

**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'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.

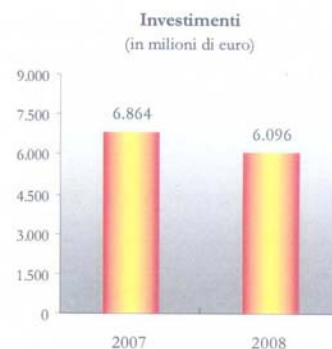
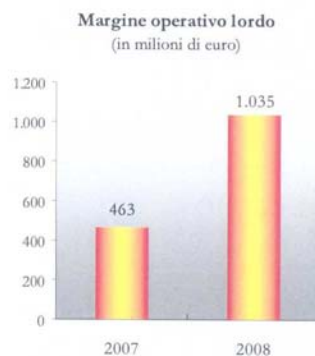
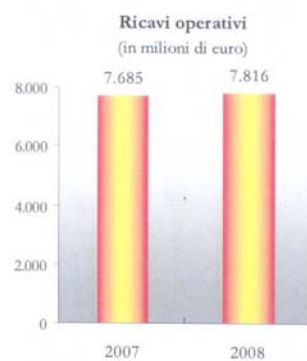
Gli anni a venire saranno determinanti per definire quanti competitori continueranno ad operare sul mercato e con quali condizioni. Ferrovie dello Stato è una Società per Azioni italiana alla guida di un Gruppo che intende competere e crescere nel nostro paese ed all'estero.

Innocenzo Cipolletta

Relazione sulla gestione

PAGINA BIANCA

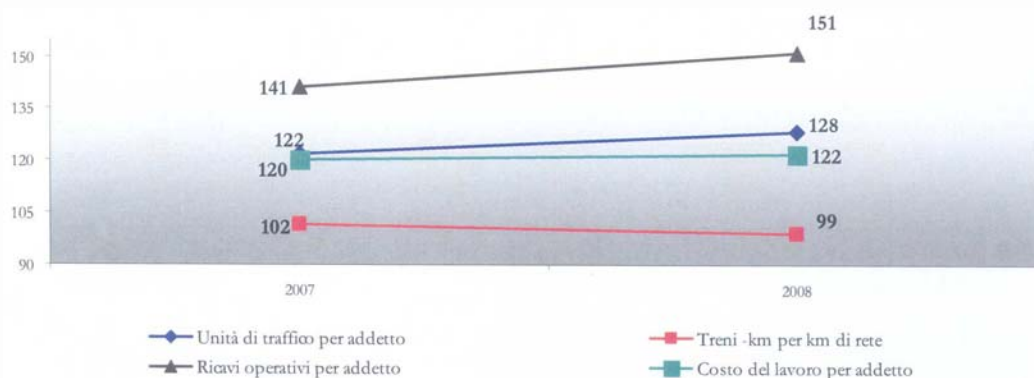
	in milioni di euro		
	2008	2007	%
Principali dati economici, patrimoniali e finanziari			
Ricavi operativi	7.816	7.685	1,7%
Costi operativi	6.781	7.222	(6,1%)
Margine operativo lordo	1.035	463	123,5%
Risultato operativo	106	(575)	118,4%
Risultato netto	16	(409)	103,9%
Capitale investito netto	45.420	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 SpA 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-duodevices ed 8-undevices 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 patrimoniali 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.