chiusura dell'esercizio ovvero derivanti dalla valutazione di crediti e debiti che verranno incassati o pagati dopo la chiusura dello stesso, sono iscritti nel conto economico separatamente.

Disponibilità liquide

Sono convertite al cambio di chiusura.

Ricavi e costi

Sono esposti in bilancio secondo i principi della prudenza e della competenza. I ricavi sono iscritti al netto di resi, sconti, abbuoni e premi, nonché delle imposte connesse alla vendita di beni e prestazione di servizi. Anche i costi sono iscritti al netto di resi, sconti, abbuoni e premi.

Contributi

Contributi in conto esercizio

Sono rilevati per competenza nell'esercizio in cui è sorto con certezza il diritto a percepirli, indipendentemente dalla data di incasso.

Dividendi

Sono iscritti nell'esercizio in cui ne è stata deliberata la distribuzione.

Imposte sul reddito

Le imposte sul reddito sono contabilizzate per competenza sulla base di una realistica previsione degli oneri d'imposta da assolvere in applicazione della vigente normativa fiscale.

Sono rilevate le imposte differite dovute su differenze temporanee tassabili, nonché, ove esistano i necessari requisiti di certezza, i futuri benefici d'imposta derivanti da differenze temporanee deducibili.

SEZIONE 3
ANALISI DELLE VOCI DI BILANCIO E DELLE RELATIVE VARIAZIONI

STATO PATRIMONIALE: ATTIVO

IMMOBILIZZAZIONI

Immobilizzazioni immateriali

La posta ammonta a 24.235mila euro con una variazione in aumento di 2.264mila euro rispetto al 31 dicembre 2007.

Nelle pagine che seguono sono riportate, rispettivamente, le analisi delle variazioni del "Costo originario " (Tabella 1), del "Fondo ammortamenti e svalutazioni" (Tabella 2) e dei "Valori netti" (Tabella 3).

Tabella 1

IMMOBILIZZAZIONI IMMATERIALI	COSTO ORIGINARIO				
	Valori al 31.12.2007	Incrementi	Trasferimenti da LIC	Riclassifiche	Valori al 31.12.2008
Costi di impianto e di ampliamento					
- Spese di costituzione e aumento di capitale	303	0	0	0	303
Costi di ricerca, di sviluppo e di pubblicità					
- Spese di ricerca e di sviluppo	916	0	0	0	916
Concessioni, licenze, marchi e diritti simili	112.808	0	13.695	0	126.503
Immobilizzazioni in corso e acconti	344	5.451	(13.695)	9.572	1.672
TOTALE	**114.371**	**5.451**	**0**	**9.572**	**129.394**

Tabella 2

IMMOBILIZZAZIONI IMMATERIALI	AMMORTAMENTI E SVALUTAZIONI				
	Valori al 31.12.2007	Incrementi	Decrementi per dismissioni	Riclassifi-che	Valori al 31.12.2008
Costi di impianto e di ampliamento					
- Spese di costituzione e aumento di capitale	303	0	0	0	303
Costi di ricerca, di sviluppo e di pubblicità					
- Spese di ricerca e di sviluppo	916	0	0	0	916
Concessioni, licenze, marchi e diritti simili	91.181	12.759	0	0	103.940
TOTALE	**92.400**	**12.759**	**0**	**0**	**105.159**

Tabella 3

IMMOBILIZZAZIONI IMMATERIALI	VALORI NETTI					
	31.12.2007			31.12.2008		
	Costo originario	Amm.nti e svalut.ni	Valori netti	Costo originario	Amm.nti e svalut.ni	Valori netti
Costi di impianto e di ampliamento						
- Spese di costituzione e aumento di capitale	303	(303)	0	303	(303)	0
Costi di ricerca, di sviluppo e di pubblicità						
- Spese di ricerca e sviluppo	916	(916)	0	916	(916)	0
Concessioni, licenze, marchi e diritti simili	112.808	(91.181)	21.627	126.503	(103.940)	22.563
Immobilizzazioni in corso e acconti	344	0	344	1.672	0	1.672
TOTALE	**114.371**	**(92.400)**	**21.971**	**129.394**	**(105.159)**	**24.235**

La posta è costituita quasi esclusivamente da costi sostenuti per la realizzazione e lo sviluppo del *software* relativo prevalentemente al sistema informativo di Gruppo. Nel corso dell'esercizio sono stati effettuati investimenti per la verticalizzazione del sistema informativo che prevede per ciascuna società del Gruppo inserita in precedenza nel sistema Sfinge la migrazione in sistemi indipendenti. Gli incrementi rispetto all'esercizio 2007 ammontano a 5.451mila euro oltre all'importo di 9.572mila euro dovuto alla riclassifica dai lavori in corso beni materiali. Nel corso dell'esercizio sono stati completati lavori in corso e trasferiti a cespiti 13.695mila euro.

Gli altri movimenti dell'esercizio hanno riguardato gli ammortamenti per 12.759mila euro.

Tutti i costi sono ammortizzati in cinque anni.

Immobilizzazioni materiali

La posta ammonta a 797.669mila euro con una variazione in diminuzione di 21.144mila euro rispetto al 31 dicembre 2007.

Nelle pagine che seguono sono riportate, rispettivamente, le analisi delle variazioni del "Costo originario" (Tabella 1), del "Fondo ammortamenti e svalutazioni" (Tabella 2) e dei "Valori netti" (Tabella 3).

Tabella 1

IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI	COSTO ORIGINARIO				
	Valori al 31.12.2007	Incrementi	Decrementi per dismissioni	Trasferimenti da LIC e riclassifiche	Valori al 31.12.2008
Terreni e fabbricati	1.160.620	0	(722)	(15.781)	1.144.117
Attrezzature industriali e commerciali	360	0	0	0	360
Altri beni	34.015	0	(73)	58	34.000
Immobilizzazioni in corso e acconti	292	9.841	0	(9.262)	871
TOTALE	**1.195.287**	**9.841**	**(795)**	**(24.985)**	**1.179.348**

Tabella 2

IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI	FONDO AMMORTAMENTI E SVALUTAZIONI				
	Valori al 31.12.2007	Incrementi	Decrementi per dismissioni	Riclassifiche	Valori al 31.12.2008
Terreni e fabbricati	345.998	10.253	(249)	(6.024)	349.978
Attrezzature industriali e commerciali	341	16	0	0	357
Altri beni	30.135	1.282	(73)	0	31.344
TOTALE	**376.474**	**11.551**	**(322)**	**(6.024)**	**381.679**

Tabella 3

IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI	VALORI NETTI					
	31.12.2007			31.12.2008		
	Costo originario	Fondo amm.ti e Sval.	Valori netti	Costo originario	Fondo amm.ti e Sval.	Valori netti
Terreni e fabbricati	1.160.620	(345.998)	814.622	1.144.117	(349.978)	794.139
Attrezzature industriali e commerciali	360	(341)	19	360	(357)	3
			0			
Altri beni	34.015	(30.135)	3.880	34.000	(31.344)	2.656
			0			
Immobilizzazioni in corso e acconti	292	0	292	871	0	871
TOTALE	**1.195.287**	**(376.474)**	**818.813**	**1.179.348**	**(381.679)**	**797.669**

Nella voce Terreni e fabbricati, sono comprese le aree destinate alla valorizzazione, le linee dismesse, alcuni fabbricati ed alcune officine, in quanto al momento non destinate alla vendita.

Gli incrementi sono relativi a lavori in corso per 9.841mila euro, di cui 9.572mila euro riclassificati alla voce Lavori in corso beni immateriali.

La colonna "Trasferimenti da Lavori in corso e riclassifiche", pari a un valore netto negativo di 18.961mila euro, comprende le riclassifiche effettuate dai beni immobilizzati alla voce Rimanenze immobili di *trading*, in quanto cespiti destinati alla vendita (22.434mila euro), la riclassifica da Lavori in corso materiali a quelli immateriali (9.572mila euro), di cui si è già detto, e la riclassifica dalla voce Rimanenze immobili di *trading* del fabbricato denominato Complesso Sant'Agnese, non più destinato alla vendita, per un valore netto di 13.045mila euro.

Gli altri movimenti hanno riguardato gli ammortamenti dell'esercizio per 11.551mila euro e i decrementi per dismissioni per un valore netto di 473mila euro.

Immobilizzazioni finanziarie

La posta ammonta a 41.707.328mila euro con una variazione in aumento di 1.281.041mila euro rispetto al 31 dicembre 2007.

Immobilizzazioni finanziarie: Partecipazioni

Le partecipazioni ammontano complessivamente a 35.362.683mila euro con una variazione in aumento di 715.873mila euro rispetto al 31 dicembre 2007.

Immobilizzazioni finanziarie: Partecipazioni in imprese controllate

La voce ammonta a 35.205.898mila euro e si è movimentata come segue:

Costo originario	Valori al 31.12.2007	Variazioni da scissioni	Movimenti dell'esercizio			Valori al 31.12.2008
			Incrementi	Decrementi	Altre variazioni	
Centostazioni SpA	3.050					3.050
Fercredit SpA	31.413					31.413
Ferservizi SpA	43.250					43.250
FS Formazione SpA	0	258	0	0	0	258
FS Logistica SpA	61.405	385.760	0	0	0	447.165
FS Sistemi Urbani Srl_(già FS Lab Srl)	107	373.398	0	0	0	373.505
Grandi Stazioni SpA	17.601					17.601
Immobiliare Ferrovie Srl	50	0	5	(35)	0	20
Italcertifer ScpA	211					211
Italferr SpA	8.047					8.047
RFI SpA	33.742.785	(762.422)	250.000	0	0	33.230.363
SAP Srl in liquidazione	3.798					3.798
Self Srl	0	0	35	0	0	35
Sogin Srl	59.227					59.227
Trenitalia SpA	2.569.941	(48)	0	(2.047.325)	510.790	1.033.358
Totale a	36.540.885	(3.054)	250.040	(2.047.360)	510.790	35.251.301
Svalutazioni dirette	0	0	0	0	0	0
Totale b	0	0	0	0	0	0
Fondo svalutazione						
Immobiliare Ferrovie Srl	35	0	15	(35)	0	15
SAP Srl in liquidazione	3.798					3.798
Trenitalia SpA	2.047.325	0	41.590	(2.047.325)	0	41.590
Totale c	2.051.158	0	41.605	(2.047.360)	0	45.403
TOTALE a-b-c	**34.489.727**	**(3.054)**	**208.435**	**0**	**510.790**	**35.205.898**

Le variazioni da scissioni riguardano:

- la scissione parziale avvenuta in data 22 luglio 2008 della collegata Isfort SpA a favore della società FS Formazione SpA, di nuova costituzione, per 258mila euro. Occorre precisare che in data 1° aogosto 2008, è stata formalizzata l'operazione di trasferimento azioni e contestuale riassetto delle partecipazioni detenute da Fondazione BNC e Gruppo FS (Ferrovie dello Stato SpA, Rete Ferroviaria Italiana SpA e Trenitalia SpA) sia in Isfort SpA che in FS Formazione SpA. A seguito di tale riassetto la società FS Formazione SpA risulta controllata di Ferrovie dello Stato SpA, mentre la società Isfort SpA da collegata è stata trasferita nella voce Altre partecipazioni.
- le scissioni parziali di Rete Ferroviaria Italiana SpA a favore di FS Logistica SpA per complessivi 385.760mila euro. Tali scissioni hanno comportato la riduzione del capitale sociale nella società scissa di 268.674mila euro con effetto dal 1° gennaio 2008 e di 117.086mila euro con effetto dal 30 dicembre 2008 e contestuali aumenti del capitale sociale della beneficiaria;
- le scissioni parziali di Rete Ferroviaria Italiana SpA a favore di FS Sistemi Urbani Srl, con effetto dal 1° dicembre 2008 per 276.653mila euro e con effetto dal 31 dicembre 2008 per 96.745mila euro, per complessivi 373.398mila euro.

La variazione negativa per scissioni esposta in Rete Ferroviaria Italiana (762.422mila euro) è il risultato delle scissioni esposte in precedenza a favore di FS Logistica SpA e FS Sistemi Urbani Srl, nonché della scissione a favore di Ferrovie dello Stato SpA con effetto dal 24 dicembre 2008 per 3.312mila euro e della scissione parziale di Trenitalia SpA a favore della controllata Rete Ferroviaria Italiana SpA per 48mila euro; quest'ultima variazione ha comportato la contemporanea riduzione del capitale sociale nella società scissa.

Le altre variazioni riguardano:

- la ricapitalizzazione della società Immobiliare Ferrovie Srl, di 5mila euro, effettuata a seguito della riduzione del capitale sociale di 35mila euro, per perdite cumulate, e della ricostituzione dello stesso al valore di 20mila euro. Al 31 dicembre 2008 la controllata è stata svalutata ulteriormente per 35mila euro per adeguarne il valore al patrimonio netto;
- l'aumento del capitale sociale della controllata Rete Ferroviaria Italiana SpA per 250.000mila euro;
- l'acquisto da Rete Ferroviaria Italiana SpA della società Self Srl per un valore di 35mila euro, con effetto dal 12 agosto 2008;
- l'abbattimento del capitale sociale di 2.047.325mila euro e il trasferimento dei crediti immobilizzati per versamenti in conto futuri aumenti di capitale di 510.790mila euro della società Trenitalia SpA; il fondo svalutazione partecipazioni, accantonato al 31 dicembre 2007 (2.047.325mila euro) è stato interamente utilizzato per la predetta operazione ed è stato successivamente ricostituito per 41.590mila euro, a seguito della perdita registrata al 31 dicembre 2008.

Immobilizzazioni finanziarie: Partecipazioni in imprese collegate

La voce ammonta a 23.061mila euro e si è decrementata per € 354mila euro; nella tabella sono riportate le movimentazioni del periodo:

Partecipazioni in imprese collegate	Valori al 31.12.2007	Variazioni da scissioni	MOVIMENTI DELL'ESERCIZIO			Valori al 31.12.2008
			Incrementi	Decrementi	Riclassifiche	
Costo originario						
Ferrovie Nord Milano SpA	23.061	0	0	0	0	23.061
Isfort SpA	354	(258)	0	(35)	(61)	0
TOTALE	**23.415**	**(258)**	**0**	**(35)**	**(61)**	**23.061**

Nel corso dell'esercizio è stata effettuata la scissione della società Isfort SpA, collegata diretta, con la costituzione della società FS Formazione per 258mila euro. Si è provveduto, inoltre, a svalutare la partecipazione sulla base del patrimonio netto di pertinenza e a riclassificare la società nella voce Altre partecipate, come già esposto in precedenza.

Immobilizzazioni finanziarie: Partecipazioni in altre imprese

La voce ammonta a 133.725mila euro con una variazione positiva di 57mila euro; nella tabella sono riportate le movimentazioni del periodo:

Partecipazioni in altre imprese	Valori al 31.12.2007	MOVIMENTI DELL'ESERCIZIO			Valori al 31.12.2008
		Incrementi	Decrementi	Riclassifiche	
Costo originario					
BCC Bureau Central de Clearing	7				7
Consorzio E.T.L.	10				10
Consorzio Italiano Infrastrutture e Trasporti per l'Iraq	200				200
Eurofima	133.325				133.325
Fondazione Accademia S.Cecilia	5				5
Fondazione Memoria della Shoah	20				20
Hit Rail B.V.	97				97
Isfort	0	0	0	61	61
Turismark ScpA in liquidazione	4	0	(4)	0	0
TOTALE	**133.668**	**0**	**(4)**	**61**	**133.725**

I movimenti dell'esercizio hanno riguardato:

- la liquidazione della società Turismark ScpA in liquidazione, per 4mila euro. Si precisa che l'incasso netto per la quota di partecipazione di Ferrovie dello Stato SpA è stato di 2mila euro e la differenza residuale è stata rilevata nella voce di conto economico D) 19 Rettifiche di valore di attività finanziarie - Svalutazioni di partecipazioni.
- la riclassifica della collegata Isfort SpA.

Di seguito viene evidenziato il confronto tra i valori di carico delle partecipazioni e la corrispondente frazione di patrimonio netto di pertinenza.

Società partecipate	Capitale sociale	Utili (perdite) del periodo	Patrimonio netto al 31.12.2008	% di partecipazione FS	Patrimonio netto di pertinenza	Valore di bilancio al 31.12.2008	Differenza
					(a)	(b)	(b) - (a)
Controllate:							
Centostazioni SpA	8.333	6.291	29.628	59,99%	17.774	3.050	(14.724)
Fercredit SpA	32.500	8.135	75.192	100%	75.192	31.413	(43.779)
Ferservizi SpA	43.043	2.177	47.782	100%	47.782	43.251	(4.531)
FS Logistica SpA	435.481	1.044	446.250	100%	446.250	447.166	916
Fs Formazione SpA	637	187	849	31,40%	267	258	(9)
FS Sistemi Urbani Srl	373.498	30	373.531	100%	373.531	373.505	(26)
Grandi Stazioni SpA	4.304	15.020	96.825	59,99%	58.085	17.601	(40.484)
Immobiliare Ferrovie Srl	20	(15)	5	100%	5	5	0
Italcertifer ScpA	480	207	976	33,33%	325	211	(114)
Italferr SpA	14.186	19.108	59.321	100%	59.321	8.047	(51.274)
RFI SpA	32.341.275	38.927	33.075.344	100%	33.075.344	33.230.363	155.019
SAP Srl in liquidazione	997	0	(6.413)	100%	(6.413)	0	6.413
Self Srl	35	0	35	100%	35	35	0
Sogin Srl	15.600	(292)	32.752	55%	18.014	59.225	41.211
Trenitalia SpA	1.033.358	(41.590)	1.168.852	100%	1.168.852	991.768	(177.084)
Totale					**35.334.364**	**35.205.898**	**(128.466)**
Collegate:							
Ferrovie Nord Milano S.p.A. (*)	130.000	21.785	170.931	14,74%	25.197	23.061	(2.136)
Totale					**25.197**	**23.061**	**(2.136)**
Totale controllate e collegate					**35.359.562**	**35.228.959**	**(130.603)**

(*) Il raffronto è stato effettuato con i dati del bilancio 2007

Per la differenza tra il valore di carico di Rete Ferroviaria Italiana SpA e la corrispondente frazione di patrimonio netto non viene effettuata alcuna svalutazione in quanto non si ritiene vi sia una perdita durevole di valore.

La differenza tra valore di carico di Sogin Srl e la corrispondente frazione di patrimonio netto della controllata è da ricondurre prevalentemente al maggior prezzo corrisposto per l'acquisto della partecipazione rispetto al patrimonio netto dell'epoca e ai successivi versamenti effettuati in riferimento all'atto di transazione dell'8 marzo 2002, definitivamente chiusosi in data 7 marzo 2007. La differenza di valore evidenziata trova tuttora giustificazione nelle potenzialità di reddito della società controllata.

Il valore negativo del patrimonio netto della società Sap Srl in liquidazione, trova copertura nelle somme accantonate nel fondo rischi ed oneri.

Si riporta di seguito l'elenco delle sedi legali delle società controllate e collegate.

Denominazione della società	Sede legale
Controllate:	
Centostazioni SpA	Via Bartolomeo Eustachio, 8 - 00161 Roma
Fercredit Servizi Finanziari SpA	Via Sommacampagna,19 - 00185 Roma
Ferservizi SpA	Piazza della Croce Rossa, 1 - 00161 Roma
FS Formazione SpA	Piazza della Croce Rossa, 1 - 00161 Roma
FS Sistemi Urbani Srl (già FS Lab Srl)	Piazza della Croce Rossa, 1 - 00161 Roma
FS Logistica SpA	Piazza della Croce Rossa,1 – 00161 – Roma
Grandi Stazioni SpA	Via Giolitti, 34 - 00185 Roma
Immobiliare Ferrovie Srl	Piazza della Croce Rossa, 1 00161 – Roma
Italcertifer ScpA	Via Alamanni, 2a 50123 – Firenze
Italferr SpA	Via Marsala, 53 - 00185 Roma
RFI Rete Ferroviaria Italiana SpA	Piazza della Croce Rossa, 1 - 00161 Roma
SAP Srl in liquidazione	Viale dello Scalo San Lorenzo, 16 – 00185 Roma
Self Srl	Piazza della Croce Rossa,1 – 00161 Roma
Sogin Srl	Viale dei Cadorna, 105 - 50129 Firenze
Trenitalia SpA	Piazza della Croce Rossa, 1 - 00161 Roma
Collegate:	
Ferrovie Nord Milano SpA	Piazzale Cadorna, 14 - 20123 Milano

Immobilizzazioni finanziarie: Crediti

La voce ammonta a 6.344.645mila euro con una variazione in aumento di 565mila euro rispetto al 31 dicembre 2007.

Immobilizzazioni finanziarie: Crediti verso imprese controllate

La voce ammonta a 6.267.420mila euro ed è così dettagliata:

Impresa	31.12.2007	Incrementi	Decrementi	Riclassifiche	31.12.2008
Rete Ferroviaria Italiana SpA	1.234.638	178.250	(70.843)	156.275	1.498.320
TAV SpA	1.259.481	394.369	(47.125)	(156.275)	1.450.450
Fercredit SpA	10.300	20.000	(4.050)		26.250
Trenitalia SpA	3.203.190	600.000		(510.790)	3.292.400
Totale	**5.707.609**	**1.192.619**	**(122.018)**	**(510.790)**	**6.267.420**

Di seguito sono commentate le movimentazioni dell'esercizio:

- Gli incrementi riguardano:

  - i versamenti effettuati alle società Rete Ferroviaria Italiana SpA (178.250mila euro) e TAV SpA (394.369mila euro) per l'importo residuo dei prestiti concessi per la prosecuzione dei lavori relativi al "Sistema Alta Velocità/Alta Capacità" della linea Torino-Milano-Napoli. La provvista finanziaria per la concessione di detti prestiti è stata acquisita da Ferrovie dello Stato SpA attraverso il netto ricavo del prestito di 1.000 milioni di euro con BEI;

  - il nuovo finanziamento concesso alla società Fercredit SpA per 20.000mila euro;

  - l'incremento dei finanziamenti concessi alla società Trenitalia SpA (600.000mila euro), la cui provvista finanziaria è stata acquisita da Ferrovie dello Stato SpA attraverso l'emissione di prestiti obbligazionari sottoscritti interamente dalla società Eurofima.

- I decrementi riguardano:

  - la riduzione dei crediti verso le controllate Rete Ferroviaria Italiana SpA e TAV SpA rispettivamente per 70.843mila euro e 47.125mila euro a seguito del rimborso delle rate di ammortamento dei prestiti concessi, in corrispondenza del rimborso del mutuo concesso a Ferrovie dello Stato SpA dalla Cassa Depositi e Prestiti (117.968mila euro);

  - il rimborso dei crediti dalla società Fercredit SpA per 4.050mila euro.

- Le riclassifiche sono correlate:

  - alla scissione parziale di TAV SpA a favore di Rete Ferroviaria Italiana SpA, che ha riguardato anche i debiti verso la controllante Ferrovie dello Stato SpA, accesi per il finanziamento dell'infrastruttura trasferita; l'operazione ha comportato una riduzione dei crediti verso TAV SpA (156.275mila euro) e il corrispondente aumento di quelli verso Rete Ferroviaria Italiana SpA;

  - al trasferimento dei crediti per versamenti in conto futuri aumenti di capitale di 510.790mila euro ad incremento della partecipazione nella controllata Trenitalia SpA.

L'importo della voce esigibile oltre i 5 anni riguarda per 2.692.400mila euro la società Trenitalia SpA, per 1.019.082mila euro la società Rete Ferroviaria Italiana SpA, per 989.392mila euro la società TAV SpA e per 6.000mila euro la società Fercredit SpA.

Immobilizzazioni finanziarie: Crediti verso altri

La voce ammonta a 77.225mila euro ed è così dettagliata:

	31.12.2007	Incrementi	Decrementi	31.12.2008
Crediti verso la società Euterpe Finance	67.854	7.782	0	75.636
Crediti verso Société Générale	2.450	0	(2.450)	0
Crediti verso banche per somme pignorate	350	0	(14)	336
Depositi cauzionali	141	23	(16)	148
Mutui al personale	0	32	0	32
Altre società partecipate (Hit Rail BV)	1.073	0	0	1.073
Totale	**71.868**	**7.837**	**(2.480)**	**77.225**

Il credito verso la società Euterpe Finance (75.636mila euro) è da porre in relazione all'operazione di cartolarizzazione dei crediti verso l'Erario, operazione perfezionatasi nel 2004.

Il credito rappresenta il "*Deferred purchase price*" (che verrà incassato alla scadenza dell'operazione) costituito dagli interessi maturati dal 1° gennaio 2003 al 27 maggio 2004 (data in cui Ferrovie ha incassato *l'Initial purchase price*) cui si sono aggiunti gli interessi maturati successivamente fino al 31 dicembre 2008 per l'operazione di *"Interest rate swap"* collegata alla operazione di cartolarizzazione.

Si precisa che nell'esercizio 2006, a seguito dei rimborsi dei crediti IVA 1996 e 1997 da parte dell'Erario, la società Euterpe Finance ha rimborsato a Ferrovie dello Stato SpA quota parte degli interessi maturati pari a 17.366mila euro. Per quanto riguarda le condizioni e le obbligazioni derivanti dal contratto le stesse risultano immutate rispetto a quelle dettagliate nel bilancio al 31 dicembre 2006.

Per quanto riguarda il credito di 2.450mila euro verso la Société Générale, relativo allo *swap* collegato all'operazione di cessione dei crediti IVA 1998 e 1999 (rimborsati dall'Erario nel 2007), si è provveduto alla chiusura dello *swap*. Ciò ha comportato la riclassifica del credito suddetto verso l'Erario e il riacquisto per 7.930mila euro del credito relativo agli interessi non riconosciuti dall'Erario, che a suo tempo erano stati liquidati da Société Générale alla Società.

In merito agli interessi sui crediti IVA occorre precisare che dai dispositivi di pagamento notificati dall'Agenzia delle Entrate alla Società, relativi alle annualità 1996, 1997, 1998 e 1999, erano emerse differenze in ordine al computo degli interessi, in quanto l'Ufficio ha ritenuto di non riconoscere gli interessi di legge nel periodo intercorrente tra la data di sospensione dei rimborsi per "carichi pendenti" e la data in cui la Società ha presentato idonea garanzia, finalizzata allo sblocco dei crediti stessi. La Società, ritenendo che tali interessi siano invece dovuti - in ciò supportata da apposito parere di primario studio fiscale e dalla giurisprudenza della Corte di Cassazione n. 20526 del 22 settembre 2006 - ha presentato all'Ufficio apposite istanze per il riconoscimento dei crediti; ulteriori istanze, alla predetta Agenzia, hanno riguardato il riconoscimento degli interessi sul ritardato pagamento dei crediti da parte del Concessionario della Riscossione di Roma.

I crediti verso banche per somme pignorate hanno subito un decremento di 14mila euro rispetto al 31 dicembre 2007.

Il credito nei confronti della partecipata Hit Rail B.V. concerne una ricapitalizzazione della stessa che, al 31 dicembre 2008, non è stata ancora formalizzata.

I crediti per depositi cauzionali si sono incrementati per i nuovi depositi versati (23mila euro) e decrementati a seguito di quelli recuperati (16mila euro) nell'esercizio.

L'importo della voce (77.225mila euro) è esigibile entro i cinque anni.

ATTIVO CIRCOLANTE

Rimanenze

La rimanenze ammontano a 547.490mila euro; esse sono costituite dai beni immobili destinati alla vendita. Nella tabella seguente sono riportate la composizione e le movimentazioni avvenute nell'esercizio.

	31.12.2007	Variazioni da scissione	Incrementi	Riclassifiche	Decrementi	31.12.2008
Immobili di trading	524.236	57.274	0	14.533	(49.358)	546.685
Lavori in corso su immobili in ristrutturazione	4.680	0	1.268	(5.143)	0	805
TOTALE	**528.916**	**57.274**	**1.268**	**9.390**	**(49.358)**	**547.490**

Le movimentazioni dell'esercizio hanno riguardato:

- l'incremento a seguito della scissione parziale di Rete Ferroviaria Italiana SpA in favore di Ferrovie dello Stato SpA di parte del patrimonio immobiliare, per un valore di 57.274mila euro;
- l'incremento dei lavori di ristrutturazione effettuati sugli immobili di *trading*, per 1.268mila euro;
- le riclassifiche pari a 9.390mila euro, di cui si è già detto nella voce "Immobilizzazioni materiali", sono composte da variazioni negative di 13.045mila euro, per il trasferimento nel patrimonio immobilizzato del Complesso S. Agnese (di cui lavori in corso pari a 463mila euro), e da variazioni positive per 22.435mila euro per il trasferimento di cespiti iscritti nelle immobilizzazioni materiali, destinati alla vendita;
- i decrementi sono attribuibili essenzialmente alle vendite effettuate nell'esercizio.

Crediti

La posta ammonta a 4.295.331mila euro con una variazione in diminuzione di 52.288mila euro rispetto al 31 dicembre 2007.

Crediti: Verso clienti

I crediti verso clienti, al netto del fondo svalutazione, ammontano a 37.486mila euro. Nella tabella è riportato il valore nominale dei crediti e del relativo fondo svalutazione.

	31.12.2008	31.12.2007	Variazioni
Clienti ordinari	42.106	43.485	(1.379)
Fondo svalutazione	(9.524)	(9.207)	(317)
Valore netto	**32.582**	**34.278**	**(1.696)**
Amministrazioni dello Stato	4.919	76	4.843
Fondo svalutazione	(15)	0	(15)
Valore netto	**4.904**	**76**	**4.828**
TOTALE VALORE NETTO	**37.486**	**34.354**	**3.132**

Le principali partite creditorie sono collegabili alle vendite di immobili di *trading*; per tali vendite sono state anche concesse rateizzazioni o dilazioni di pagamento, a fronte di garanzie bancarie ricevute.

Il fondo svalutazione crediti ha subito un incremento di 332mila euro per adeguarlo alle stime dei rischi di insolvenza effettuate al 31 dicembre 2008.

L'importo della voce esigibile oltre l'esercizio successivo ammonta a 8.550mila euro, di cui esigibili oltre i 5 anni 5.018mila euro.

Crediti: Verso imprese controllate

La voce ammonta a 1.171.021mila euro ed è così dettagliata per natura:

Natura	31.12.2008	31.12.2007	Variazioni
Commerciali	46.948	60.460	(13.512)
Finanziari:			
- conto corrente intersocietario	259.946	793.475	(533.529)
- finanziamenti	763.020	176.875	586.145
- diversi	18	96	(78)
Altri			
- IVA	75.909	62.383	13.526
- cessione crediti d'imposta	3.354	3.934	(580)
- crediti per consolidato fiscale	219	1.360	(1.141)
- diversi	21.607	12.911	8.696
TOTALE	**1.171.021**	**1.111.494**	**59.527**

Le variazioni più significative sono relative ai crediti finanziari e sono attribuibili al decremento di 533.529mila euro del conto corrente intersocietario intrattenuto con la controllata Trenitalia SpA e all'incremento dei finanziamenti a breve concessi alle società Rete Ferroviaria Italiana SpA (134.500mila euro), TAV SpA (351.145mila euro), Fercredit SpA (100.000mila euro) e FS Sistemi Urbani Srl (500mila euro).

Si informa che i prestiti concessi nel 2008 alle società Rete Ferroviaria Italiana SpA (134.500mila euro) e TAV SpA (415.500mila euro) sono correlati al netto ricavo del prestito (550.000mila euro) acceso dalla Capogruppo con Cassa Depositi e Prestiti/Dexia Crediop, per complessivi 800.000mila euro; essi sono finalizzati al finanziamento del proseguimento dei lavori sulla linea ad Alta Velocità Torino-Milano Napoli. I restanti 250.000mila euro sono stati erogati nei primi mesi del 2009.

Nella voce "Altri" sono compresi i crediti verso controllate per: IVA di Gruppo (75.909mila euro), cessione crediti d'imposta Ires (3.354mila euro), consolidato fiscale Ires per i trasferimenti dell'imposta non compensata da corrispondenti crediti erariali trasferiti (219mila euro) e diversi (21.607 mila euro). I crediti diversi riguardano principalmente le società Rete Ferroviaria Italiana SpA, per 4.718mila euro, Centostazioni SpA per 8.006mila euro, di cui 8.000mila euro relativi alla quota di pertinenza della Capogruppo per la distribuzione del sovrapprezzo azioni deliberato in sede di approvazione del bilancio 2007 e Trenitalia SpA per 8.873mila euro. Quest'ultimo credito è comprensivo di 5.482mila euro accertati verso la controllata a seguito dell'accoglimento parziale della sentenza di primo grado emessa dal Tribunale di Potenza riguardo ai crediti vantati verso la Regione Basilicata per la copertura dei disavanzi di esercizio del periodo 1987/93, per la quota parte spettante a Ferrovie dello Stato SpA e di 2.814mila euro attribuibili al trasferimento del credito Irap, acquisito in sede di scissione dall'ex Ferrovie Real Estate SpA.

Crediti: Verso imprese collegate

La voce ammonta a 181mila euro (222mila euro al 31 dicembre 2007) ed è costituita da soli crediti commerciali. La variazione negativa di 41mila euro è attribuibile all'effetto differenziale tra i minori crediti verso la collegata TSF SpA (51mila euro) e i maggiori crediti verso la collegata Ferrovie Nord Milano SpA (12mila euro), nonché all'azzeramento dei crediti verso Isfort SpA (2mila euro nel 2007), non più collegata.

Crediti tributari

I crediti tributari ammontano a 2.935.072mila euro e sono così dettagliati:

	31.12.2008	31.12.2007	Variazioni
IVA	2.851.654	2.599.672	251.982
Ires	82.871	82.746	125
Irap	479	0	479
Bollo virtuale	66	0	66
Anticipazione imposte su rivalutazione T.F.R.	2	0	2
TOTALE	**2.935.072**	**2.682.418**	**252.654**

I crediti IVA riguardano per 1.758.115mila la quota scadente entro l'esercizio successivo. Essa è composta: dalle risultanze dell'IVA di Gruppo al 31 dicembre 2008 (731.728mila euro), dai crediti IVA chiesti a rimborso per gli esercizi 2005 e 2006, comprensivi dei relativi interessi, rispettivamente di 316.682mila euro e 709.705mila euro, per i quali è stato disposto il rimborso dall'Erario. La quota parte scadente oltre l'esercizio successivo (1.093.540mila euro) è relativa all'IVA chiesta a rimborso per l'anno 2007 (1.075.582mila euro), comprensiva dei relativi interessi, e agli interessi residui, ancora da riscuotere dall'Erario, relativi all'IVA dal 1998 al 2005, per i quali sono state presentate all'Agenzia delle Entrate apposite istanze. Tali crediti si ritiene verranno incassati entro i prossimi cinque anni.

La variazione positiva netta dei crediti IVA (251.982mila euro) è attribuibile principalmente agli incrementi dell'IVA di Gruppo del 2008 (433.478mila euro) e degli interessi maturati sui crediti IVA chiesti a rimborso (35.156mila euro) e al decremento per rimborso dei crediti IVA 2004 (220.834mila euro) comprensivi dei relativi interessi.

La variazione positiva del credito Ires (125mila euro) è dovuta all'effetto differenziale tra l'incremento dei crediti Ires per le ritenute d'acconto subite dalle società che partecipano al Consolidato fiscale (2.826mila euro) e la riduzione dei crediti Ires utilizzati dalla Società o ceduti alle società del Gruppo (2.701mila euro). Si rammenta che dal 2004 la Società ha adottato il consolidato fiscale (quale consolidante) in opzione con tutte le società controllate, le quali hanno provveduto a trasferire a Ferrovie dello Stato SpA i loro crediti e debiti Ires, di competenza degli esercizi dal 2004 al 2008.

I crediti per Irap (479mila euro) rappresentano i maggiori acconti versati all'Erario rispetto all'imposta di competenza dell'esercizio.

I crediti verso l'Erario per bollo virtuale e per anticipazione imposte su rivalutazione TFR rappresentano i maggiori versamenti effettuati all'Erario per le suddette imposte.

Crediti: Imposte anticipate

I crediti per imposte anticipate ammontano a 150.974mila euro e sono così dettagliati:

Descrizione	31.12.2007	Incrementi	Decrementi	31.12.2008
Irap	19.614	3.318	(1.055)	21.877
Ires	117.583	19.058	(7.544)	129.097
TOTALE	**137.197**	**22.376**	**(8.599)**	**150.974**

I crediti per imposte anticipate Irap sono stati in parte acquisiti a seguito della scissione dell'ex Ferrovie Real Estate SpA e rideterminati, al 31 dicembre 2007, in base alla stima dei futuri benefici d'imposta derivanti dalle differenze temporanee deducibili. Nell'esercizio 2008 sono stati incrementati di 3.318mila euro e decrementate di 1.055mila euro. Le variazioni hanno avuto contropartita nella voce di conto economico 22) "Imposte sul reddito del periodo correnti, differite e anticipate" ad eccezione del decremento di 48mila euro imputato alla voce di conto economico E.21) Oneri straordinari.

I crediti per imposte anticipate Ires sono stati rilevati al 31 dicembre 2007, in base alla stima dei futuri benefici d'imposta derivanti dalle differenze temporanee deducibili. Nell'esercizio 2008 si sono incrementati di 19.058mila euro e decrementati di 7.544mila euro. I decrementi hanno avuto contropartita nella voce di conto economico 22) "Imposte sul reddito del periodo correnti, differite e anticipate" ad eccezione di 275mila euro imputato alla voce di conto economico E.21) Oneri straordinari.

Crediti: Verso altri

I crediti verso altri ammontano a 597mila euro e sono così dettagliati:

Descrizione	31.12.2008	31.12.2007	Variazioni
Personale	24	71	(47)
Crediti verso istituti previdenziali	42	15	27
Crediti verso Banche per pronti contro termine	0	380.997	(380.997)
Acconti a fornitori	230	696	(466)
Altri crediti	301	154	147
TOTALE	**597**	**381.933**	**(381.336)**

I crediti verso il personale (24mila euro) riguardano le anticipazioni concesse ai dipendenti a vario titolo, da recuperare con trattenute sui ruoli paga.

I crediti verso banche per pronti contro termine hanno subito un decremento di 380.997mila euro dovuto all'azzeramento dei relativi investimenti al 31 dicembre 2008.

Gli acconti a fornitori hanno registrato un decremento di 466mila euro, mentre gli altri crediti si sono incrementati di 147mila euro.

Attività finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni

L'importo della voce pari a 30.031mila euro, invariati rispetto all'esercizio precedente, riguarda la partecipazione della collegata TSF SpA, trasferita nel circolante, in attesa della vendita.

Disponibilità liquide

La voce ammonta a 615.586mila euro con una variazione in diminuzione 590.901mila euro rispetto al 31 dicembre 2007. Essa è così dettagliata:

	31.12.2008	31.12.2007	Altre variazioni
Depositi bancari e postali	562.278	1.158.091	(595.813)
Denaro e valori in cassa	29	28	1
Assegni	224	156	68
Conti correnti di Tesoreria	53.055	48.212	4.843
TOTALE	**615.586**	**1.206.487**	**(590.901)**

La giacenza presso istituti bancari e postali (562.278mila euro) comprende depositi a scadenza per 480.000mila euro e impieghi a breve per 25.000mila euro; essi hanno subito una riduzione di 23.500mila euro rispetto all'esercizio 2007.

Si precisa, inoltre, che le somme in giacenza al 31 dicembre 2007, comprendevano la quota non erogata del prestito contratto con la BEI destinata al finanziamento degli investimenti (572.619mila) che nel corso del 1° semestre 2008 è stata versata alle società Rete Ferroviaria SpA e TAV SpA.

RATEI E RISCONTI

La voce ammonta a 38.802mila euro con una variazione positiva di 8.467mila euro rispetto al 31 dicembre 2007. Essa è così dettagliata:

	31.12.2008	31.12.2007	Variazioni
RATEI ATTIVI			
Interessi attivi	37.461	29.176	8.285
RISCONTI ATTIVI			
Fitti passivi	1.162	928	234
Premi di assicurazioni	171	0	171
Altri canoni	8	231	(223)
	1.341	1.159	182
TOTALE	**38.802**	**30.335**	**8.467**

I ratei di interessi attivi sono relativi agli interessi maturati sui prestiti a medio e lungo termine concessi alle controllate Trenitalia SpA (25.035mila euro), TAV SpA (1.480mila euro), Rete Ferroviaria Italiana SpA (602mila euro) e Fercredit SpA (101mila euro) e su quelli a breve termine concessi alle controllate Rete Ferroviaria Italiana SpA (2.597mila euro), FS Logistica SpA (2mila euro), Fercredit SpA (115mila euro), TAV SpA (7.381mila euro) e FS Sistemi Urbani Srl (1mila euro), nonché sugli investimenti finanziari (147mila euro).

I risconti attivi relativi ai fitti passivi sono da porre in relazione ai contratti trasferiti con la scissione dell'ex Ferrovie Real Estate SpA, i risconti per premi di assicurazione riguardano premi pagati anticipatamente rispetto al periodo di copertura del rischio.

STATO PATRIMONIALE: PASSIVO

PATRIMONIO NETTO

La posta ammonta a 35.980.290mila euro, con una variazione in aumento di 11.293mila euro rispetto al 31 dicembre 2007.

Nelle tabella seguente è riportata la movimentazione del patrimonio netto nel 2008:

Composizione Patrimonio netto	Saldo al 31.12.2007	Risultato d'esercizio precedente		Altre variazioni	Risultato di esercizio	Saldo al 31.12.2008
		Distribuzione dividendi	Altre destinazioni	Incrementi		
Capitale	38.790.426					38.790.426
Riserva legale	10.424					10.424
Altre riserve:						
- Riserva Straordinaria	27.897					27.897
- Riserva da scissione	254.599					254.599
Utili (perdite) portati a nuovo	(2.656.456)	0	(457.893)	0	0	(3.114.349)
Utile (perdita) dell'esercizio	(457.893)	0	457.893	0	11.293	11.293
TOTALE	**35.968.997**	**0**	**0**	**0**	**11.293**	**35.980.290**

Le variazioni intervenute nel periodo riguardano:

- il riporto a nuovo della perdita registrata nell'esercizio 2007 di 457.893mila euro, a seguito di delibera Assembleare del 4 giugno 2008;
- l'incremento per l'utile di esercizio di 11.293mila euro.

Il capitale sociale al 31 dicembre 2008, interamente sottoscritto e versato dal socio unico Ministero dell'Economia e delle Finanze, ammonta a 38.790.425.485,00 euro ed è composto da 38.790.425.485 azioni del valore nominale di 1 euro ciascuna.

Nel prospetto che segue sono indicate l'origine, la disponibilità e la distribuibilità delle voci di patrimonio netto.

Origine	Importi al 31.12.2008 (a+b)	Quota indisponibile (a)	Quota disponibile (b)	Quota distribuibile di (b)
Capitale sociale	38.790.426	38.790.426	0	0
Riserve di capitale				
- Riserva da scissione	254.599	0	254.599	0
Riserve di utili				
- Riserva legale	10.424	10.424	0	0
- Riserva Straordinaria	27.897	0	27.897	27.897
TOTALE	**39.083.346**	**38.800.850**	**282.496**	**27.897**

Si precisa che la riserva legale è indisponibile fino a quando non ha raggiunto il quinto del capitale sociale, può essere utilizzata, indipendentemente dall'entità raggiunta per la copertura delle perdite, in via subordinata rispetto alle altre riserve disponibili; la riserva straordinaria non è soggetta a particolari vincoli e pertanto può essere destinata alla copertura di perdite, ad aumenti gratuiti di capitale o può essere distribuita ai soci. Non si sono registrate utilizzazioni nei tre esercizi precedenti.

FONDI PER RISCHI E ONERI

La posta ammonta a 856.868mila euro con una variazione in aumento di 10.275mila euro rispetto al 31 dicembre 2007.

Si riporta di seguito la composizione e movimentazione avvenuta nel periodo.

Descrizione	Saldo al 31.12.2007	Incrementi	Utilizzi	Rilascio fondi eccedenti	Rettifiche	Saldo al 31.12.2008
Fondo per imposte, anche differite	425.123	59.873	(5.749)	0	(5.454)	473.793
Altri	421.470	1.546	(20.141)	(19.800)	0	383.075
TOTALE	**846.593**	**61.419**	**(25.890)**	**(19.800)**	**(5.454)**	**856.868**

Si evidenzia il dettaglio del fondo imposte, anche differite.

Descrizione	Saldo al 31.12.2007	Incrementi	Utilizzi	Rilascio fondi eccedenti	Rettifiche	Saldo al 31.12.2008
Fondo imposte	15	0	0	0	0	15
Fondo imposte differite	165.815	24.257	(5.340)	0	0	184.732
Fondo imposte da consolidato fiscale	259.293	35.616	(409)	0	(5.454)	289.046
TOTALE	**425.123**	**59.873**	**(5.749)**	**0**	**(5.454)**	**473.793**

Il fondo imposte differite è relativo alle imposte Ires, per 157.231mila euro e Irap, per 27.501mila euro;

esso è da porre in relazione essenzialmente agli oneri fiscali connessi al minor costo fiscalmente riconosciuto rispetto al valore degli immobili di *trading* e delle immobilizzazioni materiali trasferite con la scissione dell'ex Ferrovie Real Estate SpA. Gli utilizzi sono attribuibili al fondo imposte Ires, per 4.545mila euro e a quello Irap, per 795mila euro.

Il fondo imposte da consolidato fiscale è stato incrementato in relazione alle imposte per Ires trasferite dalle società che hanno aderito al consolidato fiscale e quelle stimate della Società per il 2008, gli utilizzi sono relativi alle compensazioni accordate alle società controllate per gli svantaggi derivanti dalla loro partecipazione al consolidato fiscale, le rettifiche sono relative alla definizione delle imposte per Ires trasferite nel 2007.

Il restante fondo imposte è a presidio delle passività potenziali di natura fiscale.

Con riferimento al fondo imposte da consolidato fiscale, si osserva quanto segue. In chiusura di esercizio, in presenza di società che conferiscono redditi imponibili e società che conferiscono perdite fiscali, la consolidante compensa le rispettive partite e potrà essere chiamata a remunerare le perdite fiscali in caso di futuro utilizzo delle stesse da parte della società che le ha prodotte, entro il quinquennio. Tale successivo utilizzo potrebbe scaturire o dalla realizzazione di un reddito imponibile da parte della società o dalla esclusione dal consolidato della società stessa, per interruzione dell'opzione o per mancato rinnovo della stessa. In tal caso, la consolidante attingerà le risorse finanziarie per remunerare le perdite fiscali a suo tempo conferite dal fondo che, per tale motivo, viene mantenuto e alimentato annualmente.

Si evidenzia il dettaglio degli altri fondi.

Descrizione	Saldo al 31.12.2007	Accantona-menti	Utilizzi	Rilascio fondi eccedenti	Riclassfiche	Saldo al 31.12.2008
Fondo oneri officine, bonifiche e perdite di valore su immobilizzazioni	254.564	0	(9.607)	0	0	244.957
Fondo oneri immobili di *trading*	28.128	0	(3.483)	0	0	24.645
Decrementi e perdite relative alle partecipazioni	6.413	0	0	0	0	6.413
Contenzioso nei confronti del personale e dei terzi	16.874	561	(60)	0	0	17.375
Fondo oneri per esodi incentivati	5.500	0	(5.500)	0	0	0
Altri rischi minori	109.991	985	(1.491)	(19.800)	0	89.685
TOTALE	**421.470**	**1.546**	**(20.141)**	**(19.800)**	**0**	**383.075**

Fondo oneri officine, bonifiche e perdite di valori su immobilizzazioni

Il Fondo, acquisito a seguito della scissione totale dell'ex Ferrovie Real Estate SpA, è da porre in relazione alla presunta ridotta redditività delle officine trasferite, a fronte degli oneri da sostenere per la bonifica di taluni siti e al presunto minor valore dei cespiti a suo tempo trasferiti dalla società Rete Ferroviaria Italiana SpA, con atto di scissione parziale del 4 agosto 2006. Gli utilizzi effettuati sono da porre in relazione sia alla parziale copertura degli ammortamenti dei cespiti effettuati nell'anno

(1.784mila euro), che risultano iscritti nella voce di conto economico A.5. b) Altri ricavi e proventi, sia a copertura di differenze di valori contabili riferiti a taluni beni oggetto di scissione (7.823mila euro).

Fondo oneri e immobili di *trading*

Il fondo, acquisito anch'esso con la suddetta scissione, è stato rideterminato in sede di chiusura dell'esercizio 2007; esso è da porre in relazione agli oneri da sostenere per la vendita dei beni, per le bonifiche da effettuare e per le probabili minusvalenze collegate al patrimonio alloggiativo in portafoglio. Gli utilizzi di complessivi 3.483mila euro sono stati iscritti nella voce di conto economico A.5. b) Altri ricavi e proventi; essi sono da porre in relazione alla parziale copertura degli oneri finanziari generati dal finanziamento con la banca BIIS - ex Banca OPI SpA (2.837mila euro), che non trovano adeguata copertura a causa della cessione di beni non plusvalenti, delle spese di manutenzione sostenute (132mila euro) e a copertura delle minusvalenze registrate sulle vendite effettuate (514mila euro).

Decrementi e perdite relative alle partecipazioni

Il fondo è a copertura del patrimonio netto negativo della società Sap Srl in liquidazione (6.413mila euro).

Contenzioso nei confronti del personale e di terzi

Il fondo è stato per la maggior parte acquisito con la scissione dell'ex Ferrovie Real Estate SpA ed è posto a presidio dei probabili oneri relativi al contenzioso nei confronti di terzi per controversie collegate ai contratti di vendita (riduzioni prezzo, risarcimento danni subiti durante le trattative di vendita), mancato rispetto di convenzioni o controversie su contratti di locazione nonché rivendicazioni su accertamenti di diritti di proprietà, prelazioni ecc. e al contenzioso con il personale. Il fondo in questione è stato utilizzato per 60mila euro ed è stato incrementato di 561mila euro a seguito del puntuale aggiornamento della valutazione dei rischi.

Fondo oneri per esodi incentivati

Il fondo, costituito nel 2001 in relazione agli oneri previsti per incentivare l'esodo anticipato del personale, è stato totalmente utilizzato a fronte degli oneri liquidati nell'esercizio 2005 e in quelli precedenti; è stato ricostituito nell'esercizio 2006 a carico del costo del lavoro in relazione al piano di risoluzioni del rapporto di lavoro programmato nell'anno. Nel 2007 è stato utilizzato a fronte degli oneri di incentivazione sostenuti nell'anno ed incrementato in base al nuovo piano programmato. Esso è stato totalmente utilizzato nel 2008 (5.500mila euro).

Altri rischi minori

I fondi acquisiti con la scissione dell'ex Ferrovie Real Estate SpA (30.517mila euro a fine esercizio 2007), sono da porre in relazione essenzialmente ai rischi connessi al recupero di oneri condominiali e agli oneri contrattualmente previsti connessi a particolari vendite, così detti "pacchetto a reddito e palazzi alti"; gli utilizzi di 1.491mila euro, effettuati nel 2008, si riferiscono a quest'ultimo fondo.

I fondi costituiti nell'esercizio 2007 (38.000mila euro), a seguito della migliore stima degli oneri da sostenere per bonificare i beni trasferiti all'ex Ferrovie Real Estate SpA da Rete Ferroviaria Italiana SpA, con atto di scissione parziale del 4 agosto 2006, e a fronte di oneri capitalizzati nelle immobilizzazioni immateriali, oggetto di approfondimenti riguardo alla loro utilità futura, sono stati

ridotti di 7.200mila euro; la riduzione risulta iscritta nella voce di conto economico A.5. b) Altri ricavi e proventi.

I fondi costituiti nei precedenti esercizi da Ferrovie dello Stato SpA (21.909mila euro), posti a presidio dei rischi collegati a partite di natura fiscale, sono stati incrementati di 985mila euro, mentre quelli a presidio degli oneri per la realizzazione di partite creditorie (19.564mila euro), sono stati ridotti di 12.600mila euro a seguito dell'incasso di quota parte dei crediti; anche detta riduzione ha interessato la voce di conto economico A.5. b) Altri ricavi e proventi.

TRATTAMENTO DI FINE RAPPORTO DI LAVORO SUBORDINATO

La posta ammonta a 22.794mila euro con una variazione in diminuzione di 1.003mila euro rispetto al 31 dicembre 2007 e si compone di due fondi distinti: il Fondo "Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato" e il Fondo "Indennità di buonuscita".

Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato

Si riporta di seguito la movimentazione della voce avvenuta nel periodo.

Consistenza del fondo al 31.12.2007	**15.602**
Incrementi:	
Rivalutazioni	454
Trasferimenti da altre società del Gruppo	917
Altre variazioni	12
	1.383
Decrementi:	
Cessazioni del rapporto	(1.494)
Anticipazioni corrisposte/recuperate	(79)
Anticipazioni all'Erario dell'imposta sulla rivalutazione	(51)
Trasferimenti ad altre società del Gruppo	(429)
Altre variazioni	(3)
	(2.056)
Consistenza del fondo al 31.12.2008	**14.929**

Occorre precisare che l'istituto del TFR è stato oggetto di rilevanti riforme, sia con riferimento alla sua destinazione a forme pensionistiche complementari sia all'istituzione di apposito Fondo Tesoreria presso l'INPS effettuata con la legge 296/2006 (finanziaria 2007).

Il Decreto del Ministero del Lavoro e della Previdenza Sociale di concerto con il Ministero dell'Economia e delle Finanze del 30 gennaio 2007 ha dato attuazione alle norme fissando la scadenza del termine previsto dall'art. 8 del D.Lgs. n. 252 del 5 dicembre 2005 per la scelta da parte del personale dipendente della destinazione del TFR maturando a favore di fondi pensioni integrativi al 30

giugno 2007 e stabilendo le regole per il versamento sia ai fondi pensioni integrativi sia al Fondo Tesoreria INPS, nel caso di mantenimento del fondo in azienda, qualora il numero dei dipendenti non sia inferiore alle cinquanta unità.

Il valore del fondo al 31 dicembre 2008, riportato in tabella, rappresenta pertanto l'importo del debito maturato nei confronti del personale dipendente al netto di quanto liquidato per le uscite (cessazioni, anticipazioni ecc.) e per le quote trasferite al Fondo di Tesoreria INPS e ad altri fondi integrativi.

Fondo indennità buonuscita

Si tratta del fondo derivante dalla soppressione dell'Opera di previdenza del personale ferroviario - OPAFS (comma 43 dell'articolo 1 della legge 24 dicembre 1993, n. 537), l'Ente pubblico preposto al pagamento della «indennità di buonuscita» al personale ferroviario. Tale fondo riflette il debito nei confronti dei dipendenti maturato per il periodo di lavoro prestato a tutto il 31 dicembre 1995. Con il passaggio del personale al regime TFR il suddetto fondo è soggetto alla sola rivalutazione calcolata in analogia a quanto previsto per il TFR.

Si riporta di seguito la movimentazione della voce avvenuta nel periodo.

Consistenza del fondo al 31.12.2007	**8.194**
Incrementi:	
Rivalutazioni	241
Trasferimenti da altre società del Gruppo	405
Altre variazioni	2
	648
Decrementi:	
Cessazioni del rapporto	(493)
Anticipazioni corrisposte/recuperate	(196)
Trasferimenti ad altre società del Gruppo	(261)
Anticipazioni all'Erario dell'imposta sulle rivalutazioni	(27)
	(977)
Consistenza del fondo al 31.12.2008	**7.865**

DEBITI

La posta ammonta a 11.155.425mila euro con una variazione in aumento di 617.105mila euro rispetto al 31 dicembre 2007.

Debiti: Obbligazioni

La voce ammonta a 3.292.400mila euro (2.692.400mila euro a fine 2007). Trattasi di ventuno emissioni interamente sottoscritte dalla società Eurofima *(private placement)* il cui dettaglio è indicato nella tabella seguente.

Nel luglio 2008, come evidenziato nella Relazione sulla Gestione, la Società ha stipulato un ulteriore prestito obbligazionario con Eurofima di 600 milioni di euro che rappresenta l'incremento del debito nell'anno.

Emissioni	Importo	Data di emissione	Data di scadenza
Serie 1	200.000	30/12/03	28/12/2018
Serie 2	200.000	30/12/03	28/12/2018
Serie 3	149.400	13/12/04	28/12/2018
Serie 4	160.000	13/12/04	13/12/2019
Serie 5	183.000	16/12/04	16/12/2019
Serie 6	194.000	15/12/05	15/06/2016
Serie 7	32.300	15/12/05	15/06/2016
Serie 8	83.000	28/10/05	08/06/2015
Serie 9	62.700	28/10/05	28/12/2018
Serie 10	62.700	31/10/05	30/06/2020
Serie 11	165.300	31/10/05	06/03/2015
Serie 12	310.000	08/05/06	07/04/2016
Serie 13	190.000	15/05/06	15/05/2026
Serie 14	100.000	15/05/06	15/05/2026
Serie 15	128.700	23/04/07	30/03/2027
Serie 16	116.000	19/04/07	15/05/2026
Serie 17	120.000	19/04/07	30/03/2022
Serie 18	122.200	22/05/07	22/05/2024
Serie 19	65.700	22/05/07	30/03/2027
Serie 20	47.400	22/05/07	30/06/2020
Serie 21	600.000	15/07/08	05/09/2013

Il ricorso a detti prestiti è finalizzato al finanziamento di investimenti della società Trenitalia SpA per il programma di ammodernamento del materiale rotabile.

Il rimborso dei prestiti è previsto in unica soluzione alla scadenza, il godimento delle cedole è semestrale, a tasso d'interesse variabile.

I titoli non prevedono quotazioni su "mercati ufficiali", Borse nazionali od estere, e non potranno essere oggetto di negoziazione. Essi rimarranno nel bilancio di Eurofima in qualità di unico proprietario.

Per corrispondere ai requisiti di garanzia statutariamente richiesti da Eurofima a supporto di tutti i finanziamenti concessi fino ad oggi ai propri clienti/azionisti e per mantenere la proprietà del materiale rotabile in capo a Trenitalia SpA l'operazione prevede la costituzione di pegno sui beni oggetto di finanziamento.

A Ferrovie dello Stato SpA è affidato il ruolo di "custode" dei beni medesimi, soddisfacendo in tal modo i requisiti di "spossessamento" richiesti dall'articolo 2786 del Codice civile per la validità e l'efficacia del pegno.

Debiti verso banche

La voce ammonta a 1.475.000mila euro ed è così dettagliata:

Descrizione	31.12.2008	31.12.2007	Variazioni
BIIS (ex Banca Opi)	0	138.505	(138.505)
Unicredit Corporate Banking (ex Banca di Roma)	475.000	475.000	0
BEI	1.000.000	1.000.000	0
Totale	**1.475.000**	**1.613.505**	**(138.505)**

Il prestito con la BIIS SpA (ex Banca Opi SpA), trasferito con atto di scissione dall'ex Ferrovie Real Estate SpA, è stato completamente rimborsato alla scadenza, in ottobre 2008. Il contratto prevedeva il tasso di interesse Euribor a tre mesi maggiorato di uno *spread* dello 0,25 punti percentuali per anno e la durata del finanziamento di cinque anni.

Il prestito con la Unicredit Corporate Banking SpA (ex Banca di Roma SpA), anch'esso trasferito con la suddetta scissione, è collegato al compendio immobiliare trasferito a suo tempo da Rete Ferroviaria Italiana SpA all'ex Ferrovie Real Estate SpA con atto di scissione parziale del 4 agosto 2006. Il contratto prevede il tasso di interesse Euribor a tre mesi maggiorato di uno *spread* dello 0,225 punti percentuali per anno; esso ha durata di 7 anni ed il rimborso è previsto in data 2 agosto 2013, in unica soluzione.

Il mutuo di 1.000 milioni di euro contratto con la BEI nel 2007 prevede un periodo di pre-ammortamento di 2 anni, e un ammortamento a rata costante a partire dal 15 dicembre 2010 con scadenza finale 15 dicembre 2021. Le somme rivenienti da tale finanziamento sono state utilizzate da Ferrovie dello Stato SpA per la concessione di prestiti *intercompany* rispettivamente a Rete Ferroviaria Italiana SpA e TAV SpA, come già commentato nella voce dell'attivo B.III.2) Immobilizzazioni Finanziarie crediti verso imprese controllate. Il mutuo in oggetto è assistito da cessione a favore di BEI del credito derivante a Ferrovie dello Stato SpA dai suddetti prestiti *intercompany* e da privilegio su una

quota parte delle somme di volta in volta disponibili su apposito conto corrente di Ferrovie dello Stato SpA.
L'importo della voce esigibile oltre i cinque anni ammonta a 725.528mila euro.

Debiti verso altri finanziatori

La voce ammonta a 2.498.770mila euro ed è rappresentata dai seguenti prestiti contratti con:

- Cassa Depositi e Prestiti, nel 2006; essi sono destinati al finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria (Rete Tradizionale e Alta Velocità). Gli interessi sono calcolati in base al criterio di calcolo dei giorni commerciali (360/360) al tasso fisso nominale annuo pari al 4,026%. Il piano di ammortamento del mutuo è previsto in n. 30 rate semestrali posticipate, comprensive di capitale e interessi, con scadenza 30 giugno e 31 dicembre, a partire da giugno 2007. L'ammontare delle prime 28 rate è previsto in 100 milioni di euro (dal 2007 al 2020), mentre è previsto in 50 milioni di euro quello delle ulteriori due rate (2021). Il rimborso dei prestiti è assicurato dai contributi da ricevere dallo Stato dal 2007 al 2021. A tal fine Ferrovie dello Stato SpA ha rilasciato deroga irrevocabile alla Cassa Depositi e Prestiti ad incassare per suo conto e in sua vece i contributi da ricevere dallo Stato.

Cassa Depositi e Prestiti/Dexia Crediop SpA, nel 2008; essi sono destinati al finanziamento della prosecuzione dei lavori della linea ad Alta Velocità Torino- Milano- Napoli. Il rimborso è previsto in n. 4 rate costanti trimestrale a partire dal 31 marzo 2009, e si concluderà il 29 dicembre 2009. Il prestito, contratto per l'importo massimo di 800.000mila euro, è stato totalmente erogato nei primi mesi del 2009. Le somme rivenienti da tale finanziamento sono state utilizzate da Ferrovie dello Stato SpA per la concessione di prestiti *intercompany* rispettivamente a Rete Ferroviaria Italiana SpA e TAV SpA, come già commentato nella voce dell'attivo A.II.2) Crediti verso imprese controllate. Il prestito in oggetto è assistito da cessione a favore di Cassa Depositi e Prestiti/Dexia Crediop SpA del credito derivante a Ferrovie dello Stato SpA dai suddetti prestiti *intercompany* e da privilegio su una quota parte delle somme di volta in volta disponibili su apposito conto corrente di Ferrovie dello Stato SpA.

L'importo della voce esigibile oltre i cinque anni ammonta a 1.282.946mila euro.

Nella tabella si evidenzia il dettaglio della voce:

Descrizione	31.12.2008	31.12.2007	Variazioni
Cassa Depositi e prestiti	1.948.770	2.066.738	(117.968)
Cassa Depositi e Prestiti/Dexia Crediop	550.000	0	550.000
TOTALE	**2.498.770**	**2.066.738**	**432.032**

Debiti: Acconti

La voce ammonta a 2.377mila euro (1.149mila euro a fine 2007) ed è attribuibile essenzialmente alle somme ricevute da clienti per vendite, in corso di perfezionamento, di immobili di *trading* e da Pubbliche Amministrazioni per espropri.

Debiti: Debiti verso fornitori

La voce ammonta a 23.531mila euro, con un decremento di 1.953mila euro rispetto a fine 2007, ed è così dettagliata:

Descrizione	31.12.2008	31.12.2007	Variazioni
Fornitori ordinari	23.408	20.593	2.815
Amministrazioni dello Stato	122	974	(852)
Ferrovie estere	0	10	(10)
TOTALE	**23.530**	**21.577**	**1.953**

Debiti: Debiti verso imprese controllate

La voce ammonta a 3.510.436mila euro ed è così dettagliata per natura:

Natura	31.12.2008	31.12.2007	Variazioni
Commerciali	23.195	42.752	(19.557)
Finanziari			
- c/c intersocietario	391.236	957.382	(566.146)
- depositi passivi	10.011	15.011	(5.000)
Altri:			
- trasferimenti IVA	3.047.789	2.770.017	277.772
- consolidato IRES	12.691	9.145	3.546
- diversi	25.514	23.323	2.191
TOTALE	**3.510.436**	**3.817.630**	**(307.194)**

La variazione maggiormente significativa è relativa ai debiti finanziari ed è attribuibile principalmente alla ridotta consistenza dei conti correnti intersocietari delle controllate Rete Ferroviaria Italiana SpA e TAV SpA.

La variazione relativa ai trasferimenti IVA (277.772mila euro) è attribuibile alle motivazioni di seguito esposte. Nel corso del 2008, a seguito dei rimborsi dei crediti IVA da parte dell'Erario, avvenuti nel 2007 e ne 2008 relativi all'IVA 2003 e 2004, sono stati rimborsati i corrispondenti debiti nei confronti delle controllate Trenitalia SpA, per 209.395mila euro e TAV SpA per 194mila euro, sono stati effettuati, inoltre, rimborsi alle società Rete Ferroviaria Italiana SpA (54.821mila euro) e TAV SpA (64.354mila euro) per l'utilizzo delle eccedenze 2006 rinviate al 2007, mentre si sono registrati maggiori debiti (573.472mila euro) a seguito dei trasferimenti dei crediti IVA da parte delle società che aderiscono all'IVA di Gruppo. Sono stati, inoltre, accertati gli interessi a favore delle società Rete

Ferroviaria Italiana SpA, Trenitalia SpA e TAV SpA, pari a complessivi 33.064mila euro (22.750mila euro nel 2007), maturati sui crediti IVA chiesti a rimborso di loro pertinenza.

Si rammenta che nel corso del primo semestre 2006 è stata anticipata la restituzione alla controllata Rete Ferroviaria Italiana SpA dei crediti IVA chiesti a rimborso per gli anni dal 2001 al 2004, della sola quota capitale, di competenza della controllata per l'importo complessivo di 383.827mila euro. Poiché i crediti ceduti riguardano anche periodi d'imposta non ancora definitivi, qualora dovessero essere non riconosciuti in tutto o in parte dall'Amministrazione finanziaria o rettificati in diminuzione dall'Ufficio dell'Agenzia delle Entrate o dalla stessa società controllata, Rete Ferroviaria Italiana SpA si è impegnata a effettuarne il rimborso, comprensivo di eventuali interessi, ove dovuti.

La variazione dei debiti commerciali è attribuibile essenzialmente alla riduzione dei debiti verso la controllata Ferservizi SpA.

Negli Altri debiti diversi sono compresi gli interessi maturati sulle giacenze dei prestiti contratti con la Cassa Depositi e Prestiti e con la BEI e sulla giacenza del conto oppignorato utilizzato per il rimborso del prestito BEI (10.026mila euro) non ancora utilizzati dalla controllata Rete Ferroviaria Italiana SpA, nonché l'ammontare delle somme riconosciute alla medesima società controllata relative al valore contabile di taluni beni oggetto di scissione, (7.823mila euro).

L'importo della voce esigibile oltre l'esercizio (1.094.509mila euro), esigibile entro i cinque si riferisce ai trasferimenti dei saldi IVA chiesti a rimborso.

Debiti: Debiti verso imprese collegate

La voce ammonta a 9.836mila euro ed è così dettagliata per natura:

Natura	31.12.2008	31.12.2007	Variazioni
Commerciali	9.651	7.046	2.605
Finanziari			
- c/c intersocietario	185	514	(329)
TOTALE	**9.836**	**7.560**	**2.276**

L'incremento dei debiti commerciali è attribuibile essenzialmente all'aumento dei debiti nei confronti della società TSF SpA, mentre la riduzione dei debiti finanziari è da porre in relazione al decremento del conto corrente intersocietario intrattenuto con la medesima società.

Debiti: Debiti tributari

La voce ammonta a 1.965mila euro ed è così dettagliata:

Descrizione	31.12.2008	31.12.2007	Variazioni
Irap	0	321	(321)
Ritenute alla fonte	1.938	2.278	(340)
Altri	27	46	(19)
TOTALE	**1.965**	**2.645**	**(680)**

La riduzione dei debiti per Irap è da porre in relazione ai maggiori acconti versati nel 2008 rispetto alle imposte stimate al 31 dicembre 2008.

I debiti per ritenute alla fonte rappresentano le ritenute operate dalla Società nei confronti dei lavoratori dipendenti ed autonomi, in qualità di sostituto di imposta.

La riduzione degli altri debiti è da porre in relazione ai maggiori versamenti effettuati delle imposte anticipate all'Erario sulla rivalutazione del TFR rispetto a quanto effettivamente accertato al 31 dicembre 2008.

Debiti: Debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale

La voce ammonta a 4.807mila euro ed è così dettagliata:

Descrizione	31.12.2008	31.12.2007	Variazioni
Inps	2.234	1.823	411
Inail	0	2	(2)
Fondo di Tesoreria Inps	161	172	(11)
Previndai	631	674	(43)
Eurofer	85	76	9
Altri Fondi complementari TFR	1	1	0
Debiti per contributi su competenze da liquidare	1.220	1.225	(5)
Debiti per TFR maturato su competenze maturate da liquidare	96	87	9
Altri	379	427	(48)
TOTALE	**4.807**	**4.487**	**320**

La voce accoglie, come evidenziato nella tabella, oltre alle ritenute a carico del personale e ai contributi a carico del datore di lavoro rimasti da versare, anche l'ammontare dei contributi calcolati sulle competenze al personale accertate, ma ancora da liquidare nonchè i debiti nei confronti del Fondo di Tesoreria Inps, del Previndai, dell'Eurofer e di altri fondi complementari TFR, e i debiti per TFR maturato sulle competenze da liquidare, a seguito della riforma effettuata con legge 296/2006, di cui si è detto in precedenza.

L'ammontare dei debiti "Altri" è rappresentato essenzialmente dai contributi calcolati sull'ammontare delle ferie maturate e non godute.

Debiti: Altri debiti

La voce ammonta a 336.305mila euro ed è così dettagliata:

Descrizione	31.12.2008	31.12.2007	Differenze
Personale per competenze maturate e non liquidate	5.628	6.508	(880)
Personale per ferie maturate e non godute	1.319	1.386	(67)
Fondo a gestione bilaterale legge 449/97	127.554	122.300	5.254
Ministero Economia e Finanze	2.280	2.280	0
Compensi organi sociali	18	0	18
Altre imprese partecipate	157.353	141.223	16.130
Depositi cauzionali	3.961	3.128	833
Creditori diversi	38.192	33.804	4.388
TOTALE	**336.305**	**310.629**	**25.676**

L'importo più rilevante riguarda la voce "Altre imprese partecipate", ed è relativo al debito per decimi da versare verso la partecipata Eurofima (157.273mila euro), con sede in Svizzera. Detto debito, espresso in 233.550mila franchi svizzeri, è stato adeguato al cambio al 31 dicembre 2008; le perdite su cambi rilevate, pari a 16.130mila euro, sono state imputate alla voce di conto economico C 17 bis); i restanti debiti (80mila euro) sono relativi ai decimi da versare al Consorzio Italiano Infrastrutture e Trasporti per l'Iraq.

I debiti verso il personale riguardano le competenze maturate e non liquidate e l'ammontare delle ferie maturate e non godute, al 31 dicembre 2008.

Il fondo a gestione bilaterale, istituito con la legge n. 449/97, accoglie le ritenute operate al personale con contratto ferroviario, i contributi a carico delle società del Gruppo interessate, nonché gli interessi maturati. Si precisa che a decorrere dal 1° luglio 2005, a seguito del rinnovo del CCNL 2005/2006, è stata sospesa la contribuzione, sia a carico dell'azienda sia a carico dei lavoratori, prevista a favore del fondo.

I debiti verso il Ministero dell'Economia e delle Finanze rappresentano le somme trasferite dal Ministero per il pagamento di cedole e titoli per il rimborso dei prestiti obbligazionari a suo carico, non ancora incassate dagli obbligazionisti.

I debiti per depositi cauzionali sono da porre in relazione all'attività immobiliare trasferita a seguito della scissione dell'ex Ferrovie Real Estate SpA; essi si riferiscono sia a depositi per locazione immobili sia a depositi per gare di vendita.

Gli importi maggiormente significativi della voce "Creditori diversi" riguardano i contributi incassati nel 2005, in via provvisoria dalla Società, dallo Stato per il finanziamento dell'acquisto e ristrutturazione del materiale rotabile destinato al Mezzogiorno (30.907mila euro), i contributi comunitari ricevuti dal Fondo Europeo di Sviluppo Regionale - FERS destinati al Programma Operativo Nazionale Trasporti 2000-2006 per l'acquisto di materiale rotabile per il servizio di trasporto pubblico locale in Sardegna (6.889mila euro) ed incassi per i quali sono in corso accertamenti circa i soggetti creditori.

Non risultano iscritti debiti in valuta estera diversi rispetto a quelli già segnalati per decimi da versare alla società Eurofima (233.550mila franchi svizzeri).

RATEI E RISCONTI

La voce ammonta a 41.097mila euro con una variazione in aumento di 8.344mila euro rispetto al 31 dicembre 2007. Essa è così dettagliata:

Dettaglio	31.12.2008	31.12.2007	Variazioni
Ratei			
Interessi passivi	40.362	32.224	8.138
Diversi	9	0	9
	40.371	32.224	8.147
Risconti			
Canoni di locazione	564	529	35
Diversi	162	0	162
	726	529	197
TOTALE	**41.097**	**32.753**	**8.344**

L'incremento dei ratei passivi per interessi è da porre in relazione essenzialmente ai maggiori interessi maturati sui prestiti obbligazionari (9.802mila euro), sul prestito concesso dalla Unicredit Corporate Banking SpA, ex Banca di Roma SpA, (188mila euro), nonché sugli interessi maturati sul prestito concesso dalla Cassa Depositi e Prestiti/Dexia Crediop (9.700mila euro) e alla riduzione degli interessi maturati sui prestiti concessi dalla BEI (10.021mila euro) e dalla BIIS SpA, ex Banca Opi SpA, (1.158mila euro) e sulle operazioni di *interest rate swap* collegate alla cartolarizzazione/cessione dei crediti fiscali (319mila euro).

I risconti sono correlati essenzialmente a riaddebiti di assicurazioni, a canoni di locazione e a interessi sulle rateizzazioni dei pagamenti relative alle vendite di alloggi.

CONTI D'ORDINE

I Conti d'Ordine sono relativi a:

Rischi (pari a 2.484.742mila euro, diminuiti di 441.496mila euro rispetto a fine 2007).

Garanzie a favore di imprese controllate:

- Trattasi di fidejussioni rilasciate per conto della società Italferr SpA a favore della società TAV SpA e Centostazioni SpA, per complessivi 3.010mila euro, a garanzia delle obbligazioni contrattuali e degli anticipi ricevuti.

Garanzie a favore di terzi:

- Fidejussioni prestate a favore dell'Agenzia delle Entrate (638.145mila euro) per i rimborsi erariali effettuati. Le stesse sono state rilasciate nell'interesse delle seguenti società del Gruppo:
  - TAV SpA (611.373mila euro),
  - Rete Ferroviaria Italiana SpA (26.772mila euro).
- Fidejussioni prestate ai sotto indicati istituti di credito per i prestiti concessi alla controllata Rete Ferroviaria Italiana SpA:
  - BNL SpA (22.592mila euro),
  - Unicredit Corporate Banking SpA - ex Banca di Roma SpA (367.500mila euro).
- Fidejussioni prestate ai sotto indicati istituti di credito per prestiti concessi alla controllata Trenitalia SpA dalla BEI e dalla Banca BIIS SpA - ex Banca Opi SpA;
  - Banca Intesa (262.500mila euro),
  - Unicredit Corporate Banking SpA - ex Banca di Roma SpA (262.500mila euro),
  - BIIS SpA - ex Banca Opi SpA (614.250mila euro),
  - Banca Antonveneta (42.000mila euro),
  - Banca Intesa Infrastrutture e Sviluppo (52.500mila euro),
  - Banca Popolare Emilia Romagna (52.500mila euro),
  - Banca Popolare Milano (105.000mila euro).

- Garanzie prestate a favore della società Eurofima (62.245mila euro) per i finanziamenti concessi alla società Cisalpino AG, partecipata da Trenitalia SpA e controllata indiretta di Ferrovie dello Stato SpA. Le garanzie sono riconducibili al "contratto quadro" destinato a disciplinare il finanziamento del materiale rotabile firmato da Eurofima e Cisalpino AG in data 30 luglio 2004 ed unitamente sottoscritto da Ferrovie dello Stato SpA e SBB AG in qualità rispettivamente di garante e coobbligata. Nell'ambito di tale "contratto quadro" Ferrovie dello Stato SpA si è impegnata a garantire il 50% dell'ammontare massimo complessivo dei prestiti pari ad 250 milioni di euro (quota Ferrovie dello Stato SpA pari a 125 milioni di euro), accordabili dalla società Eurofima alla società Cisalpino AG.

Altri conti d'ordine

Gli altri conti d'ordine (24.812mila euro, 22.764mila euro a fine 2007) riguardano il Fondo di solidarietà, costituito dalle somme trattenute al personale con contratto ferroviario. Esso interviene a sostegno del personale stesso in caso di eventuali addebiti per danni causati a terzi o alle società rivenienti dalla societarizzazione.

Nel corso del 2008 si è azzerata la posizione riferita alle somme da erogare a controllate per il finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria (572.619mila euro).

CONTO ECONOMICO

Di seguito vengono analizzati i ricavi e i costi del 2008 raffrontati con quelli dell'esercizio precedente.

VALORE DELLA PRODUZIONE

Il valore della produzione ammonta a 188.520mila euro, con una variazione in diminuzione di 35.893mila euro rispetto al 2007.

Esso risulta così composto:

Descrizione	2008	2007	Differenze
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	140.525	139.150	1.375
Variazioni delle rimanenze di terreni ed immobili di *trading*	(49.216)	(34.218)	(14.998)
Variazione dei lavori in corso su immobili in ristrutturazione	1.268	825	443
Incrementi di immobilizzazioni per lavori interni	213	244	(31)
Altri ricavi e proventi	95.730	118.412	(22.682)
TOTALE	**188.520**	**224.413**	**(35.893)**

I ricavi derivano principalmente dai rapporti che Ferrovie dello Stato SpA intrattiene con le società del Gruppo alle quali fornisce essenzialmente servizi di consulenza e assistenza, brokeraggio e dall'utilizzo del marchio, nonché dalla vendita di immobili e terreni di *trading*.

Il dettaglio delle voci che costituiscono il valore della produzione è illustrato nelle tabelle e nei commenti di seguito esposti.

Ricavi delle vendite e delle prestazioni

La voce ammonta a 140.525mila euro ed è così dettagliata:

Descrizione	2008	2007	Differenze
Vendita immobili e terreni di *trading*	83.526	79.773	3.753
Canoni attivi per utilizzo marchio	36.670	40.255	(3.585)
Servizi area Finanza	3.406	3.532	(126)
Servizi area Fiscale e Bilancio	437	437	0
Amministrazione del personale dirigente	542	570	(28)
Segreteria Societaria	1.254	1.407	(153)
Legale Lavoro	4.409	4.428	(19)
Relazioni industriali	4.713	4.722	(9)
Servizi area Sviluppo Organizzazione	876	607	269
Servizi per la Comunicazione	4.063	3.003	1.060
Gestione terminali merci	273	219	54
Altre prestazioni di servizi	356	197	159
TOTALE	**140.525**	**139.150**	**1.375**

L'incremento della voce è attribuibile essenzialmente all'incremento dei ricavi per le vendite di immobili e terreni di *trading* e dei servizi per la comunicazione cui si contrappone una riduzione dei canoni attivi per utilizzo del marchio. Le principali vendite riguardano le aree degli ex Magazzini Approvvigionamenti di Verona (15.802mila euro) il complesso immobiliare dell'ex Air Terminal di Ostiense in Roma (11.500mila euro), l'area edificabile in Viale Sardegna, in Siena (8.279mila euro) il complesso immobiliare costituito dall'ex scalo merci ubicato nel Comune di Ora, in provincia di Bolzano, (3.978mila euro) e un terreno in via Pericle, in Milano (2.430mila euro).

Variazione rimanenze magazzino *trading*.

La voce presenta un valore negativo di 49.216mila euro (valore negativo di 34.218mila euro nel 2007) per effetto delle vendite effettuate nel periodo e si riferisce per 35.585mila euro alla variazione in diminuzione delle rimanenze immobili di *trading* e per 13.631mila euro alla variazione in riduzione delle rimanenze terreni di *trading*.

Variazione delle rimanenze lavori in corso su immobili in ristrutturazione.

La voce presenta un valore positivo di 1.268mila euro (valore positivo di 825mila euro nel 2007) a seguito degli interventi di manutenzione effettuati nel periodo e non ancora terminati.

Incrementi di immobilizzazioni per lavori interni.

La voce presenta un saldo di 213mila euro (244mila euro nel 2007) e si riferisce ai costi di personale attribuibili agli investimenti, collegati alla realizzazione e sviluppo del *software*.

Altri ricavi e proventi

La voce ammonta a 95.730mila euro ed è così dettagliata :

Descrizione	2008	2007	Differenze
Contributi in conto esercizio			
Contributi da U.E.	9	61	(52)
Contributi da Stato	0	12	(12)
	9	**73**	**(64)**
Altri ricavi e proventi			
Locazione immobili	36.795	37.285	(490)
Affitto terreni	1.060	892	168
Altri proventi immobiliari	66	127	(61)
Utilizzo fondo oneri officine	1.784	1.910	(126)
Utilizzo fondo immobili di *trading*	3.483	5.229	(1.746)
Riaddebito oneri condominiali	2.336	1.958	378
Plusvalenze ordinarie	0	112	(112)
Sopravvenienze attive da normale aggiornamento stime	23.066	5.701	17.365
Commissioni attive su fidejussioni	783	1.214	(431)
Proventi diversi	91	108	(17)
	69.464	**54.536**	**14.928**
Rimborsi			
- assicurazioni	1.105	34.581	(33.476)
- prestazioni di personale	6.964	10.557	(3.593)
- cariche sociali di dirigenti presso società del Gruppo FS	2.149	1.671	478
- utilizzo asset informatici FS	14.585	12.713	1.872
- servizi area relazioni esterne	0	164	(164)
- dal personale	23	33	(10)
- altri rimborsi	1.431	4.084	(2.653)
	26.257	**63.803**	**(37.546)**
TOTALE	**95.730**	**118.412**	**(22.682)**

Nella voce "Altri ricavi e proventi" sono presenti principalmente addebiti effettuati alle società controllate su base contrattuale per la fornitura di prestazioni. Le voci di maggior rilievo sono rappresentate dai proventi immobiliari (37.921mila euro), dai rimborsi per le prestazioni di personale distaccato (6.964mila euro) e dall'utilizzo degli asset informatici (14.585mila euro).

La voce rimborsi per "Assicurazioni" presenta una riduzione pari a 33.476mila euro a seguito della modifica della gestione dei servizi di assicurazione avvenuta dal secondo semestre 2007, come descritto nella voce "Costi per servizi".

La voce "Sopravvenienze attive da normale aggiornamento stime" (23.066mila euro) è costituita essenzialmente dalla quota relativa alla cancellazione di Fondi Rischi ed Oneri, alla cui voce si rinvia per maggiori dettagli, e da aggiornamenti di costi e ricavi accertati nell'esercizio precedente.

L' "Utilizzo del fondo oneri officine" (1.784mila euro) è da porre in relazione all'utilizzo del "Fondo oneri officine, bonifiche e perdite di valori su immobilizzazioni", a parziale copertura del costo degli ammortamenti delle officine.

L' "Utilizzo del fondo immobili di *trading*" (3.483mila euro) è da porre in relazione all'utilizzo dello specifico fondo per la parziale copertura degli oneri finanziari generati dal finanziamento con la banca BIIS SpA - ex Opi SpA (2.837mila euro), non coperti a causa della cessione di beni non plusvalenti, per spese di manutenzione sostenute (132mila euro) e per la copertura delle minusvalenze registrate sulle vendite effettuate (513mila euro).

COSTI DELLA PRODUZIONE

I costi della produzione ammontano a 178.429mila euro con una variazione in diminuzione di 118.114mila euro rispetto al 2007.

Essi risultano così composti:

Descrizione	2008	2007	Differenze
Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	1.058	862	196
Servizi	67.671	103.283	(35.612)
Godimento beni di terzi	12.785	14.261	(1.476)
Personale	53.539	61.044	(7.505)
Ammortamenti e svalutazioni	24.642	35.878	(11.236)
Accantonamenti per rischi	1.546	18.141	(16.595)
Altri accantonamenti	0	46.000	(46.000)
Oneri diversi di gestione	17.188	17.074	114
TOTALE	**178.429**	**296.543**	**(118.114)**

Il dettaglio delle voci che costituiscono i costi della produzione è illustrato nelle tabelle e nei commenti di seguito esposti.

Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci

La voce ammonta a 1.058mila euro ed è così dettagliata:

Descrizione	2008	2007	Differenze
Acquisto di materiali	119	143	(24)
Combustibile per riscaldamento	788	560	228
Illuminazione e forza motrice	151	159	(8)
TOTALE	**1.058**	**862**	**196**

Servizi

La voce ammonta a 67.671mila euro ed è così dettagliata:

Descrizione	2008	2007	Differenze
Premi assicurativi	2.168	36.803	(34.635)
Pubblicità e *marketing*	7.770	4.507	3.263
Servizi informatici	15.517	17.206	(1.689)
Servizi amministrativi	3.404	3.448	(44)
Personale distaccato e interinale	1.380	1.273	107
Consulenze	1.940	1.701	239
Prestazioni professionali	2.366	3.422	(1.056)
Building management	3.294	3.613	(319)
Facilities	2.132	2.515	(383)
Utenze	2.548	3.021	(473)
Lavori in conto terzi	1.699	2.105	(406)
Gestione immobiliare	11.530	10.606	924
Fee per dismissioni	3.750	2.853	897
Fee per valorizzazione immobili	0	1.200	(1.200)
Fee per locazioni	1.161	1.323	(162)
Costi comuni di gruppo	11	845	(834)
Polfer	0	1.685	(1.685)
Organi sociali	1.168	969	199
Istruzione professionale	1.546	767	779
Amministrazione del personale	956	1.023	(67)
Altre prestazioni	3.331	2.398	933
TOTALE	**67.671**	**103.283**	**(35.612)**

Per taluni dei servizi sopra indicati i costi accentrati in Ferrovie dello Stato SpA trovano il correlativo ricavo nelle voci comprese negli "Altri ricavi e proventi" per i riaddebito nei confronti delle società del Gruppo, limitatamente alle quote ad esse riferibili.

L'azzeramento del costo verso la Polfer è dovuto al fatto che la gestione operativa del relativo servizio è stato affidato nel corso del 2007 alla struttura di Protezione Aziendale di Rete Ferroviaria Italiana SpA.

La riduzione della voce "Premi assicurativi" è attribuibile alla nuova modalità di gestione dei rapporti assicurativi che, a partire dal secondo semestre 2007, vede la Capogruppo nel ruolo di interfaccia delle società di assicurazione e di coordinamento del servizio, mentre la gestione operativa amministrativo-

contabile con le stesse è passata, per la quasi totalità, direttamente alle società del Gruppo. Analoga riduzione è riscontrabile nella voce "Rimborsi di assicurazioni".

Ai fini di una migliore esposizione in bilancio è stata operata una riclassifica dalla voce "Pubblicità e *marketing*" alla voce "Altre prestazioni" per un totale di 70mila euro.

Godimento di beni di terzi

La voce ammonta a 12.785mila euro ed è così dettagliata:

Descrizione	2008	2007	Differenze
Locazioni immobili	10.383	11.488	(1.105)
Canoni d'uso di sistemi informatici	2.132	2.431	(299)
Locazioni e noleggio di beni strumentali e altri beni	270	342	(72)
TOTALE	**12.785**	**14.261**	**(1.476)**

Personale

La voce ammonta a 53.539mila euro ed è così dettagliata:

Descrizione	2008	2007	Differenze
Salari e stipendi	39.127	41.447	(2.320)
Oneri sociali	10.223	10.321	(98)
Trattamento di fine rapporto	3.247	3.546	(299)
Altri costi	942	5.730	(4.788)
TOTALE	**53.539**	**61.044**	**(7.505)**

Il decremento della voce "Salari e stipendi" è attribuibile alla diminuzione del costo relativo al personale dirigente (3.016mila euro) che ha subito una riduzione nella consistenza di circa il 10% e all'incremento del costo relativo al restante personale (696mila euro), correlato sia agli aumenti previsti dall'accordo con le Organizzazioni Sindacali del 24 gennaio 2008, sia all'incremento della consistenza.

La riduzione della voce "Altri costi" è dovuta essenzialmente al decremento dell'incentivo all'esodo (3.932mila euro) e dell'incentivo per il rinvio al pensionamento (856mila euro).

Ammortamenti e svalutazioni

La voce ammonta a 24.642mila euro ed è così dettagliata:

Descrizione	2008	2007	Differenze
Ammortamento delle immobilizzazioni immateriali	12.759	13.994	(1.235)
Ammortamento delle immobilizzazioni materiali	11.551	12.046	(495)
Altre svalutazioni delle immobilizzazioni	0	7.018	(7.018)
Svalutazione dei crediti compresi nell'attivo circolante e delle disponibilità liquide	332	2.820	(2.488)
TOTALE	**24.642**	**35.878**	**(11.236)**

Accantonamenti per rischi e altri accantonamenti

La voce ammonta a 1.546mila euro ed è così dettagliata:

Descrizione	2008	2007	Differenze
Accantonamenti per rischi			
- Contenzioso nei confronti del personale e terzi	561	141	420
- Altri rischi	985	18.000	(17.015)
- Altri oneri	0	46.000	(46.000)
TOTALE	**1.546**	**64.141**	**(62.595)**

Gli accantonamenti, pari a 1.546mila euro, si riferiscono per 561 mila euro al contenzioso nei confronti di terzi a seguito di una più puntuale stima del contenzioso in essere, e per 985mila euro all'adeguamento dei rischi collegati a partite di natura fiscale.

Oneri diversi di gestione

La voce ammonta a 17.188mila euro ed è così dettagliata:

Descrizione	2008	2007	Differenze
Costi diversi			
- Spese di rappresentanza	852	747	105
- Quote associative e contributi ad Enti vari	6.049	5.876	173
- Sopravvenienze passive da normale aggiornamento stime	787	271	516
- Altri	270	520	(250)
	7.958	**7.414**	**544**
Oneri tributari			
- IVA non detraibile	4.425	3.808	617
- ICI	4.165	4.775	(610)
- Imposta raccolta rifiuti	11	354	(343)
- Tassa concessione governativa	54	146	(92)
- Minusvalenze ordinarie	0	59	(59)
- Altre imposte	575	518	57
	9.230	**9.660**	**(430)**
TOTALE	**17.188**	**17.074**	**114**

PROVENTI ED ONERI FINANZIARI

I proventi e oneri finanziari ammontano complessivamente a 47.337 mila euro con una variazione in aumento di 5.606 mila euro rispetto al 2007. Essi risultano così composti:

Descrizione	2008	2007	Differenze
PROVENTI FINANZIARI			
Proventi da partecipazioni			
- in imprese controllate	66.341	33.003	33.338
- in imprese collegate	2.313	3.035	(722)
- in altre imprese	1.783	1.713	70
	70.437	**37.751**	**32.686**
Altri proventi finanziari:			
Da crediti iscritti nelle immobilizzazioni			
- Da imprese controllate	277.929	204.522	73.407
- Da altri	1	1	0
	277.930	204.523	73.407
Proventi diversi dai precedenti			
Da società controllate e collegate			
Su crediti verso società controllate			
- Interessi attivi su c/c intersocietari	29.882	37.608	(7.726)
- Interessi attivi su finanziamenti	18.583	7.547	11.036
- Altri proventi	1.767	1.540	227
	50.232	46.695	3.537
Da altri			
Interessi sul credito IVA di cui si è chiesto rimborso	35.156	32.013	3.143
Su operazioni pronti c/termine	6.449	5.802	647
Su polizze commerciali		0	0
Su depositi a scadenza	16.553	14.711	1.842
Su euro sintetici	4.323	3.232	1.091
Interessi attivi su c/c bancari e postali	2.219	1.750	469
Interessi di mora	20	2.904	(2.884)
Diversi	416	375	41
	65.136	60.787	4.349
Totale Altri proventi finanziari	**393.298**	**312.005**	**81.293**
Totale proventi finanziari	**463.735**	**349.756**	**113.979**
ONERI FINANZIARI			
Interessi ed altri oneri finanziari			
Verso imprese controllate			
Interessi passivi su c/c intersocietari	38.617	45.254	(6.637)
Interessi passivi su IVA chiesta a rimborso	33.064	22.750	10.314
Interessi su depositi a scadenza	683	195	488
Diversi	204	198	6
	72.568	**68.397**	**4.171**
Verso imprese collegate			
Interessi passivi su c/c intersocietari	562	689	(127)
Verso altri			
Su debiti obbligazionari	146.783	104.018	42.765
Su prestiti verso banche e altri finanziatori	167.017	125.845	41.172
Diversi	13.339	13.273	66
	327.139	**243.136**	**84.003**
Totale oneri finanziari	**400.269**	**312.222**	**88.047**
UTILI (PERDITE) SU CAMBI			
- realizzati	1	(1)	2
- non realizzati	(16.130)	4.198	(20.328)
Totale utili (perdite) su cambi	**(16.129)**	**4.197**	**(20.326)**
TOTALE	**47.337**	**41.731**	**5.606**

La voce "Proventi da partecipazioni in imprese controllate" pari a 66.341 mila euro, è costituita dai dividendi delle società controllate Italferr SpA (28.372mila euro), Grandi Stazioni SpA (6.439mila euro), Fercredit SpA (4.000mila euro), Centostazioni SpA (2.985mila euro), Rete Ferroviaria Italiana SpA (16.039mila euro), Ferservizi SpA (506mila euro) e dalla distribuzione della riserva per sovrapprezzo azioni da parte di Centostazioni SpA (8.000mila euro).

La voce "Proventi da partecipazioni in imprese collegate", pari a 2.313mila euro, è costituita esclusivamente dai dividendi della società TSF SpA.

La voce "Proventi da partecipazioni in altre imprese", pari a 1.783mila euro, si riferisce ai dividendi delle società Eurofima (1.770mila euro) e Hit Rail B.V. (13mila euro).

I proventi finanziari "Da crediti iscritti nelle immobilizzazioni verso controllate", pari a 277.929mila euro, si riferiscono agli interessi maturati sui crediti verso le società Rete Ferroviaria Italiana SpA (65.574mila euro) e TAV SpA (63.307mila euro) per i finanziamenti concessi da Ferrovie dello Stato SpA in relazione al netto ricavo dei prestiti contratti con Cassa Depositi e Prestiti e con BEI, destinati agli investimenti sull'infrastruttura ferroviaria e agli interessi sui prestiti concessi alle società Trenitalia SpA (148.045mila euro), per il finanziamento del materiale rotabile, e Fercredit SpA (1.002mila euro).

La voce "Interessi attivi su conti correnti intersocietari" è costituita principalmente dagli interessi verso le società Trenitalia SpA (29.093mila euro), FS Logistica SpA (661mila euro) e Rete Ferroviaria Italiana SpA (118mila euro).

La voce "Interessi attivi su finanziamenti" è costituita principalmente dagli interessi attivi su finanziamenti a breve concessi a TAV SpA (14.227mila euro) e Rete Ferroviaria Italiana SpA (3.008mila euro).

La voce "Interessi sul credito IVA di cui si è chiesto rimborso" evidenzia gli interessi attivi che sono maturati sul credito IVA medesimo.

La voce "Interessi passivi su conti correnti intersocietari" verso le controllate è costituita principalmente dagli interessi verso le società Rete Ferroviaria Italiana SpA (8.128mila euro), Italferr SpA (7.458mila euro), TAV SpA (12.908mila euro), Ferservizi SpA (4.684mila euro), Grandi Stazioni SpA (1.566mila euro) e Fercredit SpA (3.317mila euro), mentre la voce "Interessi passivi su conti correnti intersocietari" verso le collegate si riferisce esclusivamente agli interessi verso la società TSF SpA (562mila euro).

Gli "Interessi passivi su IVA chiesta a rimborso" rappresentano gli interessi relativi al credito IVA chiesto a rimborso di competenza delle società Trenitalia SpA (8.990mila euro), Rete Ferroviaria Italiana SpA (13.888mila euro) e TAV SpA (10.186mila euro).

Gli oneri su debiti obbligazionari (146.783mila euro) si riferiscono agli interessi di competenza del periodo maturati sui prestiti sottoscritti dalla società Eurofima, nonché le spese relative ai prestiti medesimi.

Gli oneri su debiti verso banche e altri finanziatori si riferiscono agli interessi sui prestiti contratti con Cassa Depositi e Prestiti (82.031mila euro), BEI (46.850mila euro), Cassa Depositi e Prestiti/Dexia Crediop SpA (9.700mila euro), BIIS SpA - ex OPI SpA (4.530mila euro) e Unicredit Corporate Banking SpA - ex Banca di Roma SpA (23.906mila euro).

Gli interessi ed altri oneri finanziari diversi (13.339mila euro) si riferiscono principalmente agli interessi maturati a favore del Fondo a gestione bilaterale legge 449/97 (5.254mila euro) e alle risultanze delle operazioni di *interest rate swap* collegate alle operazioni di cartolarizzazione/cessione dei crediti fiscali (7.890mila euro), di cui si è ampiamente detto nell'attivo dello stato patrimoniale.

Le perdite su cambi registrate nel periodo sono correlate al debito per decimi da versare verso la società Eurofima (16.129mila euro), di cui si è detto nel passivo dello stato patrimoniale.

RETTIFICHE DI VALORE DI ATTIVITA' FINANZIARIE

Svalutazioni di partecipazioni

La posta ammonta a 41.643mila euro ed è attribuibile principalmente alla svalutazione della partecipazione della società Trenitalia SpA (41.590mila euro).

PROVENTI ED ONERI STRAORDINARI

I proventi e oneri straordinari ammontano complessivamente a 5.526mila euro con una variazione in diminuzione di 2.225mila euro rispetto al 2007. Essi risultano così composti:

Descrizione	2008	2007	Differenze
PROVENTI STRAORDINARI			
Altri proventi			
- Sopravvenienze attive	8.512	8.808	(296)
- Diversi	81	118	(37)
TOTALE PROVENTI STRAORDINARI	8.593	8.926	(333)
ONERI STRAORDINARI			
Imposte relative ad esercizi precedenti	1.297	51	1.246
Altri			
- Sopravvenienze passive	1.257	1.119	138
- Perdite per eliminazione cespiti	262	2	260
- Diversi	251	3	248
TOTALE ONERI STRAORDINARI	3.067	1.175	1.892
SALDO PROVENTI (ONERI) STRAORDINARI	**5.526**	**7.751**	**(2.225)**

La voce "Sopravvenienze attive" è attribuibile essenzialmente alla definizione delle imposte effettuata in sede di dichiarazione dei redditi.

Imposte sul reddito d'esercizio, correnti differite e anticipate

Le imposte sul reddito ammontano a 10.018mila euro con una variazione in diminuzione di 22.568mila euro rispetto al 2007. Esse risultano così composte:

Descrizione	2008	2007	Variazione
Imposte correnti			
-Ires	0	5.000	(5.000)
-Irap	1.705	3.700	(1.995)
	1.705	**8.700**	**(6.995)**
Imposte differite e anticipate			
Anticipate			
-Ires	(19.058)	(117.583)	98.525
-Irap	(3.318)	(17.350)	14.032
	(22.376)	(134.933)	112.557
-Differite			
-Ires	26.071	141.130	(115.059)
-Irap	4.618	17.689	(13.071)
	30.688	158.819	(128.131)
	8.313	**23.886**	**(15.573)**
TOTALE	**10.018**	**32.586**	**(22.568)**

Nella voce imposte correnti è stato rilevato l'accantonamento relativo alle imposte Ires e Irap, valutato in base alla normativa fiscale e corrispondente all'onere di pertinenza dell'anno, compensato dall'utilizzo del fondo imposte differite.

Si riporta di seguito il dettaglio delle differenze temporanee che hanno generato le imposte anticipate e differite, nonché il dettaglio delle differenze escluse dalla determinazione delle imposte anticipate e differite

A) Differenze temporanee	
Differenze temporanee deducibili:	
- Rimanenze	66.385
- Ammortamento cespiti	48.649
- Altro	35.940
TOTALE	**150.974**
Differenze temporanee imponibili :	
- Rimanenze	53.626
- Ammortamento cespiti	130.891
- Altro	215
TOTALE	**184.732**
DIFFERENZE TEMPORANEE NETTE	**33.758**

B) Effetti fiscali		
Aliquota fiscale applicabile IRES 27,5% e IRAP 4,81%		
Fondo imposte differite (anticipate) a fine esercizio	A	33.758
Fondo imposte differite (anticipate) a fine esercizio precedente	B	28.617
Fondo imposte differite (anticipate) dell'esercizio precedente	A - B	5.141
Incrementi Imposte differite dell'esercizio		3.172
Imposte differite (anticipate) dell'esercizio		**8.313**

Si riporta di seguito il prospetto di riconciliazione tra onere fiscale da bilancio e onere fiscale teorico (Ires):

Risultato prima delle imposte	21.311
Onere fiscale teorico (aliquota 27,5%)	5.861
Differenze temporanee tassabili in esercizi successivi:	
Totale	
Differenze temporanee deducibili in esercizi successivi:	
accantonamenti	1.879
Totale	**1.879**
Rigiro delle differenze temporanee da esercizi precedenti:	
utilizzo fondi	(32.118)
Totale	**(32.118)**
Differenze che non si riverseranno negli esercizi successivi:	
dividendi	(66.915)
altre variazioni in aumento	98.107
altre variazioni in diminuzione	(12.445)
Totale	**18.747**
Imponibile fiscale	9.819
IRES corrente per l'esercizio	**2.700**
Utilizzo fondo imposte differite	**(2.700)**
IRES corrente per l'esercizio	**0**

Ai sensi del Principio Contabile OIC n. 25 l'utilizzo nel bilancio di esercizio del fondo imposte differite comporta che l'ammontare delle imposte a conto economico è pari a zero.

Segue il prospetto con la determinazione dell'imponibile IRAP:

Differenza tra valore e costi della produzione	65.508
Differenza tra proventi e oneri finanziari	5.037
Costi non rilevanti ai fini IRAP	5.663
Totale	**76.208**
Onere fiscale teorico (aliquota 4,82%)	3.673
Differenze temporanee deducibili in esercizi successivi:	
variazioni in aumento	10.606
variazioni in diminuzione	(34.947)
Totale	**(24.341)**
Imponibile IRAP	51.867
IRAP corrente per l'esercizio	**2.500**
Utilizzo fondo imposte differite	**(795)**
IRES corrente per l'esercizio	**1.705**

SEZIONE 4

ALTRE INFORMAZIONI

Numero medio dei dipendenti

Il numero medio dei dipendenti ammonta a 551 unità ed è così ripartito:

PERSONALE	2008	2007	Differenze
Dirigenti	117	129	(12)
Quadri	275	263	12
Altro personale	159	157	2
TOTALE	**551**	**549**	**2**

La consistenza media dei dirigenti distaccati presso le società del Gruppo FS è di 26 unità nell'esercizio 2008 (32 unità nell'esercizio precedente).

Compensi ad amministratori e sindaci

Si evidenziano di seguito i compensi complessivi spettanti agli Amministratori e ai membri del Collegio Sindacale per lo svolgimento delle proprie funzioni.

PERCIPIENTI	2008	2007	Differenze
Amministratori	1.757 (1)	2.009 (1)-(2)	(252)
Sindaci	113	136 (2)	(23)
TOTALE	**1.870**	**2.145**	**(275)**

1. La cifra comprende tutti i compensi spettanti per le cariche di Presidente e Amministratore Delegato, compresi gli importi relativi agli elementi variabili, in coerenza con quanto previsto dal rapporto di amministrazione. L'importo comprende, altresì, gli emolumenti previsti per i rimanenti Consiglieri di Amministrazione.

2. La cifra comprende i compensi per il Consiglio di Amministrazione (133mila euro) e per il Collegio Sindacale (23mila euro) della cessata Ferrovie Real Estate SpA.

I compensi dei rappresentanti del Ministero dell'Economia e delle Finanze (Consiglieri e Sindaci) vengono riversati, laddove sussista un rapporto di dipendenza, al citato Dicastero.

Andamento dei cambi dopo il 31 dicembre 2008

Il cambio euro - franchi svizzeri ha subito nei primi mesi del 2009 variazioni significative.

Nella tabella sottostante si riportano i valori del cambio al 31 dicembre 2008, utilizzato in chiusura dell'esercizio per valorizzare i debiti verso Eurofima relativi ai decimi di capitale da versare, a confronto con quello risultante al 31 marzo 2009 e gli effetti sul conto economico.

Cambio	Euro-Franchi svizzeri	Debiti in franchi svizzeri	Debiti in euro	Utili (perdite) su cambi
31.12.2008	1,4850	233.550.000	157.272.727	(16.129.318)
15.04.2009	1,5100	233.550.000	154.668.874	(13.525.464)

Strumenti finanziari derivati

Nella tabella sottostante sono riportate le informazioni relative all'operazione di *Interest rate swap* collegata alla cartolarizzazione dei crediti fiscali con la società Euterpe Finance, di cui si è ampiamente detto nella voce dell'attivo B.III. Immobilizzazioni finanziarie – Crediti verso altri.

Operazione Sottostante	Capitale originario di riferimento	Valore nozionale	*Fair value*	Interme-diario *swap*	Data di Stipula-zione	Data di inizio	Data di scadenza	Parametro di Indicizza-zione	Tasso fisso
Cartolarizzazione Crediti fiscali 2004	Gamba Attiva 700.459 Gamba Passiva 830.500	Gamba Attiva 282.213 Gamba Passiva 299.000	(49)	Euterpe Finance	31/12/2003	27/05/2004	Max 10 anni	EURIBOR	2,75%

Roma, 22 aprile 2009

Il Consiglio di Amministrazione

L'Amministratore Delegato

Allegato 1

Rendiconto finanziario

(valori in migliaia di euro)		2008	2007
Disponibilità monetarie nette iniziali		**1.423.062**	**2.839.748**
Flusso monetario da scissione			**70.051**
Flusso monetario generato da attività di esercizio			
Utile (perdita) del periodo		11.293	(457.893)
Ammortamenti		24.309	26.040
Sopravvenienze per riduzione LIC e perdite da radiazione cespiti		262	83
Svalutazione di immobilizzazioni/ riprese di valore di immobilizzazioni finanziarie (-)		41.643	409.679
Variazione netta fondo T.F.R.		(1.003)	(1.762)
Plus (-)/ minusvalenze da realizzo di immobilizzazioni		2	(55)
Ricavi non monetari (-)		(32.890)	(11.910)
Variazione rimanenze		(5.872)	33.393
Variazione crediti commerciali e diversi		(862.238)	276.168
Variazione ratei e risconti attivi		(8.467)	(19.838)
Variazione fondi rischi ed oneri		43.165	262.754
Variazione debiti commerciali e diversi		290.054	(69.633)
Variazione ratei e risconti passivi		8.345	14.452
	Totale	**(491.397)**	**531.529**
Flusso monetario generato da attività di investimento			
Investimenti in:			
- immobilizzazioni immateriali		(5.451)	(6.753)
- immobilizzazioni materiali		(9.841)	(386)
- partecipazioni		(760.830)	(311.891)
Riduzione partecipazione		0	680
Prezzo di realizzo da alienazioni		211	1.207
Variazione crediti finanziari		(565.168)	(3.092.952)
	Totale	**(1.341.079)**	**(3.410.095)**
Flusso monetario generato da attività di finanziamento			
Finanziamenti ricevuti/ rimborsati (-)		893.526	1.461.880
Conferimenti dei soci		0	0
Contributi in conto impianti		0	0
	Totale	**893.526**	**1.461.880**
Dividendi erogati/assorbimento riserve		0	0
Flusso monetario complessivo del periodo		**(938.950)**	**(1.416.686)**
Disponibilità monetarie nette finali		**484.112**	**1.423.062**
di cui: saldo del c/c intersocietario		131.475	164.421

ATTESTAZIONE DELL'AMMINISTRATORE DELEGATO E DEL DIRIGENTE PREPOSTO ALLA REDAZIONE DEI DOCUMENTI CONTABILI SOCIETARI RELATIVA AL BILANCIO DI ESERCIZIO DI FERROVIE DELLO STATO S.p.A. AL 31 DICEMBRE 2008

1. I sottoscritti Mauro Moretti e Vittorio de Silvio, nella qualità rispettivamente di Amministratore Delegato e di Dirigente Preposto alla redazione dei documenti contabili societari di Ferrovie dello Stato S.p.A., tenuto conto:

   - di quanto previsto dall'art. 16 dello Statuto sociale di Ferrovie dello Stato S.p.A.;
   - di quanto precisato nel successivo punto 2;

   attestano:

   - l'adeguatezza in relazione alle caratteristiche dell'impresa, e
   - l'effettiva applicazione

   delle procedure amministrative e contabili per la formazione del bilancio di esercizio nel corso dell'esercizio 2008.

2. Al riguardo si segnala che:
   a. la valutazione dell'adeguatezza e dell'effettiva applicazione delle procedure amministrative e contabili per la formazione del bilancio di esercizio di Ferrovie dello Stato S.p.A. si è basata su un modello interno definito in coerenza con l'*"Internal Control – Integrated Framework"* emesso dal *"Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission"* che rappresenta un *framework* di riferimento per il sistema di controllo interno generalmente accettato a livello internazionale;
   b. da tale valutazione non sono emersi aspetti di rilievo;
   c. il processo di completamento, di verifica di adeguatezza e di effettiva applicazione di talune procedure amministrative e contabili si perfezionerà nel corso del corrente esercizio.

3. Si attesta, inoltre, che il bilancio d'esercizio:

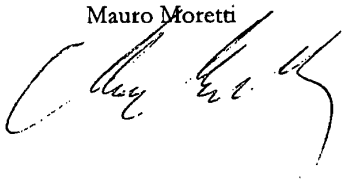
a. corrisponde alle risultanze dei libri e delle scritture contabili;

b. è redatto in conformità alle norme di legge interpretate ed integrate dai principi contabili emessi dall'Organismo Italiano di Contabilità e, a quanto consta, è idoneo a fornire una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale, economica e finanziaria di Ferrovie dello Stato S.p.A.

Roma, 11/05/09

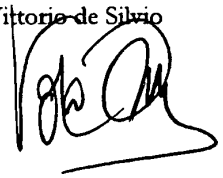
L'Amministratore Delegato

Mauro Moretti



Il Dirigente Preposto alla redazione dei documenti contabili societari

Vittorio de Silvio



RELAZIONE DEL COLLEGIO SINDACALE
DI FERROVIE DELLO STATO S.p.A.
AL BILANCIO DELL'ESERCIZIO 2008

Signori Azionisti,

il bilancio dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2008, che il Consiglio di amministrazione sottopone alla Vostra attenzione espone un utile di 11.293.260 euro che il Consiglio stesso propone di riportare a nuovo, previa destinazione del 5% alla riserva legale.

Tale risultato, che peraltro segna una inversione rispetto agli esercizi precedenti, è stato determinato da una accorta politica di gestione e coordinamento volta ad ottimizzare e razionalizzare i processi produttivi.

Il conto economico dell'esercizio 2008 si riassume nei seguenti dati fondamentali, espressi in milioni di euro:

- Valore della produzione	188
- Costi della produzione	(152)
- Ammortamenti e svalutazioni	(24)
- Accantonamenti e svalutazione crediti	(2)
- Differenza tra valore e costi della produzione	**10**
- Saldo gestione finanziaria	6
- Componenti straordinarie nette	5
- Risultato ante imposte	**21**
- Imposte sul reddito	(10)
- Risultato dell'esercizio	**11**

Lo stato patrimoniale al 31 dicembre 2008 evidenzia i seguenti elementi fondamentali, espressi

in milioni di euro:

- Immobilizzazioni	42.529
- Attivo circolante	5.488
- Ratei e risconti attivi	39
- **Totale attivo**	**48.056**
- Patrimonio netto	35.980
- Fondi per rischi ed oneri	857
- Trattamento di fine rapporto	23
- Debiti	11.155
- Ratei e risconti passivi	41
- **Totale passivo**	**48.056**

Il risultato di esercizio corrisponde con quello esposto nello stato patrimoniale, che evidenzia un patrimonio netto di 35.980 milioni di euro.

Nella relazione sulla gestione, redatta ai sensi dell'art. 2428 cod.civ., gli Amministratori hanno ampiamente riferito in merito all'attività svolta dalla Società nel corso dell'esercizio.

I fatti dell'esercizio 2008 che, ad avviso del Collegio, meritano di essere menzionati sono i seguenti:

-**"asset allocation":** nel contesto del processo di riorganizzazione, risanamento e sviluppo che, con riferimento agli asset immobiliari, indica tra gli obiettivi prioritari quello della ottimizzazione della redditività del patrimonio non strumentale all'esercizio, si sono concretizzate, in particolare, le seguenti operazioni societarie:

- ✓ il 1° gennaio 2008 ha avuto effetto l'atto di scissione parziale di RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA, mediante assegnazione del ramo d'azienda "Aree non strumentali costituite da terminali merci", a favore di FS Logistica SpA stipulato il 21 dicembre 2007. Tale atto ha comportato la riduzione del capitale sociale della RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA per l'importo di 268.673.758 euro e il contestuale aumento di capitale sociale di FS Logistica SpA; il 30 dicembre 2008 ha avuto effetto la seconda scissione parziale di RFI mediante assegnazione di parte del suo patrimonio- complessi immobiliari, partecipazioni e aree non strumentali- in favore di FS Logistica SpA per un importo di 117.086.267,00 euro e conseguente riduzione del capitale sociale di RFI per pari importo;
- ✓ il 1° dicembre 2008 ha avuto effetto l'atto di scissione parziale di RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA mediante assegnazione di parte del suo patrimonio a favore di FS Sistemi

Urbani Srl (già FS LAB Srl), stipulato il 21 novembre 2008. Tale atto ha comportato:

-la riduzione del capitale sociale della RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA dell'importo di 276.653.037,00 euro e l'aumento del capitale sociale della FS Sistemi Urbani Srl dell'importo di 276.653.037,00 euro, passato così da 100.000,00 euro a 276.753.037,00 euro;

-l'assegnazione dell'intera partecipazione azionaria detenuta in Metropark SpA del valore di 3.473.967,00 euro da RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA in favore di FS Sistemi Urbani Srl.

-il 31 dicembre 2008 è divenuta efficace la seconda scissione parziale di RFI -mediante assegnazione di parte del suo patrimonio- in favore della FS Sistemi Urbani S.r.l per l'importo di 96.774.793,00 euro.

Entrambe le Società sopradette FS Logistica SpA e FS Sistemi Urbani Srl sono controllate direttamente da FS S.p.A;

-emissioni obbligazionarie: la Società ha emesso un prestito obbligazionario per complessivi 600 milioni di euro, interamente sottoscritti dalla Società Eurofima S.A., il cui rimborso è previsto in unica soluzione alla scadenza del settembre 2013. Le risorse acquisite sono state utilizzate per la concessione di finanziamenti intercompany a Trenitalia S.p.A per il rinnovo e l'ammodernamento del materiale rotabile.

I prestiti obbligazionari, a tal fine contratti, hanno raggiunto l'importo di 3.292,4 milioni di euro, con scadenze fino al 30 marzo 2027.

- prestito RTC (Riunione Temporanea Concorrenti): Ferrovie dello Stato SpA a seguito di procedura negoziata ha contratto un prestito fino ad un massimo di 800,00 milioni di euro con la RTC (composta da CDP-Cassa Depositi e Prestiti e Dexia Crediop) per la concessione di prestiti intercompany a RFI e TAV finalizzati alla prosecuzione dei lavori relativi alla linea AV/AC Torino-Milano-Napoli.

Complessivamente il debito finanziario lordo nei confronti del mercato (obbligazioni, banche e altri finanziatori) assomma a 7.266 milioni di euro, con un aumento di 894 milioni di euro rispetto al precedente esercizio.

Per quanto riguarda l'operazione in derivati in essere al 31 dicembre 2008, collegata alla cartolarizzazione dei crediti fiscali del 2004, si fa presente che la stessa è in fase di chiusura entro il 2009 e presenta un *fair value* negativo di 49 mila euro.

L'esposizione debitoria della Vostra Società, non disgiunta da una congiuntura internazionale non favorevole in riferimento alla illiquidità dei mercati, esige un continuo monitoraggio della situazione finanziaria sia riguardo al finanziamento corrente sia riguardo agli impegni connessi con la realizzazione degli obiettivi del Piano d'Impresa 2007/2011.

In assenza di concreti incrementi del capitale proprio, è necessario provvedere tempestivamente ad una revisione del Piano di Impresa. In tale contesto, assume fondamentale rilevanza la necessaria ricapitalizzazione della controllata Trenitalia, come anche rilevato dal soggetto incaricato della revisione contabile ex art. 2409 ter c.c., al fine di preservarne la continuità aziendale, anche in riferimento all'oggetto sociale della Vostra società, rappresentato essenzialmente dalla gestione della partecipazione e dall'attività di direzione e coordinamento della controllata.

Il Collegio ha seguito con particolare attenzione l'evoluzione di tali problematiche, segnalando tempestivamente agli Amministratori le criticità ed i rischi connessi.

Per quanto di competenza, il Collegio sindacale fa presente che:

- ha svolto la propria attività nel rispetto delle disposizioni contenute nel codice civile, ispirandosi, altresì, alle norme di comportamento del Collegio sindacale raccomandate dai Consigli Nazionali dei Dottori Commercialisti e degli Esperti contabili;
- ha partecipato alle adunanze dell'Assemblea dei Soci e a n. 12 sedute del Consiglio di amministrazione, che si sono svolte nel rispetto delle norme statutarie e legislative che ne disciplinano il funzionamento;
- l'Amministratore delegato ha riferito, ai sensi dell'art. 2381, quinto comma, c.c., sul generale andamento della gestione e sulla sua prevedibile evoluzione, nonché sulle operazioni di maggior rilievo, per le loro dimensioni o caratteristiche , effettuate dalla Società e dalla sue controllate;
- le delibere adottate dall'Assemblea e dal Consiglio di amministrazione sono conformi alla legge ed allo statuto sociale e non sono in contrasto con i principi di corretta amministrazione;
- si è regolarmente riunito nel rispetto dei termini previsto dall'art. 2404 c.c.;
- ha avuto periodici incontri con la società di revisione PricewaterhouseCoopers S.p.A incaricata del controllo contabile, tra i quali, da ultimo, quello dedicato ai bilanci esercizio e consolidato, acquisendo notizie concernenti l'attività svolta sia da Ferrovie dello Stato S.p.A sia da altre Società del Gruppo, anche in relazione all'assenza di fatti censurabili o di altri fatti di rilievo;

- ha vigilato sull'assetto organizzativo riscontrando che esso è, nelle sue linee generali, rispondente alla missione della Società ed al suo ruolo di Capogruppo;
- ha vigilato sull'assetto amministrativo – contabile della Società che è sostanzialmente idoneo a rappresentare correttamente i fatti di gestione; tale valutazione è confortata dalla documentazione esaminata, dalle informazioni assunte e dalla verifiche effettuate dalla società di revisione; in particolare si segnala che è stato avviato un processo di evoluzione del modello contabile e di transizione ai principi contabili internazionali (IAS/IFRS) in riferimento a quelle entità societarie destinate alla competizione sul mercato;
- ha incontrato l'Organismo di vigilanza, istituito ai sensi del Decreto Legislativo 231/2001, e il responsabile della Direzione Audit, da cui ha assunto informazioni sulle attività di competenza, procedendo altresì all'esame delle relazioni predisposte al riguardo;
- ha preso atto che nel corso del 2008 l'Organismo di Vigilanza (rinnovato) ha curato l'aggiornamento del Modello di Organizzazione, Gestione e Controllo adottato dalla Società ai sensi del D.lgs n. 231/2001 e successive modificazioni, individuando le implementazioni necessarie all'evoluzione normativa ed alle modifiche intervenute nella struttura organizzativa;
- ha vigilato sull'adeguatezza del Sistema di controllo Interno;
- ha vigilato sull'impostazione generale data al bilancio di esercizio, sulla conformità della legge per quel che riguarda la sua formazione e struttura e a tale riguardo non si hanno osservazioni particolari da riferire;
- gli Amministratori nella loro Relazione hanno illustrato in maniera adeguata gli eventi significativi in ambito societario, regolatorio e giudiziario nonché i fatti di rilievo successivi alla chiusura dell'esercizio e la prevedibile evoluzione della gestione;
- nella redazione del bilancio gli Amministratori non hanno fatto ricorso alla deroga prevista dall'art. 2423, quarto comma, c.c.;
- non sono pervenute denunce ex art. 2408 c.c..

Per quanto attiene al bilancio di esercizio, essendo affidato il controllo contabile ad una società di revisione, il Collegio ha verificato la sua impostazione e struttura, riscontrandone la conformità alle norme di legge e la rispondenza ai fatti ed alle informazioni di cui ha avuto conoscenza nell'espletamento dei propri compiti.

Ha inoltre verificato l'osservanza delle norme di legge riguardanti la predisposizione della relazione sulla gestione e la completezza della stessa.

L'Amministratore delegato e il Dirigente preposto alla redazione dei documenti contabili societari hanno rilasciato l'attestazione prevista dall'art. 16 dello Statuto sociale relativamente al bilancio d'esercizio.

La società di revisione PricewaterhouseCoopers S.p.A ha rilasciato, con apposita relazione, giudizio favorevole all'approvazione del bilancio, con richiamo di informativa (art. 2409 c.c. comma 2, lettera d).

Signori Azionisti,

alla luce di quanto precede e tenuto presente il giudizio espresso nella propria relazione dalla Società di revisione, il Collegio, ai sensi dell'art. 2429 c.c., esprime parere favorevole all'approvazione del bilancio dell' esercizio 2008, nonché all'accoglimento della proposta formulata dagli Amministratori in ordine alla destinazione dell'utile.

Roma, 21.5.2009

IL COLLEGIO SINDACALE

dr. Pompeo Cosimo Pepe (Presidente)

dr. Vittorio Nola (Sindaco effettivo)

prof. Alessandro Zavaglia (Sindaco effettivo)

PRICEWATERHOUSECOOPERS

PricewaterhouseCoopers SpA

RELAZIONE DELLA SOCIETA' DI REVISIONE AI SENSI DELL'ARTICOLO 2409 - TER DEL CODICE CIVILE

All'Azionista delle
Ferrovie dello Stato SpA

1 Abbiamo svolto la revisione contabile del bilancio d'esercizio delle Ferrovie dello Stato SpA chiuso al 31 dicembre 2008. La responsabilità della redazione del bilancio in conformità alle norme che ne disciplinano i criteri di redazione compete agli amministratori delle Ferrovie dello Stato SpA. E' nostra la responsabilità del giudizio professionale espresso sul bilancio e basato sulla revisione contabile.

2 Il nostro esame è stato condotto secondo gli statuiti principi di revisione. In conformità ai predetti principi, la revisione è stata pianificata e svolta al fine di acquisire ogni elemento necessario per accertare se il bilancio d'esercizio sia viziato da errori significativi e se risulti, nel suo complesso, attendibile. Il procedimento di revisione comprende l'esame, sulla base di verifiche a campione, degli elementi probativi a supporto dei saldi e delle informazioni contenuti nel bilancio, nonché la valutazione dell'adeguatezza e della correttezza dei criteri contabili utilizzati e della ragionevolezza delle stime effettuate dagli amministratori. Riteniamo che il lavoro svolto fornisca una ragionevole base per l'espressione del nostro giudizio professionale.

Per il giudizio relativo al bilancio dell'esercizio precedente, i cui dati sono presentati ai fini comparativi secondo quanto richiesto dalla legge, si fa riferimento alla relazione da noi emessa in data 7 maggio 2008.

3 A nostro giudizio, il bilancio d'esercizio delle Ferrovie dello Stato SpA al 31 dicembre 2008 è conforme alle norme che ne disciplinano i criteri di redazione; esso pertanto è redatto con chiarezza e rappresenta in modo veritiero e corretto la situazione patrimoniale e finanziaria e il risultato economico della società.

4 Come descritto dagli amministratori nella loro relazione, i risultati raggiunti confermano la validità delle assunzioni contenute nel Piano di Impresa 2007-2011. Nel sottolineare la persistenza di alcuni aspetti di criticità riferiti al quadro complessivo delle norme che regolano gli stanziamenti ed i meccanismi contrattuali di trasferimento delle risorse al gruppo, gli amministratori hanno evidenziato:

- per Trenitalia SpA, che il Piano d'Impresa 2007-2011 della partecipata prevedeva interventi di ricapitalizzazione che al momento non hanno trovato provvedimenti di attuazione. Hanno dunque confermato come sia fondamentale ottenere la corretta remunerazione dei servizi richiesti dal cliente Stato nonché individuare i mezzi adeguati per il sostegno alla ricapitalizzazione per meglio proporzionare i mezzi propri ai mezzi di terzi e finanziare i nuovi investimenti con l'obiettivo di migliorare il livello dell'offerta ed i risultati economici;

- per Rete Ferroviaria Italiana SpA, la necessità di una costante attenzione da parte delle autorità competenti in merito ai temi del trasporto ferroviario con particolare riguardo i) alla sottoscrizione del nuovo Contratto di Programma - Lato Servizi per il triennio 2009-2011 ii) alla necessità da parte dello Stato di assicurare non solo la certezza delle risorse finanziarie contrattualizzate nel Contratto di Programma, ma anche la sincronia finanziaria tra lo stanziamento e l'erogazione dei contributi necessari per la realizzazione degli investimenti impegnati e da impegnare, nonchè iii) al periodico adeguamento del canone di accesso all'infrastruttura nel rispetto dell'equilibrio economico sancito dal DLgs 188/2003. Gli amministratori hanno anche fornito gli aggiornamenti riguardanti i) le interlocuzioni in corso sulle suddette tematiche con i Ministeri competenti, ii) le modalità di ottenimento degli ulteriori mezzi finanziari occorrenti per il progetto Alta Velocità/Alta Capacità.

5 La responsabilità della redazione della relazione sulla gestione, in conformità a quanto previsto dalle norme di legge, compete agli amministratori delle Ferrovie dello Stato SpA. E' di nostra competenza l'espressione del giudizio sulla coerenza della relazione sulla gestione con il bilancio, come richiesto dall'articolo 2409-ter, comma 2, lettera e), del Codice Civile. A tal fine, abbiamo svolto le procedure indicate dal principio di revisione n° 001 emanato dal Consiglio Nazionale dei Dottori Commercialisti e degli Esperti Contabili. A nostro giudizio la relazione sulla gestione è coerente con il bilancio d'esercizio delle Ferrovie dello Stato SpA al 31 dicembre 2008.

Roma, 11 maggio 2009

PricewaterhouseCoopers SpA

Luciano Festa
(Revisore contabile)