

corso di risanamento interno, in un'ottica di recupero di efficienza e di produttività, e di sostegno ai progetti di sviluppo per il futuro. E' stato così redatto un nuovo Piano Industriale per il periodo 2007-2011, i cui lineamenti sono stati condivisi dai Consigli di Amministrazione delle società e di Capogruppo a fine dicembre 2006.

La filosofia del nuovo piano industriale si ispira all'obiettivo di assicurare un riequilibrio finanziario dell'azienda in tempi brevi, senza sacrificare lo sviluppo, ma anzi puntando a un recupero sensibile dei ricavi, sia attraverso un aumento dei servizi forniti, sia attraverso una ridefinizione dei rapporti con lo Stato.

In particolare, si punta al completamento entro il 2009 della linea AV/AC Torino-Milano-Napoli (950km), che comporterà un aumento del traffico di media e lunga percorrenza connesso con la nuova linea e un sensibile incremento del traffico locale (pendolari) nelle aree metropolitane liberate dalla nuova linea AV/AC, oltre a un miglioramento della qualità del servizio in termini di puntualità e di frequenza.

Verrà attuato un consistente piano di acquisizione del materiale rotabile per disporre dei mezzi atti a fornire nuovi e più adeguati servizi di trasporto alle persone, possibile anche in ragione dell'aumento dell'offerta di traffico inerente alla messa in funzione delle nuove linee di AV/AC.

Verrà riorganizzata la società Trenitalia, con particolare riferimento al segmento del trasporto merci che dovrà assumere nuove funzioni come operatore di logistica in un quadro di revisione della sua articolazione territoriale.

Il finanziamento di questo piano di sviluppo dovrà trovare fonti sia interne che esterne. Sul piano interno, è stata avviata una consistente azione di contenimento e ottimizzazione dei costi generali al fine di dedicare il massimo delle risorse alla qualità dei servizi. Si farà ricorso a quelle tecnologie che consentono di migliorare i servizi e di ridurre i costi di gestione. Si procederà alla riqualificazione delle risorse umane per favorire processi di mobilità e di continuo adattamento alle esigenze del servizio.

Sul piano esterno, è necessaria una certezza di rispetto da parte della committenza pubblica dei contratti di programma e di servizio, un adeguamento delle risorse in linea con gli obiettivi del piano di mobilità e più vicini a quelli che in altri paesi europei sono dedicati al sistema delle ferrovie, una rielaborazione del sistema tariffario sulla base di quanto già avviene per gli altri nostri concorrenti europei. Senza una tale azione e senza certezze di corresponsione degli impegni presi, non sarà possibile mantenere il livello del servizio e raggiungere risultati di miglioramento e di risanamento.

E' per altro da avvertire che le linee di questo piano hanno già trovato una prima applicazione sia nelle azioni messe in opera nell'azienda (tra le quali, il controllo dei costi di gestione, l'avvio di un processo di riorganizzazione societaria, un primo adeguamento delle tariffe nel segmento di trasporto non vincolato da contratti di servizio), sia nelle azioni del Governo che, subito dopo il suo insediamento, ha compensato parzialmente la riduzione del contratto di Programma e ha rialzato i trasferimenti dello Stato al Gruppo Ferrovie dello Stato con la Legge Finanziaria 2007, pur senza ripristinare i livelli del 2005 e pur senza provvedere alla copertura dei crediti che si sono determinati in capo all'azienda.

da in seguito al non rispetto dei precedenti contratti.

In definitiva, l'attuazione del piano industriale appena rappresentato si pone l'obiettivo dell'ampliamento dell'offerta di mobilità in linea con le esigenze del Paese, del raggiungimento di adeguati standard qualitativi e di sicurezza del servizio erogato al cliente, della prosecuzione degli investimenti infrastrutturali, sia sulla rete convenzionale che sul sistema AV/AC e del ritorno all'equilibrio economico previsto, a livello di Gruppo, a partire dalla fine del 2009.

Sono questi impegni che l'azienda si sente di prendere, grazie al patrimonio di conoscenze e di tecnologie accumulate nel passato e alla professionalità e disponibilità delle sue risorse umane, che mai sono venute meno anche nei momenti di forte difficoltà.

Innocenzo Cipolletta

Il Gruppo nel 2006

Risultati consolidati raggiunti nel 2006

PRINCIPALI DATI ECONOMICI, PATRIMONIALI E FINANZIARI

	2006	2005
Ricavi operativi	6.706	6.875
Costi operativi	7.356	6.747
Margine operativo lordo	(650)	128
Risultato operativo	(1.354)	(374)
Risultato netto	(2.115)	(465)
Capitale investito netto	45.461	56.487
Patrimonio netto	36.444	38.539
Indebitamento finanziario netto	9.017	17.948
Debt/Equity	0,25	0,47
Investimenti tecnici del periodo	7.263	8.528
Flusso di cassa generato da attività di esercizio	(1.500)	316

PRINCIPALI DATI OPERATIVI

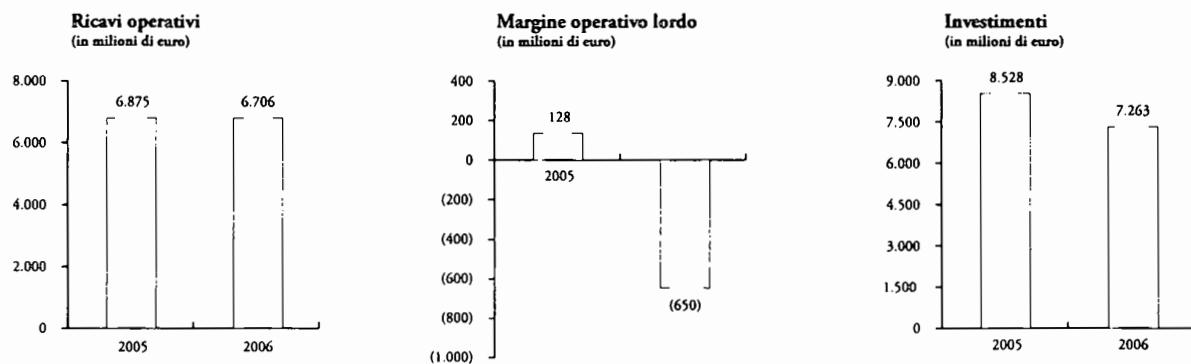
	2006	2005
Lunghezza della rete ferroviaria (km)	16.295	16.225
Viaggiatori km (milioni) ¹	48.190	48.057
Tonnellate km (milioni) ²	22.907	22.199
Dipendenti ³	98.002	97.599

Valori in milioni di euro

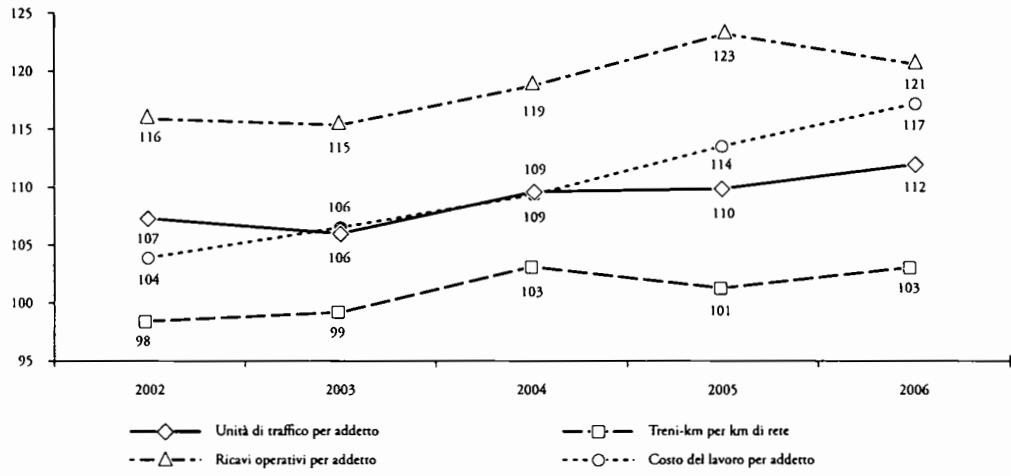
¹ Include il traffico su gomma

² Dato riferito al solo trasporto ferroviario

³ Consistenza di fine periodo (società consolidate integralmente, compresa la Capogruppo)



EVOLOZIONE DEI PARAMETRI AZIENDALI



Valori in milioni di euro

Principali eventi dell'anno

Interventi normativi

MAGGIO

- Viene pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale il nuovo testo unitario sugli appalti pubblici (anche denominato *Codice de Lise*) approvato con decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163 "Codice dei contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture in attuazione delle direttive 2004/17/CE e 2004/18/CE". Con il Codice, in vigore dal 1° luglio 2006, sono state accorpate in unico testo per la prima volta la normativa nazionale in materia di appalti pubblici in armonia con le norme comunitarie. Si evidenzia che il decreto all'art. 1 comma 2 specifica che *nei casi in cui le norme vigenti consentono la costituzione di Società miste per la realizzazione e/o gestione di un'opera pubblica o di un servizio, la scelta del socio privato avviene con procedure di evidenza pubblica*.
- L'Agenzia del Territorio emana, in data 16 maggio, la Circolare n. 4/2006 con la quale viene asserito che: 1) sono da ricoprendere nell'unità immobiliare-stazione esclusivamente gli immobili o loro porzioni strumentali all'attività del trasporto, vale a dire solo quegli immobili utilizzati a titolo esclusivo dal soggetto giuridico erogante il servizio pubblico per l'esercizio della propria specifica attività. 2) gli eventuali esercizi commerciali, immobili a destinazione ricettiva o altro, pur compresi nel recinto di una stazione (per esempio dutyfree, centri commerciali, dormitori, ostelli, depositi per le merci, bar, ristoranti, ecc.) devono essere censiti sulla base delle loro caratteristiche intrinseche derivanti dalla loro destinazione oggettiva e reale e non possono essere inglobati nell'infrastruttura utilizzata per trasporto pubblico, avendo classamento nella categoria E/1. Gli immobili sede di stazione ferroviaria del Gruppo sono attualmente iscritti in catasto indistintamente con categoria "E1" - categoria esente da ICI. Le indicazioni fornite dalla circolare sono state effettivamente confermate dal successivo decreto legge 3 ottobre 2006, n. 262 (convertito in legge 24 novembre 2006, n. 286) il quale stabilisce che *nelle unità immobiliari censite nelle categorie catastali E/1, E/2, E/3, E/4, E/5, E/6 ed E/9 non possono essere compresi immobili o porzioni di immobili destinati a uso commerciale, industriale, a ufficio privato ovvero a usi diversi, qualora gli stessi presentino autonomia funzionale e reddituale*. Lo stesso decreto stabilisce che:
 - sono a carico dei soggetti intestatari gli adempimenti necessari per la revisione della qualificazione e, quindi, della rendita catastale delle unità immobiliari citate; la dichiarazione in catasto dovrà essere effettuata entro il 3 luglio 2007;
 - in caso di inottemperanza da parte dei soggetti intestatari, agli adempimenti di cui sopra provvederanno gli Uffici provinciali dell'Agenzia del Territorio con oneri e relative sanzioni a carico degli interessati;
 - le rendite catastali dichiarate ovvero attribuite a seguito dell'espletamento dei suddetti adempimenti producono effetto fiscale a decorrere dal 1° gennaio 2007.

In considerazione di quanto sopra sono state avviate le attività per adempiere al dettato normativo sopra descritto, in via prioritaria, con riferimento alle 14 grandi e alle 103 medie stazioni ferroviarie, di proprietà di RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA, e gestite rispettivamente da Grandi Stazioni SpA e Centostazioni SpA.

LUGLIO

- Il Decreto Legge 4 Luglio 2006 n. 223, convertito con modificazioni dalla Legge 4 Agosto 2006 n. 248 (Legge Visco-Bersani), introduce alcune rilevanti misure per le imprese in materia di imposte indirette e dirette. Più in dettaglio:
 - in materia di imposte indirette, le modifiche che maggiormente interessano il Gruppo sono quelle che stabiliscono l'esenzione Iva per la vendita degli immobili a uso abitativo. La conseguenza diretta della modifica è l'aumento significativo del pro-rata di indetraibilità sull'Iva acquisti. Il decreto ha inoltre previsto l'obbligo di registrazione dei contratti di locazione relativi a immobili non abitativi, pur in presenza dell'opzione per il regime Iva, con l'applicazione dell'imposta proporzionale di registro nella misura dell'1%;
 - in materia di imposte dirette è stata stabilita l'indeducibilità fiscale, del costo delle aree sulle quali insistono fabbricati strumentali. La nuova disciplina prevede che, ai fini del calcolo delle quote di ammortamento deducibili, il costo dei fabbricati strumentali debba essere assunto al netto del costo delle aree occupate dalla costruzione e di quelle che ne costituiscono pertinenza. Il costo da attribuire alle predette aree sarà pari al maggiore tra il valore separatamente esposto in bilancio all'atto del loro acquisto e il valore ottenuto applicando il 20% o per i fabbricati industriali il 30% al costo di acquisto complessivo dell'immobile, comprensivo del valore dell'area. La nuova disciplina, che si applica a decorrere dal 2006 anche per le quote di ammortamento in corso di deduzione relative ai fabbricati costruiti o acquistati in periodi d'imposta precedenti, non comporta, in ogni caso, il recupero a tassazione delle quote di ammortamento già dedotte riferibili all'area; gli ammortamenti precedentemente dedotti dovranno essere prioritariamente imputati al valore del fabbricato. Per quanto concerne le previsioni normative relative allo stesso decreto in materia di finanziamento all'infrastruttura si rinvia all'apposito paragrafo Investimenti - finanziamento degli investimenti - della presente Relazione.

DICEMBRE

- Il 27 dicembre 2006 viene emanata la legge finanziaria 2007 che introduce rilevanti novità in materia di finanziamento dell'infrastruttura con riferimento all'accordo del debito verso Cassa Depositi e Prestiti da parte dello Stato e la previsione della liquidazione del patrimonio separato di Infrastrutture SpA (fusa per incorporazione a seguito della finanziaria 2006 in Cassa Depositi e Prestiti). Per gli opportuni dettagli in merito al disposto normativo della finanziaria 2007, e anche della finanziaria 2006, si rinvia all'apposito paragrafo Investimenti - Finanziamento degli investimenti - della presente Relazione.

Operazioni straordinarie

GENNAIO

- Diviene efficace l'atto di scissione parziale, stipulato in data 6 dicembre 2005, con il quale TAV SpA trasferisce a RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA, in qualità di beneficiaria, il ramo d'azienda composto dal "1° Lotto Funzionale della tratta ferroviaria Alta Velocità/Alta Capacità Roma-Napoli - sub tratta Roma Gricignano". Il valore del patrimonio netto di TAV SpA, a seguito della scissione, si è ridotto di 2.103.927.704,18

euro di cui 1.862.599.562,04 euro quale capitale sociale e 241.328.142,14 euro quale riserva costituita da versamenti in conto futuro aumento di capitale. Il patrimonio netto della beneficiaria RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA non subisce alcuna variazione, in quanto la differenza tra i valori attivi e passivi derivanti dalla scissione, assunti nel patrimonio di RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA, trovano contropartita nella riduzione della partecipazione in TAV SpA, per un importo corrispondente alla variazione del patrimonio netto della stessa.

- Viene sottoscritto tra TAV SpA e RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA l'Atto di scissione per l'assegnazione a quest'ultima del ramo d'azienda composto dalla "Sub-tratta Torino-Novara della tratta ferroviaria Alta Velocità/Alta Capacità Torino-Milano". Ai fini contabili la scissione ha avuto effetto dal 1° febbraio 2006. Il valore del patrimonio netto di TAV SpA, a seguito della scissione, si è ridotto di 1.237.747.763,34 euro di cui 1.155.579.250,00 euro quale capitale sociale e 82.168.513,34 euro quale riserva costituita da versamenti in conto futuro aumento di capitale. Conseguentemente, come precedentemente illustrato, RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA ha ridotto il valore di carico della partecipazione in TAV SpA di pari importo.
- Viene sottoscritto l'Atto di scissione parziale tra Ferrovie Real Estate SpA e RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA con il quale sono retrocessi a RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA taluni immobili, ricadenti negli ambiti della stazione di Torino Porta Susa, Spina 1 e Spina 2, a suo tempo ceduti con la scissione del 28 ottobre 2003 e risultati, invece, non correlati al patrimonio della stessa Ferrovie Real Estate SpA. La scissione, con effetti dal 24 gennaio 2006, ha comportato un aumento di capitale sociale di RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA di 46.006.114,00 euro (ed una riduzione di pari importo per Ferrovie Real Estate SpA).

GIUGNO

- Le Assemblee straordinarie di RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA e Ferrovie Real Estate SpA deliberano l'approvazione del progetto di scissione parziale di RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA a favore di Ferrovie Real Estate SpA mediante assegnazione di una porzione del patrimonio immobiliare non asservito alle attività proprie del gestore dell'infrastruttura. L'atto di scissione parziale è stato stipulato in data 4 agosto 2006. Conseguentemente il capitale sociale di RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA si è ridotto di 70.000.000 euro mediante annullamento di n. 70.000.000 azioni ordinarie del valore nominale di 1 euro codauna, mentre il capitale sociale di Ferrovie Real Estate SpA è aumentato del medesimo importo, mediante emissione di n. 70.000.000 azioni ordinarie del valore nominale di 1 euro codauna, assegnate all'unico socio Ferrovie dello Stato SpA.

SETTEMBRE

- In previsione dell'entrata in esercizio di una porzione funzionale del 2° lotto funzionale Modena Est-Bologna della tratta ferroviaria Alta Velocità/Alta Capacità Milano-Bologna, viene stipulato tra TAV SpA e RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA, l'atto di scissione parziale, che prevede l'assegnazione a RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA del relativo ramo di azienda. La scissione è stata effettuata sulla base dei valori patrimoniali alla data del 30 aprile 2006 e ha avuto effetto dal 1° ottobre 2006. Il valore del

patrimonio netto di TAV SpA si è ridotto di 58.228.627 euro di cui 58.091.627 euro quale capitale sociale e 137.000 euro quale riserva costituita da versamenti in conto futuro aumento di capitale. RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA, come illustrato per le due precedenti scissioni delle tratte dell'Alta Velocità/Alta Capacità, ha ridotto il valore di carico della partecipazione in TAV SpA di pari importo.

DICEMBRE

- Viene stipulato tra RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA e TAV SpA, in linea con quanto definito nell'atto di scissione della "Sub-tratta Torino-Novara della tratta ferroviaria Alta Velocità/Alta Capacità Torino-Milano" l'atto di scissione denominato "Immobili della Sub-tratta Torino-Novara della tratta ferroviaria Alta Velocità/Alta Capacità Torino-Milano" composto dal sedime e opere accessorie. Il progetto di scissione è stato redatto sulla base dei valori patrimoniali alla data del 30 giugno 2006 e avrà effetto dal 1° gennaio 2007. Il valore del patrimonio netto di TAV si ridurrà di 14.556.466 euro, di cui 13.991.668 euro quale capitale sociale e 564.798 euro quale riserva costituita da versamenti in conto futuro aumento di capitale. Anche in tal caso, a fronte delle attività e passività ricevute, RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA ridurrà il valore di carico della partecipazione in TAV SpA di pari importo.
- Viene stipulato l'atto di scissione parziale tra RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA e TAV SpA che prevede l'assegnazione a RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA del ramo di azienda denominato "Infrastruttura ferroviaria Nodo di Roma - Penetrazione Urbana Alta Velocità/Alta Capacità e Raddoppio FR2 (linea Roma-Sulmona) comprensiva degli immobili strumentali, delle opere e degli impianti tecnologici strumentali, accessori e funzionali". Il progetto di scissione è stato redatto sulla base dei valori patrimoniali alla data del 30 giugno 2006 e avrà effetto dal 1° gennaio 2007. Il valore del patrimonio netto assegnato di TAV SpA si ridurrà di 94.933.543 euro di cui 94.172.581 euro quale capitale sociale e 760.962 euro quale riserva costituita da versamenti in conto futuro aumento di capitale. RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA ridurrà il valore di carico della partecipazione in TAV SpA di pari importo.

Partecipazioni*Acquisti e vendite partecipazioni***FEBBRAIO**

- FS Cargo SpA acquisisce dalla Iveco SpA, una quota pari al 5,638% del capitale sociale della Cemat SpA, corrispondente a n. 394.692 azioni del valore nominale di 1 euro cadauna al prezzo complessivo di 2.600.000 euro. L'acquisizione ha comportato il passaggio della partecipazione di FS Cargo SpA nel capitale della Cemat SpA dal 47,644% al 53,282% e, di conseguenza, il controllo della partecipata e la sua inclusione nell'area di consolidamento.
- In conseguenza dell'operazione precedentemente descritta, anche la società SGT - Società Gestione Terminali Ferro Stradali SpA - diventa controllata indiretta di Ferrovie dello Stato SpA, attraverso la partecipazione di Cemat SpA (43,75%) e di RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA (43,75%).

MARZO

- RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA, la Provincia Autonoma di Bolzano e la Provincia Autonoma di Trento, costituiscono una nuova società denominata "Tunnel Ferroviario del Brennero – Finanziaria di Partecipazioni SpA" tramite conferimento da parte di RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA della partecipazione nella BBT SE (Galleria di Base del Brennero), al valore risultante dalla relazione peritale di cui all'art. 2343 del codice civile, da cui è scaturita una plusvalenza di 11.093 mila euro, e tramite conferimenti in denaro da parte delle Province Autonome. La società, con capitale sociale di 49.090.910,00 euro, ha sede in Roma e ha per oggetto l'attività di gestione della partecipazione in BBT SE. La partecipazione di RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA è pari all'88% del capitale sociale.

APRILE

- Grandi Stazioni Edicole Srl (100% Grandi Stazioni SpA) acquisisce una quota di partecipazione pari al 50% del capitale investito della VVO Srl avente a oggetto la gestione diretta e indiretta di attività di distribuzione e vendita di materiale editoriale, generi di cartoleria e affini, in ogni e qualsiasi forma, e in particolare la gestione dei punti di vendita di giornali, quotidiani e periodici. La società ha capitale sociale di 10.000 euro.

LUGLIO

- Viene costituita la società Trenitalia Logistic France Sas società di diritto francese che ha come oggetto sociale principale il trasporto merci nel territorio francese e il cui capitale sociale pari a 1.200.000 euro è interamente detenuto da FS Cargo SpA.
- L'Assemblea dei soci della Ferport Srl delibera l'abbattimento del capitale sociale per perdite pregresse e il suo contestuale aumento a 712.000 euro. La quota emessa viene sottoscritta dal nuovo socio Abaco Logistica Srl che ha così acquisito il 49% del capitale. Serfer SpA (100% di Trenitalia SpA) risulta pertanto proprietaria del 51%.
- Ferrovie Real Estate SpA cede a RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA l'intera partecipazione, pari al 100% del capitale sociale, della società Medie Stazioni Due Srl a un prezzo pari al valore nominale di 50.000,00 euro. In data 28 luglio 2006 l'Assemblea straordinaria della società delibera, tra l'altro, di trasformare la società in una SpA modificando la denominazione sociale in Tiburtina Sviluppo Immobiliare SpA (TSI SpA). La Società ha lo scopo la realizzazione della nuova stazione Tiburtina e la riqualificazione e trasformazione urbanistica delle aree limitrofe.

SETTEMBRE

- L'Assemblea dei soci della Ferport Napoli Srl delibera l'abbattimento del capitale sociale per perdite pregresse e il suo contestuale aumento a 480.000 euro. La quota emessa, pari a 72.000 euro, è stata sottoscritta dal nuovo socio Interporto Campano SpA, che ha così acquisito il 15% del capitale sociale. La compagine sociale risulta così composta: Serfer SpA 51%, Autorità Portuale di Napoli 34%, Interporto Campano SpA 15%.
- RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA acquisisce una quota di partecipazione sociale del valore nominale di 300.000,00 euro, (di cui ha versato il 25% per 75.000,00 euro) pari a 1/3 del capitale sociale della "Terminal Tremestieri Srl", con sede legale in Messina approdo Tremestieri. Il capitale sociale sottoscritto è pari a 900.000 euro di

cui versato per 225.000 euro. La Società ha per oggetto sociale l'attività di completa gestione dell'approdo, per navi destinate al traghettamento attraverso lo stretto di Messina; sito in località Tremestieri del comune di Messina.

OTTOBRE

- L'Assemblea dei soci di RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA delibera di approvare la cessione alla Provincia di Verona della quota detenuta nella società Tunnel Ferroviario del Brennero Finanziaria di Partecipazioni SpA fino a un massimo del 6%. In data 13 dicembre 2006, con contratto di compravendita di Azioni, RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA ha ceduto alla Provincia di Verona il 6% delle azioni possedute per un valore complessivo di 3.245.455 euro. La partecipazione azionaria di RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA scende all'82% del capitale sociale.
- Nello stesso mese il Consiglio di Amministrazione della società Tunnel Ferroviario del Brennero Finanziaria di Partecipazioni SpA (in forza della delibera Assembleare dei soci del 15 giugno 2006 che aveva deliberato di aumentare in una o più tranches il capitale sociale da 49.090.910 euro a 99.090.910 euro) ha deliberato la seconda tranche di aumento di capitale sociale per un importo pari a 10.000.000,00 euro da sottoscrivere e versare entro il 31 dicembre 2006. Tale somma è stata successivamente ridotta a 5.000.000 euro a seguito del mutato fabbisogno finanziario. Le Province Autonome di Bolzano e Trento e RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA hanno sottoscritto e versato la seconda tranche in proporzione alle quote rispettivamente possedute, mentre la Provincia di Verona non ha sottoscritto e versato la propria quota. Pertanto la partecipazione detenuta da RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA è salita all'82,418% del capitale sociale. La registrazione di tale operazione è intervenuta nel mese di Gennaio 2007.

*Operazioni sul capitale***GENNAIO**

- Il 30 gennaio è avvenuto un ulteriore aumento di capitale di Trenitalia SpA di 151.793.000 euro con le stesse modalità delle ricapitalizzazioni effettuate nel 2005. A seguito di tale aumento, il capitale sociale è passato da 2.896.457.000 euro a 3.048.250.000 euro. L'attestazione del nuovo importo è stata iscritta presso il registro delle Imprese di Roma il 6 febbraio 2006.

FEBBRAIO

- L'Assemblea straordinaria dei soci di RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA ha deliberato di aumentare il capitale sociale da 29.979.005.499 euro a 32.623.697.107 euro mediante emissione di n. 2.644.691.608 nuove azioni ordinarie del valor unitario di 1,00 euro da offrire in opzione al socio unico Ferrovie dello Stato SpA che ha sottoscritto e versato l'intero aumento di capitale.

MAGGIO

- Il Consiglio di Amministrazione di Trenitalia SpA, esaminata la situazione patrimoniale della società al 31 marzo 2006, delibera di convocare l'Assemblea dei soci per gli opportuni provvedimenti, ai sensi dell'art. 2446 del Codice Civile.

GIUGNO

- L'Assemblea straordinaria di RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA, nell'ambito di una complessiva ricapitalizzazione di 1 miliardo di euro, assume le seguenti principali deliberazioni:
 - aumento del capitale sociale per un importo di 250 milioni di euro da offrire in opzione alla pari al socio unico; detto aumento sarà sottoscritto e versato entro il 31 gennaio 2007;
 - attribuzione al Consiglio di Amministrazione, ai sensi dell'art. 2443 del codice civile, della facoltà di aumentare, in una o più volte, il capitale sociale a pagamento per un importo massimo di 750 milioni di euro mediante emissione di azioni ordinarie da offrire in opzione alla pari al socio unico, ai sensi di legge, secondo determinate modalità. La delega potrà essere esercitata a partire dall'esercizio sociale 2007 ed entro il 23 giugno 2010. Il capitale sociale non potrà essere aumentato per un importo superiore a 250 milioni di euro per ciascun esercizio.

LUGLIO

- L'Assemblea dei soci di Trenitalia SpA del 12 luglio 2006 delibera di ripianare le perdite risultanti dalla situazione patrimoniale al 31 marzo 2006 pari a 1.304.074.343 euro attraverso l'utilizzo integrale della riserva straordinaria per 38.606.766 euro, l'utilizzo integrale della riserva legale per 28.237.641 euro, l'abbattimento del capitale sociale di 1.237.229.500 euro e il versamento di 436 euro. La stessa Assemblea delibera di aumentare il capitale sociale di 758.963.500 euro e quindi da 1.811.020.500 euro a 2.569.984.000 euro. L'Azionista unico Ferrovie dello Stato SpA ha integralmente sottoscritto l'aumento di capitale predetto e ne ha liberato l'intero ammontare mediante rinuncia per un corrispondente importo di 758.963.500 euro al credito vantato nei confronti della controllata Trenitalia SpA in relazione al pagamento del prezzo per "cessione del ramo d'Azienda Trasporto".
- L'Assemblea straordinaria dei soci di RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA ha deliberato l'aumento del capitale sociale di un importo pari a 50.000.000 euro passando quindi da 32.623.697.107 euro a 32.673.697.107 euro mediante emissione di n. 50.000.000 nuove azioni ordinarie del valor unitario di 1,00 euro. Il socio unico Ferrovie dello Stato SpA ha sottoscritto e versato l'intero aumento di capitale.

NOVEMBRE

- Il Consiglio di Amministrazione di Trenitalia SpA constatando, dall'esame dello stato patrimoniale della società al 30 settembre 2006, l'esistenza di una perdita superiore al terzo del capitale sociale, dispone di convocare l'Assemblea per le deliberazioni conseguenti di cui all'art 2446 del codice civile. L'Assemblea tenutasi il 9 marzo 2007 ha preso atto di detta situazione patrimoniale aggiornata e ha rinviato l'adozione delle determinazioni di competenza così come consentito dal codice civile. Con riferimento alla situazione al 31 dicembre 2006 della società, da cui si evince il permanere delle condizioni di cui all'art. 2446, si rinvia all'apposito paragrafo "Informazioni riguardanti le principali società che operano nel Gruppo".

Finanziamenti**GENNAIO**

- Viene effettuato l'ultimo tiraggio per 746 milioni di euro a valere sul Project Loan Tranche n. 15, stipulato con Infrastrutture SpA - ora Cassa Depositi e Prestiti - il 10 agosto 2005 di competenza di TAV SpA per 666 milioni di euro e di RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA per 80 milioni di euro.

MARZO

- Ferrovie dello Stato SpA e TAV SpA concludono con Société Générale due operazioni di cessione dei crediti Iva relativi agli anni 1998 e 1999 e dei relativi interessi maturati e maturandi che verranno liquidati dall'Agenzia delle Entrate. La struttura di entrambe le operazioni prevede l'impegno da parte delle società al riacquisto, dopo dieci anni, del capitale e degli interessi maturati sino alla data di cessione eventualmente non ancora rimborsati dall'Agenzia delle Entrate. Il corrispettivo della cessione è costituito dal capitale e dagli interessi maturati sino alla data di cessione per un importo complessivo pari a 412 milioni di euro (per Ferrovie dello Stato SpA) e di 245 milioni di euro (per TAV SpA). All'operazione di cessione è collegata un'operazione di "Interest rate swap" nella quale Ferrovie dello Stato SpA/TAV SpA e Société Générale si impegnano a scambiarsi i futuri flussi di cassa derivanti dagli interessi passivi, contrattualmente basati sull'Euribor 6 mesi + spread, sulla provvista accesa da Société Générale per il pagamento del corrispettivo, e dagli interessi attivi, maturati sul capitale ceduto dal giorno successivo alla data di cessione, che l'Agenzia delle Entrate riconoscerà sul capitale oggetto di cessione. Si evidenzia che la Société Générale ha incassato in data 7 marzo 2007 i crediti ceduti da TAV SpA.

APRILE

- Viene erogata la seconda tranne per 325 milioni di euro del finanziamento concesso da Bei a Trenitalia SpA e destinato alla copertura dei fabbisogni finanziari per il progetto di riassetto e riammodernamento del materiale rotabile. La scadenza è prevista a 12 anni con un rimborso in "ammortamento italiano" a partire dall'ottavo anno. Ferrovie dello Stato SpA ha rilasciato controgaranzie a favore del pool di banche fidejubenti per la Bei e nell'interesse di Trenitalia SpA.

MAGGIO

- Ferrovie dello Stato SpA emette tre prestiti obbligazionari (rispettivamente serie 12/13/14) per un ammontare complessivo di 600 milioni, interamente sottoscritti dalla società Eurofima SA e destinati al finanziamento di investimenti della società Trenitalia SpA nell'ambito del programma di ammodernamento del materiale rotabile. Il rimborso è previsto dopo 10 anni per 310 milioni di euro e dopo 20 anni per 290 milioni di euro. I titoli non prevedono quotazioni su "mercati ufficiali", Borse nazionali o estere.

AGOSTO

- RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA e Ferrovie Real Estate SpA hanno stipulato un accordo quadro di finanziamento con Banca di Roma in base al quale le due società hanno il diritto di accedere a una provvista massima rispettivamente di 1.000 milioni di euro e di 300 milioni di euro da utilizzarsi in relazione a eventuali fabbisogni finanziari. Contestualmente è stata erogata la prima tranne del finanziamento a RFI - Rete

Ferroviaria Italiana SpA per un importo pari a 475 milioni di euro. Il debito di RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA è stato poi trasferito alla consociata Ferrovie Real Estate SpA nell'ambito della scissione del 4 agosto 2006. Nel mese di dicembre è stata erogata una seconda tranne a favore di RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA per 150 milioni di euro. Entrambe le tranne sono assistite da fideiussione della Capogruppo. Il rimborso è previsto entro i 7 anni, con possibilità di rimborso anticipato. L'operazione è stata strutturata da Ferrovie dello Stato SpA che opera peraltro in qualità di garante per RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA e per Ferrovie Real Estate SpA.

DICEMBRE

- Con Decreto del Ministero dell'Economia e delle Finanze n. 12300 del 7 dicembre 2006, viene autorizzata l'attualizzazione dei contributi quindicennali dal 2007 al 2021, previsti dalla legge finanziaria 2006, per l'ammontare complessivo di 2.900 milioni di euro. Tale operazione si è concretizzata con la stipula da parte Ferrovie dello Stato SpA di un mutuo con Cassa Depositi e Prestiti per un valore di 2.180 milioni di euro. L'operazione ha durata pari a 15 anni con ammortamento mediante n. 30 rate semestrali a valere sui contributi stanziati dalla suddetta legge.
- Con riferimento a quanto previsto nella finanziaria 2007 lo Stato si è assunto il debito per capitale e relativi interessi derivanti dai titoli e dai mutui emessi da Infrastrutture SpA (ora Cassa Depositi e Prestiti) per gli investimenti del sistema Alta Velocità/Alta Capacità. L'accordo ha effetto con decorrenza 27 dicembre 2006. In particolare la riduzione dei debiti finanziari, per l'accordo da parte dello Stato, ammonta a 8.008,3 milioni di euro per TAV SpA e a 4.941,6 milioni di euro per RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA. Per ulteriori dettagli si rinvia al paragrafo Investimenti - Finanziamento degli investimenti - della presente Relazione.

Altri eventi**FEBBRAIO**

- Il 10 febbraio entra in funzione, in concomitanza con le Olimpiadi invernali, la linea Torino-Novara, prima parte della linea veloce che collegherà Torino a Milano e dal 27 febbraio sono state raddoppiate le corse giornaliere che collegano il capoluogo lombardo con quello piemontese.
- Viene siglato a Roma il Protocollo d'Intesa tra Campidoglio, Regione Lazio, Province del Lazio e Ferrovie dello Stato SpA alla presenza dell'Amministratore Delegato di RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA, per potenziare il trasporto pubblico su rotaia nell'intera Regione.
- L'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato il 10.2.2006 ha segnalato le proprie perplessità in merito alla gestione dei terminali intermodali sulla rete italiana ai sensi dell'art. 20 del D.Lgs. n. 188/2003 nonché all'acquisizione del controllo di Cemat SpA da parte di Trenitalia SpA. Tale circostanza determina una situazione di asimmetria tra i concorrenti del mercato del trasporto, essendo Cemat SpA gestore di 20 dei 46 terminali merci affidati in concessione a RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA; quest'ultima dovrà, quindi, identificare gli impianti che dovranno rientrare sotto la propria responsabilità.

MARZO

- Viene firmato il Contratto di servizio pubblico tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e Trenitalia SpA per gli anni 2004-2005. Il contratto si riferisce al settore passeggeri, mentre quello relativo al settore merci è tuttora in fase di perfezionamento, avendo ricevuto, il 17 novembre 2006, l'approvazione del Cipe ed essendo attualmente all'esame delle competenti Commissioni Parlamentari.
- E' stato approvato dal Cipe l'Accordo preliminare al 4° Addendum al Contratto di Programma.

GIUGNO

- RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA vince il più importante premio mondiale per la ricerca ferroviaria, il Best Paper Award 2006, al termine del 7° World Congress on Railway Research (WCRR) che si è tenuto a Montréal dal 4 all'8 giugno. A essere premiata nell'ambito della sezione Safety e Security, Train Control Technology, è stata la relazione della Direzione Tecnica di RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA, che descriveva l'ERTMS/ETCS-Livello 2, sistema in cui l'Italia è assolutamente all'avanguardia rispetto agli altri Paesi europei, avendolo applicato sulle tratte AV/AC Roma-Napoli e Torino-Novara già in esercizio. Il Best Paper Award WCRR 2006 consegnato alla delegazione italiana, alla presenza delle massime personalità del settore ferroviario nord-americano, è un importante riconoscimento all'esperienza e all'attività svolta da RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA. Il Comitato organizzatore di Montréal, era formato dal Presidente dell'Association of American Railroads (AAR), dal Presidente UIC (Francia) e dai rappresentanti delle società ferroviarie di Corea, Germania, Francia, Giappone e Gran Bretagna.

LUGLIO

- Viene siglato un accordo tra RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA, la Regione Emilia Romagna, la Provincia e il Comune di Bologna che ha come principali obiettivi la realizzazione di un grande progetto di riassetto urbano di un'importante parte della città di Bologna, la valorizzazione delle funzioni complessive del nuovo terminal e il miglioramento dell'accessibilità al sistema di stazione.
- Viene firmato l'Accordo quadro tra RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA e la Regione Lazio che avrà la diretta titolarità delle tracce riguardanti il Trasporto Pubblico Locale (TPL) offerte dal gestore dell'infrastruttura.
- Viene siglato a Roma il Protocollo d'intesa per la riqualificazione e il potenziamento della linea Roma-Napoli-Bari tra RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA, Ferrovie dello Stato SpA, il Ministero delle Infrastrutture, il Ministero dei Trasporti, la Regione Campania e la Regione Puglia.
- Viene firmato un protocollo di intesa tra RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA, Comune e Provincia autonoma di Bolzano con il quale i due enti locali si impegnano a costruire la nuova stazione e le nuove linee per RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA, in cambio della cessione gratuita di 34 ettari di terreni "liberati" dai binari ferroviari, in una zona più marginale.
- Viene emesso il decreto di ripartizione del Ministero dell'Economia e delle Finanze, in applicazione dell'art. 1 comma 15 della legge n. 266 del 2005 (Legge Finanziaria 2006), per il capitolo n. 1541 "Somme da corrispondere all'impresa Ferrovie dello Stato SpA o a società dalla stessa controllate, in relazione agli obblighi di esercizio

dell'infrastruttura ferroviaria nonché all'obbligo di esercizio pubblico via mare tra terminali ferroviari" con uno stanziamento complessivo di 901.765.500,00 euro a RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA.

SETTEMBRE

- In data 8 settembre l'Assemblea dei soci di Ferrovie dello Stato SpA ha proceduto con la nomina di due consiglieri di amministrazione nelle persone del Prof. Innocenzo Cipolletta e dell'Ing. Mauro Moretti. L'Assemblea ha altresì nominato il Prof. Cipolletta alla carica di Presidente. Nella stessa data si è riunito il Consiglio di Amministrazione di Ferrovie dello Stato SpA sotto la presidenza del Prof. Innocenzo Cipolletta, che, secondo le indicazioni dell'Assemblea dei soci, ha proceduto alla nomina dell'Ing. Mauro Moretti ad Amministratore Delegato. La composizione del Consiglio di Amministrazione è pertanto così determinata: Prof. Innocenzo Cipolletta, Ing. Mauro Moretti, Avv. Luciano Canepa, Ing. Clemente Carta e Dott. Stefano Zaninelli.
- In data 13 settembre sono incassati da parte di TAV SpA crediti Iva chiesti a rimborso, relativi ai primi tre trimestri degli anni 2002-2003, per un ammontare, comprensivo degli interessi maturati, pari a 372 milioni di euro.

NOVEMBRE

- Vengono emanate le disposizioni inerenti la definizione del nuovo assetto organizzativo societario di Trenitalia SpA con cui viene ripristinata la divisione Trasporto Regionale e vengono previsti alcuni presidi straordinari di controllo a livello di Capogruppo. Sono stati inoltre attribuiti obiettivi di qualità e di efficienza alle tre Divisioni di mercato Passeggeri Nazionale e Internazionale, Regionale e Cargo, riportando responsabilità e leve gestionali e operative all'interno dei singoli business.

DICEMBRE

- Con la sottoscrizione, in data 23 dicembre 2006, della *Convenzione per la prima attuazione delle previsioni del piano di assetto per la riqualificazione urbanistica e funzionale dell'area della stazione Tiburtina fra RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA e Comune di Roma*, si è riavviato il progetto "Roma Tiburtina" finalizzato alla valorizzazione e dismissione di aree di proprietà di RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA, funzionalmente connesse con la nuova stazione Alta Velocità/Alta Capacità, che verrà finanziata, per la parte non coperta da finanziamenti pubblici, dai proventi dell'operazione. RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA sta procedendo, attraverso un'apposita "Selezione", all'identificazione del Partner privato che si impegnerà, fra l'altro, all'acquisto di una partecipazione sociale di maggioranza nel veicolo societario, che avrà il compito di realizzare il progetto di sviluppo delle Aree nel rispetto della loro destinazione urbanistica e degli strumenti urbanistici tempo per tempo vigenti. Attualmente il progetto è in attesa di risposta del TAR a seguito della decisione del 12 dicembre u.s. del Consiglio di Stato di nominare, in relazione al ricorso promosso contro l'aggiudicazione dei lavori per la Stazione Tiburtina, un consulente tecnico.
- In relazione ai crediti Iva della Capogruppo, relativi agli anni 2000 e 2001, viene disposto da parte dell'Agenzia delle Entrate il pagamento per l'importo complessivo di 268 milioni di euro.

Risorse umane

Il numero di dipendenti del Gruppo è passato dai 97.599 del 31 dicembre 2005 ai 98.002 del 31 dicembre 2006 scontando un aumento netto di 403 unità.

MIGLIAIA DI UNITÀ DI TRAFFICO PER ADDETTO

DIPENDENTI AL 31.12.2005		97.599
Entrate		4.529
Uscite		4.126
DIPENDENTI AL 31.12.2006		98.002
CONSISTENZA MEDIA 2005		99.057
CONSISTENZA MEDIA 2006		98.447

