

Azioni proprie della Capogruppo

Al 31 dicembre 2009, 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 2009, 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 e 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 loro posizione patrimoniale, economica e finanziaria e, pertanto, non sono stati effettuati accantonamenti nel Bilancio Consolidato. Ricorrendone le circostanze, le società coinvolte 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'esercizio 2009.

- In relazione al 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, alle udienze del 15 aprile, 8 giugno 2009 e 28 settembre 2009, sono stati ascoltati i testi della difesa. Alla successiva udienza del 21 dicembre 2009, su richiesta dei difensori degli imputati, il Tribunale di Perugia ha disposto ulteriori acquisizioni documentali. Il processo è stato rinviato al 1° giugno 2010;
- in merito alla gara per l'affidamento dei servizi ICT (*Information Communication Technology*) in *outsourcing*, svolta da Ferrovie dello Stato SpA, si evidenzia che la Guardia di Finanza - nell'ambito del procedimento penale n. 21576/09 R.G.N.R. - ha richiesto e ottenuto, a più riprese (nei mesi di aprile e maggio 2009), ulteriore documentazione;
- nell'ambito del procedimento penale n. 40246/06 R.G.N.R. pendente innanzi al Tribunale di Napoli relativamente alla emergenza rifiuti in Campania, nell'ambito del quale è stato disposto il rinvio a giudizio, tra gli altri, dell'Amministratore Delegato pro- tempore e di un dirigente della ex Ecolog SpA, all'udienza del 16 dicembre 2009, proveniente da altri rinvii, il Tribunale di Napoli, rilevata l'incompetenza territoriale per ragioni di connessione con un altro procedimento, ha trasmesso gli atti alla Procura della Repubblica di Roma;
- con riguardo al procedimento penale n. 1525/08 R.G.N.R., pendente innanzi al Tribunale di Trani per i reati di omicidio colposo aggravato e lesioni colpose gravi contestati, tra gli altri, al legale rappresentante e a un dirigente di FS Logistica - *Business Unit Cargo Chemical*, per il decesso di cinque lavoratori (un sesto ha riportato lesioni permanenti) dipendenti della Truck Center sas, cagionato dalle esalazioni di zolfo liberato all'interno di un *tank container*, in data 26 ottobre 2009 si è definito, con sentenza di condanna, il procedimento penale. Il Giudice ha condannato i predetti imputati per reati di omicidio colposo aggravato (art. 589, commi 1,2,3 c.p.) e di lesioni colpose gravi (art. 590, commi 1 e 2, c.p.), a quattro anni di reclusione e alla pena accessoria della interdizione dai pubblici uffici, per una durata di cinque anni. Il rappresentante di FS Logistica è stato altresì interdetto, per la durata di quattro anni, dall'esercizio dell'ufficio di amministratore, sindaco, liquidatore, direttore generale e dirigente preposto alla redazione di documenti contabili societari, come pure all'esercizio di ogni altro ufficio con potere di rappresentanza, relativamente a persone giuridiche o imprese.

Merita di rilevare che con la sentenza in argomento sono state condannate, per l'illecito amministrativo dipendente da reato, ai sensi dell'art. 25 septies del d.lgs 231/2001:

- alla sanzione amministrativa di 1.400 mila euro, FS Logistica SpA;
- alla sanzione di 400 mila euro La Cinque Biotrans sas (società appaltatrice la pulitura di cisterne);
- e, parimenti, alla sanzione di 400 mila euro la Truck Center sas (datrice del lavoro degli operai deceduti).

La compagnia assicurativa sta trattando la definizione dei danni patiti dalle parti civili costituite, in favore delle quali sono state riconosciute provvisoriamente in sentenza. Si evidenzia che le sanzioni e le pene irrogate diventeranno esecutive al passaggio in giudicato della sentenza;

- per quanto riguarda il procedimento giudiziario in corso che coinvolge i legali rappresentanti di Trenitalia (Procedimento n. 550/06 R.G.N.R. della Procura della Repubblica presso il Tribunale di Arezzo), il cui reato ipotizzato era 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, si è definito in data 17 dicembre 2009 con sentenza di non luogo a procedere per intervenuta prescrizione;
- per quanto riguarda invece il procedimento 4541/2007 R.G.N.R. - 1093/2009 R.G. GIP della Procura della Repubblica presso il Tribunale di Novara, aperto a seguito dell'infortunio mortale occorso il 26 ottobre 2007, avvenuto presso il Centro Intermodale Merci, gestito dalla Eurogateway Srl e allacciato allo scalo ferroviario di Novara Boschetto, alla società Trenitalia è stato contestato l'illecito amministrativo di cui all'articolo 25 septies,

comma secondo del D.Lgs. n. 231/2001 "...non avendo adottato ed efficientemente attuato modelli di organizzazione e di gestione atti a prevenire reati della stessa specie di quello accaduto ...". Tale procedimento è entrato nella fase dell'udienza preliminare;

- riguardo i 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 SpA, sono stati conclusi accordi transattivi con tutte le 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,
- in merito all'incidente del 2 ottobre 2008 presso il cantiere di Firenze Castello è stato aperto il procedimento penale 18772/2008 presso la Procura di Firenze che allo stato si trova nella fase delle indagini preliminari. Per la difesa di RFI SpA - iscritta nel registro degli indagati ai sensi del D.Lgs. n. 231/01 e successive integrazioni - è stato nominato in data 23 febbraio 2009 l'avvocato difensore. Relativamente a tale procedimento la società è coperta dagli eventuali oneri che potrebbero manifestarsi da idonee polizze assicurative;
- in relazione all'investimento di un dipendente dell'ATI CLF mandataria dei lavori avvenuto sul cantiere di Milano Rho Certosa in data 6 marzo 2008, risulta pendente presso la Procura di Milano il procedimento Penale 9592/2008 R.G.N.R. ed RFI SpA, indagata ai sensi del D. Lgs. 231/01. A seguito dell'Ordinanza di esibizione della documentazione notificata in data 21 maggio 2009, RFI SpA ha nominato il proprio avvocato difensore in data 11 giugno 2009;
- in relazione al procedimento penale avanti il Tribunale di Frosinone avviato a seguito di una indagine presso la Procura della Repubblica di Frosinone a carico di un ex Amministratore 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, non sono pervenuti aggiornamenti sugli sviluppi del giudizio;
- in data 16 gennaio 2009 è stato redatto presso la sede legale di TAV il "Verbale di Polizia Giudiziaria" dalla Guardia di Finanza, I Gruppo Roma. In tale Verbale si evidenzia che a seguito del sequestro da parte della Guardia di Finanza di Capua di un'area in località San Tammaro (CE) di circa 3.168 mq per violazione all'art. 256 (attività di gestione di rifiuti non autorizzata), comma 3 del D.Lgs nr. 152/2006, è stato acceso presso la Procura della Repubblica di Santa Maria Capua Vetere un procedimento penale; da successivi accertamenti della Polizia Giudiziaria è stato appurato inoltre che tale area include due particelle di cui la TAV risulta proprietaria. Premesso quanto sopra, la Guardia di Finanza ha proceduto alla notifica nei confronti del legale rappresentante di quest'ultima società del Decreto di sequestro preventivo emesso in data 13 ottobre 2008 dal G.I.P. del Tribunale di Santa Maria Capua Vetere, dell'informazione di garanzia ex art. 369 c.p.p. emessa in data 21 ottobre 2008 dal P.M. e del Verbale di sequestro ex art 354 redatto in data 03 ottobre 2008 dalla Guardia di Finanza di Capua. Con separato atto si è proceduto a redigere nei confronti del legale rappresentante di TAV verbale di identificazione, elezione del domicilio e nomina del difensore di fiducia, in quanto persona indagata nel predetto procedimento penale.
- In data 8 gennaio 2010 è pervenuto a TAV ordine di esibizione da parte della Procura della Repubblica di Torino di una serie di documenti con riferimento ai lavori effettuati sulla sub-tratta Torino-Novara, lotti A2 e A3. In particolare la documentazione richiesta riguarda i subappalti affidati dal Consorzio esecutore CAVTOMI a due società consortili, Agognate e Briandrate e, in tale ambito, il rapporto intercorrente tra le predette società consortili e una delle consorziate, la Cogefer SpA. Per la medesima fattispecie Italferr ha ricevuto un analogo ordine di esibizione proveniente dalla medesima Procura.
- in merito all'incidente mortale a un dipendente di un'impresa subappaltatrice di Grandi Stazioni SpA, avvenuto a dicembre 2008 nel corso dei lavori di riqualificazione della Stazione di Napoli Centrale, il procedimento penale è proseguito con il rinvio a giudizio di soggetti operanti nell'ambito delle imprese esecutrici dei lavori, restando pertanto escluso qualsiasi profilo di responsabilità in capo alla società Grandi Stazioni.

Altri procedimenti

Sconto ex DM. 44T/2000

In coerenza con le prescrizioni del DM. 92T/2007, lo sconto è venuto meno dal 1 gennaio 2006.

Con delibera del 18 settembre 2007, l'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato ha avviato un'istruttoria finalizzata all'accertamento di un presunto abuso di posizione dominante, in violazione dell'art. 82 del Trattato CE, da parte di Ferrovie dello Stato SpA e di Rete Ferroviaria Italiana SpA.

L'Autorità, in data 13 novembre 2008, ha accettato gli impegni proposti dalle Società, rendendoli obbligatori e chiudendo pertanto il procedimento senza l'accertamento della presunta infrazione.

L'istruttoria era stata avviata al fine di accertare la portata anticoncorrenziale di alcuni comportamenti posti in essere da Rete Ferroviaria Italiana SpA e da Ferrovie dello Stato SpA che riguardavano in particolare la revoca della concessione di taluni sconti alle imprese ferroviarie (cd. sconti K2) a partire da giugno 2004, nonché la decisione di avere in restituzione le somme che le imprese ferroviarie (Rail Traction Company SpA, Nord Cargo Srl, Railion Italia Srl e SBB Cargo Italia Srl) si erano autoridotte a titolo di sconto per l'intero periodo 2004-2006, pena la risoluzione del contratto di accesso alla rete.

Gli impegni accettati dall'Autorità consentivano alle imprese ferroviarie, attive nel settore e interessate alla corresponsione dello sconto K2 negli anni 2004-2007, la scelta, che doveva però essere unanime, tra due opzioni. La prima opzione prevedeva un indennizzo diretto forfetario di 5,7 milioni di euro condizionato alla rinuncia tombale da parte delle imprese ferroviarie al contenzioso amministrativo pendente dinanzi al TAR Lazio per l'annullamento del DM 92T/2007.

La seconda opzione si basava essenzialmente sull'impegno di RFI SpA di fornire a titolo gratuito alle imprese ferroviarie contributi di natura tecnica e servizi di ingegneria finalizzati all'omologazione di rotabili "teste di serie" per la circolazione ad agente unico e/o il rimborso dei costi di attrezzaggio già sostenuti e delle penali per il recesso dai contratti già stipulati con fornitori terzi prima della presentazione degli impegni; il tutto fino a concorrenza di un valore pari a 5 milioni di euro e senza rinuncia al contenzioso.

A seguito della comunicazione di Rail Traction Company SpA di non avvalersi della prima opzione, si è resa automaticamente efficace la seconda opzione.

Le imprese ferroviarie sono state pertanto invitate da RFI SpA a presentare le autocertificazioni previste dagli impegni al fine di poter quantificare l'eventuale rimborso (l'impegno prevedeva peraltro che, in caso di dubbio, le autocertificazioni trasmesse dalle imprese ferroviarie sarebbero state soggette ad *auditing* da parte di un terzo prestatore di servizi indipendente).

Nel corso dell'interlocuzione con le imprese ferroviarie avvenuta dopo la presentazione delle autocertificazioni in data 26 gennaio 2009 è emersa l'incompletezza e l'incoerenza -rispetto ai requisiti contemplati nella versione degli impegni approvata dall'AGCM- della quasi totalità della documentazione ricevuta, per tre ordini di motivi: i) erroneo riferimento a servizi di noleggio; ii) omissione della data di conclusione dei singoli contratti; iii) presenza di voci di costo del tutto improprie.

Sebbene le imprese ferroviarie avessero contestato tale lettura, con comunicazione dello scorso 27 ottobre l'AGCM ha: i) confermato che il testo degli impegni presentato da RFI SpA e reso obbligatorio dall'Autorità non prevede il riconoscimento dei costi relativi ai locomotori "noleggiati" dalle imprese ferroviarie; ii) invitato RFI SpA a nominare, entro il 20 novembre p.v., il soggetto terzo a cui conferire mandato a svolgere attività di *auditing* riguardo i costi autocertificati relativi ai locomotori "non noleggiati".

RFI SpA ha già nominato l'*auditor* dando avvio alle relative attività di verifica.

In data 23 dicembre 2009, Rail Traction Company S.p.A, Nord Cargo Srl, DB Schenker Rail Italia Srl e SBB Cargo Italia Srl hanno proposto ricorso innanzi al TAR Lazio per l'annullamento e/o riforma del suddetto provvedimento "confermativo" dell'Autorità del 27 ottobre 2009 nonché di tutti gli altri atti presupposti, connessi e consequenziali.

Procedimento AGCM:**Nuovo Trasporto Viaggiatori (NTV)/RFI SpA-Ferrovie dello Stato SpA**

Come segnalato nel bilancio chiuso al 31 dicembre 2008, con delibera del 2 ottobre 2008 l'Autorità ha avviato un procedimento ex art. 82 del Trattato CE, finalizzato all'accertamento di un possibile abuso di posizione dominante da parte di Ferrovie dello Stato SpA e di RFI SpA consistente in un presunto comportamento dilatorio delle società alla richiesta di NTV di accesso e utilizzo del Centro di manutenzione e delle infrastrutture tecniche costituenti l'Impianto Dinamico Polifunzionale (IDP) del Nodo di Napoli, nonché degli spazi nei fabbricati viaggiatori.

L'AGCM ha notificato ad RFI SpA il 3 novembre 2009 i due provvedimenti che hanno chiuso favorevolmente per Ferrovie dello Stato e Rete Ferroviaria Italiana il procedimento aperto nei loro confronti per abuso di posizione dominante.

Con il primo dei due provvedimenti l'Autorità, accettando gli impegni presentati da RFI SpA sull'IDP di Napoli, ha chiuso positivamente il procedimento nei confronti di Ferrovie dello Stato SpA e RFI SpA, senza accertare infrazioni, ai sensi dell'art. 14-ter della Legge n. 287/90. Gli impegni prevedono la messa a disposizione di NTV da parte di RFI SpA dell'area alternativa e limitrofa all'IDP di Napoli denominata "Fascia Traccia Alto" sulla base di condizioni economiche improntate a criteri oggettivi e tali da assicurare un'effettiva e sostanziale parità di trattamento a eventuali altri soggetti interessati.

Con il secondo provvedimento l'Autorità, accertando che Ferrovie dello Stato SpA e RFI SpA non hanno posto in essere alcuna violazione delle norme antitrust, ha chiuso l'istruttoria relativa alla richiesta di accesso agli spazi nelle stazioni ferroviarie passeggeri.

Sulla base delle evidenze raccolte, l'Autorità ha quindi potuto accertare che Ferrovie dello Stato SpA ed RFI SpA non si sono rese responsabili di alcuna condotta dilatoria o discriminatoria nei confronti di NTV.

Interventi/trasferimenti per il Gruppo di risorse pubbliche di competenza del 2009

	Ferrovie dello Stato	RFI	Trenitalia	TAV	Sita	FS Logistica	Cemat	Tevere TPL	Italcontainer	Serfer	SGT	Totale
Contributi in conto esercizio												
Contratto di Programma		849.274										849.274
Altri dallo Stato	1.725	74.408	18.212			282						94.626
Contributi Unione Europea	98	184	293				432		11			1.016
Da Enti pubblici territoriali		31			11.794							11.826
Contributi diversi da altri					0		1.901	3.347		60	10	5.317
Contributi in c/investimento												0
Da Stato		3.915.770		857.413		0						4.773.183
Da Enti pubblici territoriali		113.597	35.872		1.866							151.335
Contributi Unione Europea		149.300	0	14.727								164.027
TOTALE	1.823	5.102.564	54.377	872.140	13.660	282	2.332	3.347	11	60	10	6.050.605

valori in migliaia di euro

Decreto legislativo 231/2001

Il vigente Modello di Organizzazione, Gestione e Controllo definito per gli effetti di cui al D.Lgs. n. 231/2001 è stato aggiornato, ripresentato e approvato il 17 dicembre 2009 dal Consiglio di Amministrazione di Ferrovie dello Stato SpA, a fronte di varianti sopraggiunte nella normativa di legge e nell'assetto organizzativo interno.

L'originario Modello Organizzativo di Ferrovie dello Stato SpA di riferimento, approvato il 12 dicembre 2003 e la cui rivisitazione era in corso da tempo, è stato rivisto in quanto superato principalmente sotto i seguenti diversi profili:

- per l'impostazione (perché le aree di rischio individuate erano associate alle strutture organizzative e non ai processi aziendali);
- perché i contenuti non avevano una vera e propria valenza formativa e di sensibilizzazione nei confronti del personale privo di particolari competenze giuridiche;
- perché sottendeva una concezione dell'Organismo di Vigilanza come controllore di primo livello sui processi aziendali inducendo, tra le altre cose, un senso di deresponsabilizzazione del *management* operativo (che invece - prima di ogni altro - deve esercitare il controllo sul personale a riporto);
- perché non aggiornato rispetto ai reati individuati dal legislatore nell'ambito della normativa di riferimento dal dicembre 2003 in avanti.

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 a redigere il Documento Programmatico sulla Sicurezza 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 nelle Relazioni sulla Gestione ai bilanci 2007 e 2008, 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 n. 262/05 del "Dirigente Preposto alla redazione dei documenti contabili societari" di Ferrovie dello Stato SpA, con modifica dello Statuto Sociale deliberata dall'Assemblea degli Azionisti il 27 aprile 2007.

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

Nell'arco del triennio di mandato appena trascorso il Dirigente Preposto ha definito e implementato il modello di gestione della *compliance* alla Legge n. 262 per il Gruppo Ferrovie dello Stato seguendo un approccio basato sulle *best practice* di riferimento e in particolare sul *Co.S.O. Framework*.

Il sistema disegnato prevede la formalizzazione e il continuo aggiornamento di apposite procedure amministrativo-contabili con la definizione dei ruoli e delle relative responsabilità in termini di controlli atti a ridurre i rischi di errore sull'informativa finanziaria. Alla data della presente relazione risultano emanate oltre 200 procedure di controllo.

La verifica dell'efficacia del sistema dei controlli posti a presidio dei rischi con impatto rilevante sull'informativa economico-finanziaria avviene annualmente attraverso un'attività di *testing* che si basa su metodologie di *audit* ed è svolta da un *team* specialista a supporto del Dirigente Preposto.

In considerazione della complessità e capillarità del Gruppo, in termini di attori e di processi coinvolti, e per un rafforzamento e una migliore efficacia nell'applicazione della norma, il Consiglio di Amministrazione di Ferrovie dello Stato ha ritenuto opportuno promuovere la nomina dei Dirigenti Preposti anche nelle principali società controllate. Risultano istituiti i Dirigenti Preposti nelle seguenti realtà societarie: RFI SpA, Trenitalia SpA, Sita SpA, Sogin Srl, Grandi Stazioni SpA, Centostazioni SpA, FS Logistica SpA.

I Dirigenti Preposti citati, a firma congiunta con gli Amministratori Delegati di società, attestano annualmente, sulla base di un modello di attestazione che riflette sostanzialmente quello previsto dalla regolamentazione Consob in attuazione della Legge n. 262:

- 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 (mettendo in evidenza eventuali aspetti di rilievo emersi);
- la corrispondenza del bilancio d'esercizio alle risultanze dei libri e delle scritture contabili;
- la conformità del bilancio medesimo alle norme di legge e 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.

Da segnalare, infine, a completamento delle principali caratteristiche del modello di gestione della 262 che la Capogruppo ha disposto per tutte le società controllate, senza Dirigente Preposto, che le situazioni contabili annuali, siano accompagnate da un'attestazione interna (con contenuto simile alle precedenti attestazioni citate) scritta e firmata dai rappresentanti legali e responsabili amministrativi delle entità indicate.

Come si evince l'attività svolta nell'arco del triennio appena concluso, a partire dalla data di nomina del Dirigente Preposto di Ferrovie dello Stato SpA, ha permesso di rafforzare il sistema di controllo interno relativo all'informativa finanziaria all'interno del Gruppo, creando un meccanismo virtuoso di verifiche periodiche di operatività dei controlli e di continuo aggiornamento delle regole, permettendo di cogliere opportunità di miglioramento dei processi e promuovendo fortemente la cultura del controllo all'interno del Gruppo.

Informazioni riguardanti le principali società che operano nel Gruppo

Andamento economico e situazione patrimoniale-finanziaria per società

RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA

	2009	2008
Principali indicatori		
Ricavi operativi	2.322,1	2.507,4
Costi operativi al netto di capitalizzazioni e variazioni di rimanenze	2.405,8	2.453,7
Margine operativo lordo	(83,6)	53,7
Risultato netto di esercizio	8,0	38,9
Flusso di cassa da attività di esercizio	(557,4)	(624,2)
Investimenti tecnici	3.227,3	3.483,1
	31.12.2009	31.12.2008
Capitale investito netto	33.746,9	33.452,4
Posizione finanziaria netta	916,5	377,0
Consistenza di personale finale	31.595	32.896

valori in milioni di euro

RFI 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 2009 si rinvia al paragrafo "Principali eventi dell'anno" riferito al Gruppo.

La società chiude l'esercizio 2009 facendo registrare un utile di 8 milioni di euro, contro un risultato positivo di 38,9 milioni di euro del 2008.

Il margine operativo lordo, negativo per 83,6 milioni di euro, presenta invece una riduzione di 137,3 milioni di euro rispetto al 2008 (53,7 milioni di euro).

Quanto sopra per effetto di minori ricavi per 185,3 milioni di euro pur in presenza di costi operativi che, al netto delle capitalizzazioni e variazione delle rimanenze, evidenziano una diminuzione di 47,9 milioni di euro.

Sul fronte dei ricavi operativi la variazione negativa è essenzialmente da attribuire al decremento dei proventi percepiti dallo Stato in esecuzione del Contratto di Programma per 191,3 milioni di euro, e dei ricavi da traffico per 33,4 milioni di euro, mentre un miglioramento di 39,4 milioni di euro si registra negli altri ricavi da pedaggio e prestazioni infrastrutturali dovuto in prevalenza alle maggiori attività di affidamento e realizzazione di progetti commissionati alla società da parte dei Comuni di Roma, Torino e Palermo.

I costi operativi, al netto delle capitalizzazioni, fanno registrare il citato decremento di 47,9 milioni di euro, dovuto essenzialmente all'effetto combinato:

- del decremento del costo del lavoro per 3 milioni di euro, determinato dal proseguimento dell'attività di reingegnerizzazione dei processi e dal conseguente contenimento degli organici;
- della diminuzione di 88,1 milioni di euro degli altri costi operativi determinato prevalentemente dal decremento di 46,7 milioni di euro dei costi per acquisto di materie prime, sussidiarie, di consumo e merci e dall'incremento di 45,2 milioni di euro della variazione delle rimanenze di materie prime, sussidiarie, di consumo e merci determinato dall'aumento delle giacenze;
- delle minori capitalizzazioni (43,3 milioni di euro) dovute per 27 milioni di euro alla voce materiali e per 16,3 milioni di euro alla voce relativa ai costi interni.

Gli ammortamenti registrano un aumento di 22,8 milioni di euro per effetto del maggiore utilizzo dell'infrastruttura a seguito dell'aumento della domanda di traffico sulla rete Alta Velocità/Alta Capacità.

La variazione positiva di 201,9 milioni di euro registrata negli accantonamenti netti e svalutazioni è principalmente dovuta ai minori accantonamenti per contenzioso del lavoro (39,8 milioni di euro) conseguenti a una più puntuale riquantificazione delle singole cause di lavoro, per oneri connessi alla restituzione nel 2009 alle IF dei costi per l'energia per la trazione dei treni (102,4 milioni di euro) e per la valorizzazione delle opere da dismettere (41.000 mila euro), nonché alle minori svalutazioni dei crediti dell'attivo circolante (6.410 mila euro).

Il saldo oneri e proventi diversi presenta un incremento di 10,2 milioni di euro ed è determinato essenzialmente dall'iscrizione dei residui passivi dell'anno 2008 relativi ai contributi in conto esercizio (28,6 milioni di euro) e da minori plusvalenze realizzate (18,3 milioni di euro).

Conseguentemente il risultato operativo registra un valore negativo di 79,2 milioni di euro, comunque in miglioramento del 33,6% circa rispetto allo stesso dato del 2008 (-119,2 milioni di euro).

Il saldo della gestione finanziaria è positivo per 12,4 milioni di euro (-1,5 milioni di euro nel 2008). Sul miglioramento rispetto all'esercizio precedente incide sostanzialmente la riduzione degli oneri finanziari (14,9 milioni di euro) per la diminuzione dei tassi d'interesse di riferimento e per la chiusura del finanziamento con Banca OPI, in parte compensata da un decremento nei proventi da partecipazioni (1,2 milioni di euro) e dei proventi da controllante (1,3 milioni di euro).

Le componenti straordinarie nette presentano un saldo positivo di 95 milioni di euro. Sul saldo incidono in particolare le sopravvenienze attive (129,2 milioni di euro), principalmente riconducibili a rilascio di fondi eccedenti, a rettifiche di stime effettuate negli anni precedenti e a indennizzi assicurativi, e gli altri proventi (8,2 milioni di euro), compensati parzialmente dalle sopravvenienze passive (39,8 milioni di euro) riferibili a maggiori oneri accertati a titolo di congruaggio per il rinnovo contrattuale di lavoro e a rettifiche di costi di esercizi precedenti.

La posizione finanziaria netta è pari a 916,5 milioni di euro. La variazione con il 2008 (+539,5 milioni di euro) è sinteticamente riconducibile alla posizione finanziaria netta a medio/lungo il cui aumento (607,2 milioni di euro) è legato, da un lato, all'aumento dei debiti verso la Capogruppo (239,9 milioni di euro) e verso le banche (450 milioni di euro), all'incremento degli anticipi relativi alle opere TAV (219,6 milioni di euro) e al decremento dei crediti verso il Ministero dell'Economia e delle Finanze (127,7 milioni di euro) e, dall'altro, all'aumento dei crediti verso TAV (430 milioni di euro) per la parte di contributi erogati. Tale aumento è parzialmente compensato dalla riduzione della posizione finanziaria netta a breve per 67,7 milioni di euro.

TAV SpA

	2009	2008
Principali indicatori		
Contributi in conto esercizio	4,0	0,0
Altri ricavi	23,0	54,2
Costi	710,8	1.421,8
Saldo della gestione finanziaria	(149,2)	(165,1)
Variazione dei lavori in corso su ordinazione	851,8	1.541,8
Risultato netto di esercizio	0,0	0,0
Flusso di cassa da attività di esercizio	562,1	1.693,3
Investimenti tecnici	0,0	0,1
	31.12.2009	31.12.2008
Capitale investito netto	6.165,7	8.237,8
Posizione finanziaria netta	4.368,3	5.153,6
Consistenza di personale finale	46	59

valori in milioni di euro

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 principali variazioni intervenute nell'esercizio hanno riguardato gli altri ricavi, i costi, la variazione dei lavori in corso su ordinazione e il saldo della gestione finanziaria.

Il decremento della voce costi, altri ricavi, così come la variazione dei lavori in corso su ordinazione, è da ricollegarsi alla minore attività svolta nel periodo dalla società relativamente alle opere per la realizzazione del sistema Alta Velocità/Alta Capacità a seguito dell'ormai sostanziale completamento delle linee.

In particolare 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 SpA, è commisurato ai costi e 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 (-690 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, minori capitalizzazioni. 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 l'estrema complessità e gli elevati ammontari coinvolti, d'intesa con la Controllante, per il contenzioso 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 2009 unitamente alle spese derivanti dal funzionamento dei Collegi Arbitrali. Nel corso del 2009 è stata inoltre effettuata una attività di *audit* per l'analisi e verifica della contabilità di commessa e dell'entità delle spese e dei costi incorsi negli anni passati da uno dei *General Contractor* affidatario di appalti nell'ambito delle opere di realizzazione della rete Alta Velocità/Alta Capacità.

Il saldo della gestione finanziaria, negativo per 149,2 milioni di euro, migliora rispetto all'esercizio precedente per 15,9 milioni di euro. La variazione è da imputare ai minori interessi passivi registrati verso il mercato per i finanziamenti in essere a seguito del rimborso di alcune quote capitale e ai minori interessi passivi verso la Controllante a seguito del trasferimento a RFI SpA, in conseguenza della scissione del ramo d'azienda " tratta Alta Velocità/Alta Capacità Milano-Bologna lotti funzionali 1°,3° e ulteriore porzione del 2°" di parte dell'indebitamento finanziario relativo al contratto di mutuo con Cassa Depositi e Prestiti e al contratto di finanziamento con la BEI. Tale riduzione degli interessi passivi ha più che compensato la riduzione registrata negli interessi attivi maturati sul conto corrente di corrispondenza intrattenuto con la Capogruppo a seguito della riduzione della giacenza media.

Il flusso di cassa generato dall'attività di esercizio passa da un valore negativo di 1.693,3 milioni di euro a un saldo sempre negativo di 562,1 milioni di euro; tale miglioramento deriva sostanzialmente dalla riduzione della variazione dei lavori in corso su ordinazione precedentemente citata, e dalla variazione positiva nei crediti commerciali e diversi, dovuta essenzialmente all'incasso dei crediti Iva chiesti a rimborso (vantati nei confronti di Ferrovie dello Stato) e dalla liquidazione da parte di RFI SpA di alcuni crediti per riaddebito costi relativi a esercizi precedenti.

Il capitale investito netto si riduce rispetto all'esercizio precedente per circa 2.072 milioni di euro; ciò deriva sostanzialmente dalla riduzione del capitale circolante netto a seguito del trasferimento ad RFI SpA del valore delle rimanenze a seguito delle scissioni della tratta Milano-Bologna e delle tratte del cosiddetto Asse Orizzontale, nonché alla riduzione dei debiti commerciali dovuta alla minore attività della società.

L'indebitamento finanziario netto passa da un valore di 5.153,6 milioni di euro a un valore di 4.368,3 milioni di euro. La variazione è dovuta sostanzialmente all'effetto combinato, da un lato, del trasferimento ad RFI SpA di parte dell'indebitamento finanziario a seguito delle scissioni operate nel corso dell'esercizio 2009 e del rimborso di quote capitale in scadenza, come si accennava precedentemente e, dall'altro, dell'incremento dei debiti verso RFI SpA per gli anticipi ricevuti, dell'incremento dei debiti verso la Capogruppo per la linea di credito *intercompany* e dell'incremento delle disponibilità liquide sul conto corrente intersocietario. In particolare nel corso dell'esercizio sono stati rimborsati prestiti per 707,6 milioni di euro e, con l'operazione di scissione, sono stati trasferiti ad RFI SpA debiti per 500 milioni di euro, riducendo nel contempo debiti verso la Controllante per 371 milioni di euro. Il saldo positivo del conto corrente intersocietario intrattenuto con la Capogruppo si è infine incrementato di 23,8 milioni di euro.

TRENITALIA SpA

	2009	2009 (pro forma)	2008
Principali indicatori			
Ricavi operativi	5.617,0	5.637,8	5.772,4
Costi operativi al netto di capitalizzazioni/variazioni di rimanenze	4.637,0	4.655,7	4.853,8
Margine operativo lordo	980,0	982,1	918,6
Risultato netto di esercizio	19,6	19,7	(41,6)
Flusso di cassa da attività di esercizio	447,8	447,8	714,9
Investimenti tecnici	1.007,0	1.007,0	894,8
	31.12.2009	31.12.2009	31.12.2008
Capitale investito netto	8.107,2	8.107,2	6.980,5
Posizione finanziaria netta	6.297,6	6.297,6	5.811,6
Consistenza di personale finale	42.174	42.174	47.686

valori in milioni di euro

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

Premessa

A seguito dell'operazione di affitto del ramo d'azienda "Trasporto Regionale Lombardia" a TLN - Trenitalia Le Nord Srl, operativo dal 15 novembre 2009, i dati di conto economico della società non includono, per il periodo 15 novembre - 31 dicembre 2009 valori riferiti al ramo citato. Per cui, al fine di un confronto omogeneo con l'esercizio precedente, si rende necessario confrontare i dati 2008 con l'esercizio 2009 che include anche i ricavi e i costi del ramo TLN oggetto dell'affitto. I commenti alle variazioni sono pertanto effettuati sui valori 2009 pro-formati.

Andamento della gestione

L'esercizio 2009 chiude con un risultato positivo di 19,6 milioni di euro, in forte miglioramento rispetto all'esercizio 2008 chiuso con un risultato negativo di 41,6 milioni di euro.

Il margine operativo lordo passa da 918,6 milioni di euro del 2008 a 982,1 milioni di euro del 2009 mentre il risultato operativo, che registrava l'anno scorso un valore di 187 milioni di euro, si incrementa 30,3 milioni di euro. I ricavi da mercato, pari a 3.102 milioni di euro, evidenziano una diminuzione percentuale del 2,3% (pari a 164,4 milioni di euro) collegata principalmente alla diminuzione del settore cargo (224 milioni di euro), di cui si è ampiamente parlato nei paragrafi precedenti, parzialmente compensata dall'incremento del fatturato del settore della media percorrenza (79 milioni di euro).

I ricavi derivanti da corrispettivi per i contratti di servizio pubblico (Regioni e Stato) evidenziano un incremento, rispetto all'esercizio precedente, di 59,2 milioni di euro.

I costi operativi, in conformità con il percorso di forte recupero di efficienza negli ultimi esercizi, registrano una ulteriore consistente riduzione rispetto al 2008 per 198 milioni di euro.

In particolare il costo del lavoro, rispetto al 2008, segna un miglioramento di 73,8 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 135 milioni di euro, principalmente a seguito della diminuzione degli oneri legati alla produzione per circa 94 milioni di euro, di quelli legati alla vendita e distribuzione per 13 milioni di euro, nonché per costi minori per 16 milioni di euro (tra cui i più significativi sono relativi ai minori costi per servizi amministrativi e informatici per 5 milioni di euro).

Gli ammortamenti si incrementano, rispetto al 2008, di 73,7 milioni di euro.

L'andamento della gestione finanziaria rispetto al 2008 segna un miglioramento complessivo di 107,3 milioni di euro attribuibile prevalentemente alla dinamica del mercato dei tassi di interesse (il costo dell'indebitamento oneroso infatti è passato dal 4,8% del 2008 al 2,9% del 2009).

Le componenti straordinarie nette presentano una variazione negativa di 85,2 milioni di euro dovuta principalmente:

- per 71,9 milioni di euro dal venir meno della quota contabilizzata nel corso del 2008 di quanto reso disponibile dal D.L. n. 81/2007 per la remunerazione degli obblighi di servizio pubblico fino al 2003;
- per 47,6 milioni di euro da minori penali nei confronti dei fornitori per tardive consegne di materiale rotabile.

Tali decrementi sono stati parzialmente riassorbiti dal riconoscimento da parte del Gestore dell'Infrastruttura di un congruaggio relativo agli anni 2000-2008 dei costi dell'energia elettrica per 73,9 milioni di euro.

Il capitale investito netto passa da 6.980,5 milioni di euro del 2008 a 8.107,2 milioni di euro nel 2009.

Tale variazione è dovuta principalmente all'incremento del capitale immobilizzato netto che registra un aumento di 789,8 milioni di euro dovuto, oltre agli investimenti dell'esercizio, al valore degli impianti trasferiti da RFI SpA per 621 milioni di euro, a seguito dell'operazione di scissione descritta nella sezione "Eventi significativi dell'anno".

La posizione finanziaria netta peggiora di 486 milioni di euro principalmente per effetto dello slittamento degli incassi dal Ministero dell'Economia e delle Finanze a valere sui Contratti di Servizio con lo Stato e le Regioni a Statuto Speciale per l'esercizio 2009, pari a 839 milioni di euro; tale ritardo è stato parzialmente compensato dell'incasso dei crediti Iva per 323 milioni di euro.

FS LOGISTICA SpA

	2009	2008	2008 (pro forma)
Principali indicatori			
Ricavi operativi	112,5	187,0	165,7
Costi operativi al netto di capitalizzazioni/variazioni di rimanenze	113,9	186,3	164,5
Margine operativo lordo	(1,4)	0,7	1,2
Saldo gestione finanziaria	2,2	1,7	2,1
Risultato netto di esercizio	(6,0)	1,0	2,4
Flusso di cassa da attività di esercizio	(20,1)	2,3	2,3
Investimenti tecnici	2,3	1,6	1,6
	31.12.2009	31.12.2008	31.12.2008
Capitale investito netto	378,5	458,0	458,0
Posizione finanziaria netta	56,3	11,7	11,7
Consistenza di personale finale	149	143	143

valori in milioni di euro

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, il siderurgico, ambiente e territorio, logistica distributiva di beni di grandi clienti istituzionali; è presente, infine, anche nel settore del trasporto combinato nazionale e internazionale, per il tramite delle sue principali società controllate (Cemat SpA ed Italcontainer SpA).

Premessa

Nel corso dell'esercizio 2008 fu costituita, in JV al 50% con il gruppo Poste Italiane, la Italia Logistica SpA mediante conferimento, da parte di FS Logistica SpA., del ramo d'azienda costituito dalla *Business Unit Omnia Logistica*. Pertanto, al fine di rendere significativo il confronto, i dati del 2009 vengono comparati con un 2008 proforma che scorpora dal conto economico di FS Logistica SpA i risultati della ex *Business Unit Omnia Logistica*.

Andamento della gestione

La società chiude l'esercizio 2009 con un risultato negativo di 6 milioni di euro contro un risultato positivo di 2,4 milioni di euro dell'esercizio precedente.

Il margine operativo lordo registra un peggioramento di 2,6 milioni di euro dovuto alla riduzione più che proporzionale dei ricavi operativi rispetto ai costi della medesima natura. La flessione dei ricavi è da ricondurre principalmente alla cessazione delle attività di trasporto e logistica per l'Emergenza Rifiuti in Campania, che da giugno 2008 è gestita direttamente da Trenitalia, oltre che da una forte contrazione della produzione industriale che ha colpito i traffici più remunerativi nei diversi settori in cui operano le *business units* della società.

Gli ammortamenti ammontano a 2,4 milioni di euro, in linea con l'esercizio precedente.

Il saldo della gestione finanziaria registra una leggera variazione positiva rispetto all'esercizio precedente per effetto di minori oneri, frutto principalmente della riduzione dei tassi di interesse e della ristrutturazione del debito nei confronti della Capogruppo.

Le componenti straordinarie nette, infine, presentano una diminuzione di 4,3 milioni di euro dovuta alla presenza, per l'esercizio 2008, della plusvalenza realizzata con già citato il conferimento della *Business Unit Omnia Logistica* a Italia Logistica Srl.

La variazione del capitale investito netto, da 458 milioni di euro a 378,5 milioni di euro, è dovuta principalmente alla diminuzione del capitale circolante netto gestionale (89,8 milioni di euro) per effetto dell'operazione straordinaria di retrocessione verso RFI SpA di una parte (118 milioni di euro) del patrimonio immobiliare precedentemente conferito al fine di garantire, da parte di quest'ultima, un'ottimale ed efficiente operatività dell'infrastruttura ferroviaria.

Il capitale immobilizzato netto presenta un incremento di 14 milioni di euro, dovuto alla variazione positiva delle Partecipazioni (+22,2 milioni di euro), dato essenzialmente dalle acquisizioni del 100% della società Italcontainer SpA e del 53,28% della società Cemat SpA; tale miglioramento è stato parzialmente mitigato dalla diminuzione delle Immobilizzazioni tecniche, per effetto dell'operazione di retrocessione di una parte di patrimonio immobilizzato (8,2 milioni di euro).

La posizione finanziaria netta presenta un peggioramento di 44,5 milioni di euro, principalmente per effetto:

- dell'incremento dei debiti verso la Capogruppo FS per 37,6 milioni di euro, in seguito alla citata ristrutturazione delle linee di credito precedentemente concesse;
- all'estinzione del credito per finanziamento concesso alla Serfer SpA per 6,9 milioni di euro.

Infine si segnala che la società, ai sensi del D.Lgs. n. 38/2005, ha optato per l'adozione in forma volontaria dei principi contabili internazionali IAS//IFRS e di redigere, a partire dall'esercizio 2009, il Bilancio consolidato di gruppo applicando tali nuovi principi, allegandolo al Bilancio di esercizio di FS Logistica SpA in sede di deposito di quest'ultimo.

ITALFERR SpA

	2009	2008
Principali indicatori		
Ricavi operativi ⁽¹⁾	176,7	195,4
Costi operativi al netto di capitalizzazioni	152,8	155,8
Margine operativo lordo	23,9	39,6
Risultato netto di esercizio	11,3	19,1
Flusso di cassa da attività di esercizio	(16,6)	9,1
Investimenti tecnici	5,8	2,7
	31.12.2009	31.12.2008
Capitale investito netto	45,6	79,4
Posizione finanziaria netta	(99,2)	(138,7)
Rimanenze di lav. in corso su ordinazione e acconti	739,1	982,3
Consistenza di personale finale	1.362	1.432

valori in milioni di euro

⁽¹⁾ Compr

Italferr SpA è la società di servizi d'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 2009 con un risultato positivo di 11,3 milioni di euro, dopo ammortamenti per 4,6 milioni di euro e imposte per 10 milioni di euro, con una riduzione di 7,8 milioni di euro rispetto all'esercizio precedente. La variazione negativa è da attribuire alla diminuzione dei ricavi per prestazioni di servizi d'ingegneria (19,4 milioni di euro) e deriva principalmente dagli effetti della "rideterminazione" dei margini di commessa, che ha visto la sua massima applicazione nel corso del 2008, con impatto sui ricavi di 14,2 milioni di euro, mentre nell'esercizio in corso hanno avuto un impatto di soli 3,7 milioni di euro.

I costi operativi, al netto delle capitalizzazioni, presentano una riduzione di 3 milioni di euro derivante dalla riduzione degli altri costi operativi di 5,3 milioni di euro mentre il costo del lavoro aumenta di 2,3 milioni di euro.

Il margine operativo lordo si riduce di conseguenza di 15,7 milioni di euro rispetto al 2008.

Il risultato operativo, pari a 18,7 milioni di euro, presenta una variazione negativa rispetto all'esercizio precedente (8,9 milioni di euro) minore della riduzione registrata dal margine operativo lordo, per effetto di minori accantonamenti per rischi contrattuali rispetto all'esercizio precedente e delle sopravvenienze attive per rilascio fondi eccedenti.

La gestione finanziaria presenta un saldo positivo di 1,2 milioni di euro, in forte contrazione rispetto al 2008 (-6,5 milioni di euro) a causa della riduzione del tasso medio di remunerazione del conto corrente intersocietario, e le componenti straordinarie nette presentano un saldo positivo di 1,4 milioni di euro.

La posizione finanziaria netta risulta positiva per 99,2 milioni di euro ed è composta essenzialmente dal saldo del conto corrente intersocietario intrattenuto con la Capogruppo. La riduzione di 39,5 milioni di euro rispetto all'esercizio precedente dipende dall'assorbimento di liquidità dell'attività d'esercizio (16,6 milioni di euro), dell'attività d'investimento (5,8 milioni di euro) e dalla distribuzione di dividendi (17 milioni di euro).