

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

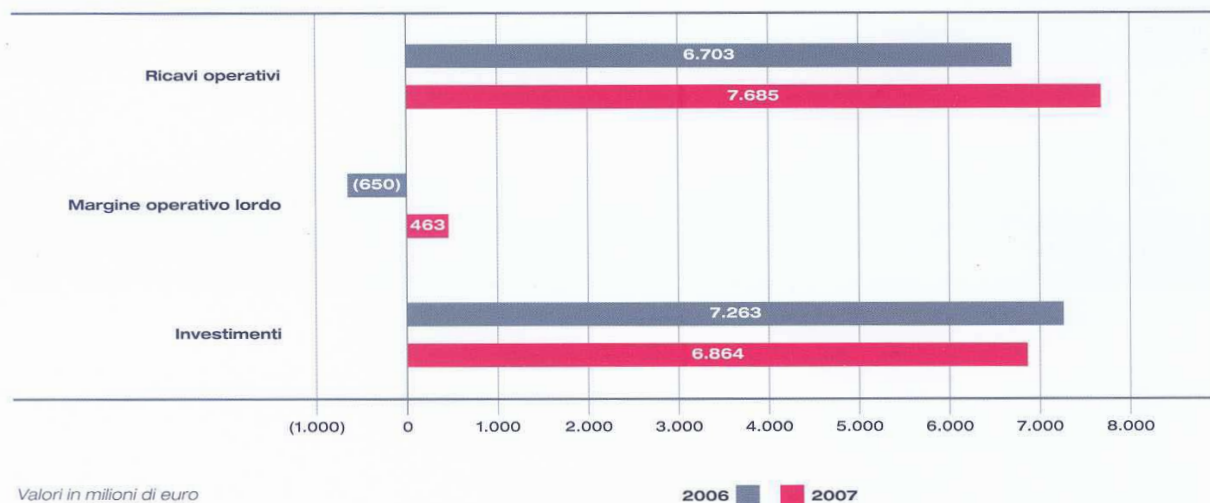
PAGINA BIANCA

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%

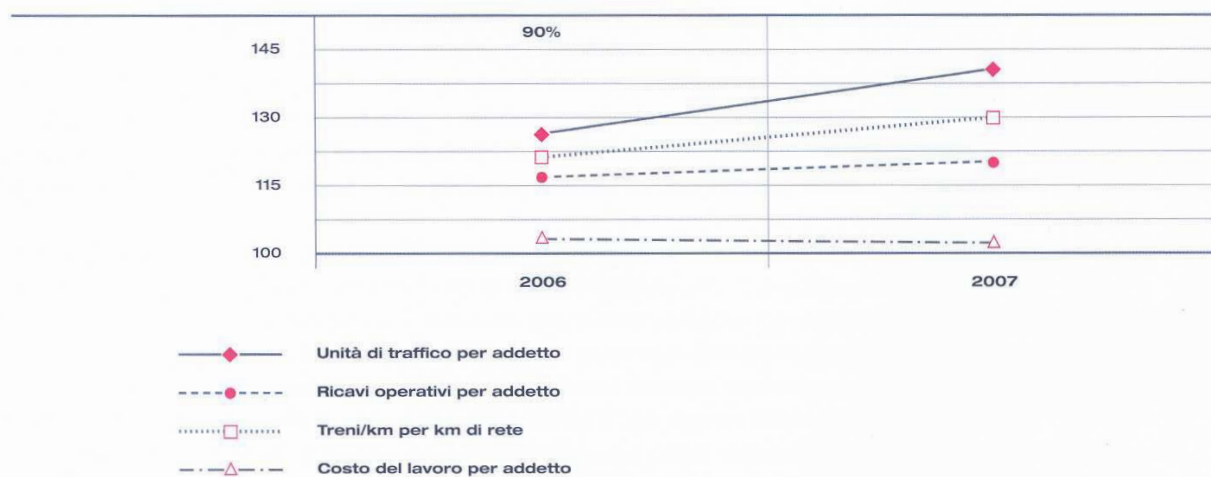
Valori in milioni di euro



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 linee 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 stanziare 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 stanziati 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 (province 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 m². 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 Communication 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 portacontainer 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.