

SpA - Società di Trasporti e Servizi per Azioni, dell'ex Amministratore Delegato di TAV SpA e dell'ex Presidente di Italferr SpA), in cui le rispettive società si sono costituite parte civile, in data 11 gennaio 2007 il Tribunale di Perugia ha dichiarato la prescrizione della quasi totalità dei reati ascritti agli imputati. La costituzione di parte civile di RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA, TAV SpA e Italferr SpA permane nei confronti di soggetti non aventi rapporti diretti con il Gruppo Ferrovie dello Stato;

- è stato aperto, infine, nel 2006 dalla Procura della Repubblica presso il Tribunale di Cremona, un procedimento penale nei confronti dell'ex Amministratore Delegato di Trenitalia SpA, al quale sono contestati i reati di cui agli artt. 40 (sottrazione all'accertamento o al pagamento dell'accisa sugli oli minerali) e 49 (irregolarità nella circolazione di prodotti sottoposti ad accisa) della Legge 504/1995, accertati dalla Guardia di Finanza, in data 26 settembre 2006, presso l'Impianto Primario di Cremona dell'ex Direzione Generale Operativa Logistica. Il procedimento è ancora nella fase delle indagini preliminari;
- si segnala, inoltre, che a carico di un dirigente di TAV SpA, di rappresentanti di Italferr SpA, della società Condotte e del Comune di Roma, risulta avviato dalla Procura della Repubblica di Roma un procedimento concernente una ipotesi di lesioni colpose ai danni di un privato in connessione con la fase esecutiva dei lavori Alta Velocità/Alta Capacità della Penetrazione urbana di Roma in zona "La Rustica". In ordine allo stesso procedimento, all'inizio del mese di febbraio 2007, la società TAV SpA è venuta a conoscenza che il Pubblico Ministero ha richiesto l'archiviazione per infondatezza della notizia di reato per difetto della condizione di procedibilità e che la persona offesa ha presentato opposizione avverso la richiesta stessa;
- nell'ambito dei procedimenti penali n. 20027/99 R.G.N.R. e 18891/99 R.G.N.R., pendenti innanzi al Tribunale di Bologna per esposizione ad amianto nelle Officine Grandi Riparazioni, coinvolgenti diversi ex dipendenti e dirigenti di RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA, sono stati conclusi accordi transattivi con alcune delle parti offese;
- in relazione al procedimento penale R.G.N.R. 8191/01 RGNR in cui RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA si è costituita parte civile, per i fatti commessi in suo danno in riferimento ad alcuni contratti di dismissione di materiale ferroso nell'ambito del Magazzino Centrale di Milano Greco e conclusosi con la condanna, confermata in Appello, dell'unico imputato che non aveva richiesto la definizione del procedimento con riti alternativi, è stato concluso un accordo transattivo per un importo pari a 25.000 euro.

Si ritiene inoltre doveroso segnalare che sono tuttora aperti alcuni procedimenti giudiziari relativi a incidenti ferroviari.

Con riferimento al 2006 si segnala purtroppo lo scontro occorso in data 13 dicembre tra due treni merci che si trovavano sulla linea Verona-Trento che ha provocato la morte di 2 macchinisti.

Inoltre, il 15 gennaio 2007, si è verificata la grave collisione tra la nave veloce per trasporto passeggeri Segesta Jet, di proprietà di RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA, in navigazione tra Reggio Calabria e Messina, e la nave portacontaineri Susan Borchard in navigazione verso il Medio Oriente. Nella collisione hanno perso la vita 4 componenti dell'equi-

paggio della Segesta Jet, dipendenti di RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA. Sul sinistro sono state aperte tre inchieste: una di RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA, una della Procura della Repubblica di Messina e una del Ministero dei Trasporti.

In relazione a questi ultimi eventi e ad altri incidenti ferroviari occorsi in passato, relativamente ai quali sono tuttora in corso procedimenti penali, le eventuali responsabilità civili, che dovessero emergere, sarebbero comunque coperte da specifiche polizze assicurative (per la parte eccedente la franchigia).

## INTERVENTI/TRASFERIMENTI PER IL GRUPPO DI RISORSE PUBBLICHE DI COMPETENZA DEL 2006

	Ferrovie dello Stato	RFI	Trenitalia	TAV	Grandi Stazioni	Sita	Cargo Chemical	CematTevere TPL	Ferport	Serfer	Ecolog	Totale
Aumenti di capitale sociale												0
Contributi in conto esercizio												
Contratto di Programma		901.766										901.766
Altri dallo Stato	84				1.188			2.400				3.672
Contributi Unione Europea		12						225				237
Da Enti pubblici territoriali		89	56		23.340						40	23.525
Contributi diversi da altri			10.497				1.072	31.503	7	120		43.199
Contributi in c/investimento												
Accollo da parte dello Stato		4.990.032		8.068.630								13.058.662
Da Stato		2.756.175 (*)		1.721.062								4.477.237
Da Enti pubblici territoriali		54.094	115.933		11.253	7.167						188.447
Contributi Unione Europea		128.976 (**)	82	27.560								156.619
Totale	84	8.831.142	126.569	9.817.252	12.441	30.508	1.072	31.728	2.400	7	120	40 18.853.363

(\*) di cui 570.054mila iscritti gli acconti del passivo

(\*\*) di cui 95.446mila iscritti gli acconti del passivo

Valori in migliaia di euro

**D. LGS. N. 231/2001**

L'attuale Modello di Organizzazione, Gestione e Controllo ex D.lgs. n. 231/2001, approvato dal Consiglio di Amministrazione della Capogruppo il 19 gennaio 2005, è in corso di aggiornamento per tener conto delle variazioni organizzative, delle nuove disposizioni legislative e dell'aggiornamento delle nuove "Linee guida per la costruzione dei Modelli di Organizzazione, Gestione e Controllo ex D.lgs. n. 231/2001" di Confindustria (in corso di approvazione).

Nella riunione del 17 novembre 2006 il Consiglio di Amministrazione di Ferrovie dello Stato SpA ha approvato alcune modifiche all'articolo 7 dello Statuto dell'Organismo di Vigilanza per tener conto delle modifiche organizzative che hanno interessato il Vertice aziendale, relativamente alla distinzione della figura del Presidente da quella dell'Amministratore Delegato.

In relazione alla necessità di emanare le procedure aziendali a regolamentazione della attività/processi a rischio di reato ex D.lgs. n. 231/2001 nelle forme previste dalle Disposizioni di Gruppo n. 1/AD del 5 giugno 2002 e n. 65/AD del 12 settembre 2006, sono state emesse n. 23 procedure operative, dopo la formale approvazione da parte dell'Organismo di Vigilanza.

Si segnala infine che nel periodo di riferimento non sono pervenute all'Organismo di Vigilanza notizie relative alla commissione di reati o a comportamenti non in linea con quanto previsto dal Modello.

**D. LGS. N. 196/2003**

Come previsto dal Punto 19 dell'Allegato B "Disciplinare Tecnico in Materia di Misure Minime di Sicurezza" al D.lgs. n. 196/2003 "Codice in materia di protezione dei dati personali", Ferrovie dello Stato SpA ha provveduto a redigere il Documento programmatico sulla Sicurezza relativo al trattamento dei dati personali effettuati con strumenti elettronici, nel quale sono descritti:

- l'elenco dei trattamenti dei dati personali
- i ruoli e le responsabilità delle strutture preposte al trattamento dei dati
- i risultati dell'analisi dei rischi
- le misure di sicurezza adottate
- la formazione del personale in materia.

## Informazioni riguardanti le principali società che operano nel gruppo

### ANDAMENTO ECONOMICO E SITUAZIONE PATRIMONIALE- FINANZIARIA PER SOCIETÀ

#### RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA

Principali indicatori	2006	2005
Ricavi operativi	2.302,4	2.433,7
Costi operativi al netto di capitalizzazioni e variazioni di rimanenze	2.413,1	2.395,8
Margine operativo lordo	(110,7)	37,9
Risultato netto di esercizio	(197,0)	0,2
Flusso di cassa da attività di esercizio	(184,8)	226,0
Investimenti tecnici	3.992,8	3.138,5
	<b>31.12.2006</b>	<b>31.12.2005</b>
Capitale investito netto	34.489,0	31.986,1
Indebitamento / (avanzo) finanziario netto	1.190,9	(1.482,8)
Consistenza di personale finale	34.554,0	35.158,0

Valori in milioni di euro

RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA è la società cui è affidata l'attività di progettazione, costruzione, messa in esercizio, gestione e manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria nazionale e dei sistemi di controllo e sicurezza annessi alla circolazione dei convogli. I suoi ricavi sono costituiti principalmente da pedaggi corrisposti dalle società di trasporto utilizzatrici dell'infrastruttura e dai contributi dello Stato per la copertura dei costi di manutenzione ordinaria dell'infrastruttura medesima.

#### Andamento della gestione

Per quanto riguarda gli eventi che hanno caratterizzato l'esercizio 2006 si rinvia al paragrafo "Principali eventi dell'anno".

La società chiude l'esercizio 2006 facendo registrare una perdita di 197 milioni di euro, contro un risultato sostanzialmente in pareggio del 2005.

Il margine operativo lordo, negativo per 110,7 milioni di euro, presenta un decremento di 148,6 milioni di euro rispetto al 2005 in cui risultava positivo per 37,9 milioni di euro.

Su tale risultato negativo hanno influito sia minori ricavi per 131,3 milioni di euro che maggiori costi operativi per 17,3 milioni di euro.

Sul fronte dei ricavi operativi i fenomeni maggiormente significativi sono stati:

- incremento di 237 milioni di euro nei ricavi da pedaggio dovuto essenzialmente alla non applicazione dello sconto riconosciuto in passato alle imprese ferroviarie e non più finanziato dal MEF con contributi in conto esercizio nell'ambito del Contratto di

Programma, aumento dei treni-km ed entrata in esercizio dell'AV/AC che ha generato maggiori ricavi sulle tratte Roma-Napoli e Torino-Novara;

- decremento di 388 milioni di euro dei contributi da Stato e altri Enti, relativi ai contributi in conto esercizio per il 2006, così come stabilito dalla Legge Finanziaria 2006.

I costi operativi, al netto delle capitalizzazioni, fanno registrare un incremento di 17,3 milioni di euro, dovuto essenzialmente all'effetto combinato:

- dell'incremento, pur in presenza di una ridotta consistenza media, del costo del lavoro, determinato principalmente dall'adeguamento dei minimi contrattuali previsti dal rinnovo del contratto collettivo nazionale di lavoro per il biennio 2005-2006;
- dell'incremento di 54,2 milioni di euro degli altri costi operativi che risente in particolare dell'incremento dei costi per acquisto di materie prime, sussidiarie, di consumo e merci, da porre in correlazione con i maggiori volumi di investimenti sia sulla rete storica che sull'Alta Velocità/Alta Capacità che hanno comportato un maggior impiego di materiali e costi interni;
- delle maggiori capitalizzazioni (50,6 milioni di euro) connesse a volumi di produzione per attività di investimento sulla rete tradizionale più significativi rispetto allo scorso esercizio.

Gli ammortamenti e il corrispondente utilizzo del fondo Integrazione e ristrutturazione ex lege 448/98 si riducono di 503,6 milioni di euro a seguito della nuova modalità di ammortamento con il metodo a quote variabili introdotta dalla legge finanziaria 2006, come illustrato nei criteri di valutazione della nota integrativa.

Il saldo della gestione finanziaria è positivo per 21 milioni di euro sostanzialmente invariato rispetto al 2005.

Tra i proventi finanziari sono iscritti proventi da partecipazioni in imprese controllate pari a 11,1 milioni di euro derivanti dal conferimento da parte di RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA dell'intera propria partecipazione al capitale della Società Galleria di Base del Brennero - *Brenner Basistunnel* BBT SE nella Società Tunnel Ferroviario del Brennero - Finanziaria di Partecipazioni SpA (TFB). L'importo deriva dalla differenza tra il valore della partecipazione nella società TFB e il valore della stessa determinato dalla relazione di stima giurata di cui all'art. 2343 c.c..

Gli oneri finanziari di competenza dell'anno 2006 relativi ai prestiti con Cassa Depositi e Prestiti (ex ISPA) e ai prestiti contratti da TAV SpA con Bei acquisiti con la scissione della Roma-Gricignano sono stati considerati, secondo quanto disposto dalla Legge Finanziaria 2006 art. 1 comma 87, come una componente dell'investimento ammortizzabile.

Le componenti straordinarie nette presentano un saldo negativo di 31,2 milioni di euro, con un peggioramento di 57 milioni di euro. Sul saldo incidono in particolare oneri derivanti dall'accantonamento al Fondo oneri per esodi incentivati, secondo quanto previsto dal Piano Industriale 2007-2011 (100 milioni di euro).

L'indebitamento al 31 dicembre 2006 è pari a 1.190,9 milioni di euro, al 31 dicembre 2005 la società presentava una posizione finanziaria netta positiva per 1.482,8 milioni di euro. La variazione è dovuta all'aumento dei debiti verso banche in seguito alle scissioni di TAV SpA con la Bei (961,5 milioni di euro) e di Ferrovie Real Estate SpA con la Banca OPI (54 milioni



di euro), al nuovo finanziamento concesso dalla Banca di Roma di 150 milioni di euro e al conto corrente intersocietario con la Capogruppo che presenta un saldo negativo di 227,2 milioni di euro contro un saldo positivo di 1.222,5 milioni di euro del 31 dicembre 2005.

Al 31 dicembre 2005 risultava iscritto un debito verso Cassa Depositi e Prestiti ex ISPA, pari a 197,9 milioni di euro. Il debito si è incrementato nel corso dell'anno per 4.663,7 milioni di euro a seguito delle scissioni TAV SpA relative alla tratta Roma-Gricignano, Torino-Novara e Modena-Bologna e per 80 milioni di euro a seguito di ulteriori tiraggi effettuati da RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA e si è decrementato per l'intero importo a seguito dell'accollo del debito da parte dello Stato previsto dalla Finanziaria 2007.

Per le variazioni intervenute sui mezzi propri, si rinvia a quanto descritto nei principali eventi dell'anno.

### TAV SpA

Principali indicatori	2006	2005
Contributi in conto esercizio	1.557,6	144,3
Altri ricavi	11,0	38,2
Costi	2.065,0	3.339,7
Saldo della gestione finanziaria	(105,1)	(654,3)
Variazione dei lavori in corso su ordinazione	609,6	3.838,8
Risultato netto di esercizio	0,0	0,0
Flusso di cassa da attività di esercizio	(2.365,5)	(3.830,0)
Investimenti tecnici	0,5	3,0
	<b>31.12.2006</b>	<b>31.12.2005</b>
Capitale investito netto	5.538,5	22.046,1
Indebitamento / (avanzo) finanziario netto	2.164,2	15.403,6
Consistenza di personale finale	191,0	240,0

*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 (AV/AC), il cui sfruttamento economico compete alla controllante RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA in qualità di gestore dell'Infrastruttura ferroviaria nazionale.

### Andamento della gestione

Per quanto attiene alle informazioni relative alle scissioni TAV-RFI, si rinvia al commento del paragrafo "Principali eventi dell'anno".

Le maggiori variazioni intervenute nell'esercizio hanno riguardato i ricavi operativi, la variazione dei lavori in corso su ordinazione e i costi operativi.

La variazione dei ricavi operativi è dovuta all'incremento dei contributi (1.414,3 milioni di euro) ed è conseguenza della modifica del meccanismo di finanziamento del progetto Alta Velocità/Alta Capacità introdotto dalla finanziaria 2006 che prevede la copertura del fabbisogno finanziario del progetto con contributi erogati dal Ministero dell'Economia e delle Finanze. Con l'iscrizione dei contributi viene ridotto il valore delle rimanenze.

La voce variazione dei lavori in corso su ordinazione è relativa all'incremento del valore delle rimanenze che, tenuto conto di quanto stabilito nella Convenzione del 9 dicembre 2003 con la controllante RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA, è commisurato ai costi 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 della voce, rispetto all'anno precedente (3.229,2 milioni di euro) è da ricollegarsi, oltre che ai citati contributi ricevuti dal Ministero dell'Economia e delle Finanze, alla minore attività della società e anche ai minori oneri finanziari attribuiti alle rimanenze a seguito della differente modalità di copertura degli oneri finanziari stessi.

La variazione in riduzione dei costi (1.276,9 milioni di euro) è da ricollegarsi alla minore attività svolta nel periodo, a seguito dell'avvenuto completamento delle tratte scisse.

L'indebitamento finanziario netto passa da un valore di 15.403,6 milioni di euro a un valore di 2.164,2 milioni di euro. La variazione è dovuta al trasferimento di debiti a RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA per 5.661,9 milioni di euro ai nuovi prestiti contratti per 772,4 milioni di euro e ai rimborsi effettuati per 420,8 milioni di euro. L'indebitamento si riduce inoltre per l'accollo da parte dello Stato del debito verso Cassa Depositi e Prestiti per 8.008,3 milioni di euro, secondo quanto previsto dalla finanziaria 2007.

### **Trenitalia SpA**

<b>Principali indicatori</b>	<b>2006</b>	<b>2005</b>
Ricavi operativi	4.930,7	4.935,2
Costi operativi al netto di capitalizzazioni variazioni di rimanenze	5.503,9	4.877,1
Margine operativo lordo	(573,2)	58,1
Risultato netto di esercizio	(1.989,4)	(631,7)
Flusso di cassa da attività di esercizio	(767,4)	(264,0)
Investimenti tecnici	973,3	1.437,7
	<b>31.12.2006</b>	<b>31.12.2005</b>
Capitale investito netto	6.849,8	7.219,4
Indebitamento / (avanzo) finanziario netto	5.924,5	5.215,4
Consistenza di personale finale	54.706,0	53.883,0

*Valori in milioni di euro*

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

*Andamento della gestione*

Come precedente illustrato, nel corso dell'anno sono state emanate nuove disposizioni inerenti la definizione del nuovo assetto organizzativo societario. Il peggioramento dei livelli di qualità registrata alla fine del 2005, ha costretto a rivedere il modello organizzativo ripristinando la divisione Trasporto Regionale oltre a prevedere 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.

L'esercizio 2006 chiude con una perdita netta di 1.989,4 milioni di euro che si confronta con quella dell'esercizio precedente di 631,7 milioni di euro.

In corso d'esercizio, oltre al ripianamento delle perdite pregresse, sono state ripianate anche quelle al 31 marzo 2006 per 344,7 milioni di euro; pertanto, le perdite da ripianare risultano essere pari a 1.644 milioni di euro. Ricorrendo le condizioni previste dall'articolo 2446 del Codice Civile, l'esigenza di ripianamento risulta, al 31 dicembre 2006 pari a 788 milioni di euro. L'Assemblea dei Soci dovrà quindi deliberare in merito alle azioni da intraprendere.

Su tale risultato hanno avuto effetto principalmente il mancato adeguamento delle tariffe della media e lunga percorrenza, la riduzione dei corrispettivi per Contratto di servizio pubblico operata dalla Legge Finanziaria, l'incremento del costo da pedaggio e gli oneri scaturenti dalla ristrutturazione industriale conseguenti alla redazione del Piano Industriale 2007-2011.

Il margine operativo lordo peggiora nell'esercizio passando da un saldo positivo di 58,1 milioni di euro a un saldo negativo di 573,2 milioni di euro a fronte di una crescita dei costi operativi alla quale si somma una lieve riduzione di ricavi della stessa natura.

I ricavi operativi, che ammontano a 4.930,7 milioni di euro, presentano una flessione di 4,5 milioni di euro rispetto al 2005.

I ricavi da traffico evidenziano una crescita del 3,2% (pari a 95,6 milioni di euro).

Nel settore passeggeri, considerando anche il traffico internazionale, si registrano maggiori ricavi sia nel segmento a media e lunga percorrenza (39,4 milioni di euro), dove i ricavi hanno avuto un incremento più che proporzionale ai volumi grazie alla maggiore incidenza delle vendite dei servizi a più elevata qualità (ES\* e AV ), che nel trasporto regionale (18,4 milioni di euro) in parte dovuto all'incremento di passeggeri trasportato e in parte ai modesti adeguamenti tariffari autorizzati dalle regioni.

Anche nel settore cargo si registrano maggiori ricavi (37,8 milioni di euro pari al 5,2%) sia nel traffico merci internazionali (9,9 milioni di euro), che nel traffico merci interno (27,9 milioni di euro).

I ricavi da Regioni aumentano di 14,8 milioni di euro e l'aumento è principalmente da attribuire ai contributi della Regione Campania.

Ai maggiori ricavi registrati nei prodotti del traffico si contrappone la riduzione dei corrispettivi dello Stato per i Contratti di servizio pubblico per 113,6 milioni (oltre il 24%) e dei contributi a fronte dei progetti per lo sviluppo del trasporto combinato.



I costi operativi, al netto della voce "capitalizzazioni-variazioni rimanenze", ammontano a 5.503,9 milioni di euro.

Il costo del lavoro registra un aumento di 71,5 milioni di euro (2,8%) per effetto della dinamica salariale parzialmente compensata dalla riduzione dell'organico medio che passa da 55.020 nel 2005 a 54.758 nel 2006.

Gli altri costi operativi si incrementano di 379,3 mila euro (14,8%). Nel 2006 si sono andati consolidando fenomeni che già a chiusura dell'esercizio precedente avevano portato i costi operativi a crescere in misura significativa. Si evidenziano in particolare, l'aumento del costo del pedaggio per l'infrastruttura ferroviaria (235,1 milioni di euro) dovuto sia al venir meno dello "sconto k2" che all'aumento quantitativo delle tracce orarie acquistate; i maggiori costi connessi alla pulizia del materiale rotabile (30,8 milioni di euro) e le minori capitalizzazioni (175,8 milioni di euro) per la revisione dei progetti di revamping che ha portato a una riduzione dei rotabili sottoposti a interventi incrementativi spostando maggiormente l'attività interna verso la manutenzione corrente e ciclica.

Sul risultato netto dell'esercizio hanno inciso inoltre:

- ammortamenti e svalutazioni cespiti per 508,2 milioni di euro (426,8 milioni di euro nel 2005) che aumentano a seguito degli investimenti completati nel 2006;
- accantonamenti complessivi per 120,2 milioni di euro. Gli accantonamenti riguardano l'adeguamento di valore del Fondo svalutazione rimanenze (46,6 milioni di euro), l'accantonamento per passività potenziali connesse a contenziosi e a rischi contrattuali (54,2 milioni di euro), nonché la svalutazione crediti per 19,4 milioni di euro.

La gestione finanziaria è negativa per 153,7 milioni di euro (85,3 milioni di euro nel 2005); l'incremento degli oneri dipende dal maggior indebitamento nel periodo.

Incidenza particolare sul risultato hanno le componenti straordinarie. In particolare:

- l'incremento del Fondo Ristrutturazione Industriale degli oneri connessi al riassetto organizzativo aziendale, che la definizione del Piano Industriale 2007-2011 ha stimato in 276 milioni di euro;
- l'iscrizione a "Fondo Ristrutturazione del settore Cargo" della svalutazione, rispetto al residuo valore di libro, di tutti quei cespiti (locomotori e carri) impiegati nei settori di attività la cui marginalità è prevista ancora negativa al termine dell'arco di piano. Il valore della svalutazione è stato stimato in 320 milioni di euro.

Dal punto di vista finanziario l'indebitamento passa da 5.215,4 milioni di euro a 5.924,5 milioni di euro. La variazione è dovuta essenzialmente all'incasso di 325 milioni di euro relativi alla seconda tranche del finanziamento Bei di 1.000 milioni di euro acceso nel 2005; alla sottoscrizione, tramite Intercompany loans FS, di un finanziamento indiretto Eurofima per 600 milioni di euro, al maggior indebitamento verso la Capogruppo con esposizione sul conto corrente intersocietario per 703,2 milioni di euro. Si riduce il debito relativo cessione del ramo d'Azienda trasporto per 910,8 milioni di euro verso la Capogruppo per la conversione del debito in aumento di capitale.

Riguardo alla variazione dei mezzi propri, si rinvia ai principali eventi dell'anno della presente relazione.

**FS Cargo SpA**

<b>Principali indicatori</b>	<b>2006</b>	<b>2005</b>
Ricavi operativi	1,5	1
Costi operativi al netto di capitalizzazioni variazioni di rimanenze	2,9	3,1
Margine operativo lordo	(1,4)	(2,1)
Saldo gestione finanziaria <sup>1</sup>	5,7	4,0
Risultato netto di esercizio	4,2	3,0
Flusso di cassa da attività di esercizio	3,4	(0,1)
Investimenti in partecipazioni	3,2	4,2
	<b>31.12.2006</b>	<b>31.12.2005</b>
Capitale investito netto	42,6	36,6
Indebitamento / (avanzo) finanziario netto	(6,9)	(8,8)
Consistenza di personale finale	22	22

Valori in milioni di euro

<sup>1</sup>Comprensivo delle rettifiche di valore di attività finanziarie

FS Cargo SpA, controllata da Trenitalia SpA, opera nella produzione, gestione e vendita di servizi di trasporto delle merci e della logistica integrata.

Per la realizzazione dell'oggetto sociale si avvale delle società che detiene e attraverso le quali opera in Italia e all'estero.

**Andamento della gestione**

La società chiude il 2006 con un utile netto di 4,2 milioni di euro registrando un sensibile miglioramento (+1,2 milioni di euro) rispetto all'esercizio precedente.

Il miglioramento del risultato è riconducibile principalmente alla variazione positiva del risultato della gestione finanziaria (+1,7 milioni di euro) e alla variazione positiva del risultato della gestione operativa (+0,7 milioni di euro).

Il miglioramento della gestione finanziaria è da porre in relazione al buon andamento delle società controllate che hanno contribuito positivamente alla sostenibilità della società attraverso:

- ripristini di valore delle partecipazioni svalutate negli esercizi precedenti (3,9 milioni di euro contro 2,8 milioni di euro nel 2005);
- distribuzione di dividendi (2,2 milioni di euro contro 0,9 milioni di euro del 2005).

Il miglioramento del risultato operativo è legato all'aumento dei ricavi operativi per 0,5 milioni di euro e alla riduzione dei costi operativi per 0,2 milioni di euro ottenuta grazie al contenimento del costo del lavoro (-0,4 milioni di euro), parzialmente compensato dall'aumento degli altri costi (+0,2 milioni).

Al 31 dicembre 2006 la società presenta una posizione finanziaria netta positiva per 6,9 milioni di euro rispetto a una posizione finanziaria netta positiva per 8,8 milioni di euro al

31 dicembre 2005. La variazione è da porre in relazione soprattutto all'incasso di dividendi da parte delle società controllate, collegate e altre per 2,2 milioni di euro e al rientro dall'esposizione finanziaria da parte di alcune società controllate per 2,5 milioni di euro, alle quali si contrappongono le uscite finanziarie derivanti dalle operazioni di acquisto delle azioni della società CEMAT per 2,6 milioni di euro e dalla costituzione di Trenitalia Logistics France per 0,6 milioni di euro.

Tra le più significative realtà del sistema partecipativo di FS Cargo SpA, sono da annoverare:

- **Italcontainer SpA**, società che ha per oggetto l'organizzazione e la commercializzazione dei traffici di container e di unità di trasporto intermodale sia in ambito nazionale che in ambito internazionale.

L'esercizio 2006 chiude con una perdita netta di 0,9 milioni di euro rispetto all'utile netto di 1,5 milioni di euro. Il peggioramento del risultato è dovuto essenzialmente dalla mancata iscrizione dei contributi previsti dalla Legge n. 166/02, in quanto alla data di approvazione del bilancio il Ministero non ha emesso il relativo decreto di assegnazione.

L'incremento più che proporzionale dei ricavi da traffico rispetto ai costi operativi ha, infatti, solo parzialmente compensato il mancato riconoscimento dei contributi.

- **Omnia Logistica SpA**, società che ha per obiettivo lo sviluppo e la gestione di sistemi di logistica integrata strada-rotaia ad alto valore aggiunto, dedicati alle grandi aziende industriali e di servizi complementari (terminalizzazione, stoccaggio, gestione ordini, etc.)

L'esercizio 2006 chiude con una perdita di 60mila euro rispetto a un utile netto di 33mila euro del 2005.

L'inversione di tendenza del risultato netto, che resta comunque in sostanziale pareggio, è dovuta all'incremento più che proporzionale dei costi operativi (42,8%) rispetto ai ricavi operativi (40,5%), legato alla necessità di un maggior ricorso all'utilizzo della vezione camionistica causata da una temporanea scarsità di carri ferroviari.

- **Omnia Express SpA**, operatore logistico per il trasporto delle merci per conto delle società del Gruppo Ferrovie dello Stato.

L'esercizio chiude con un utile netto di 1,7 milioni di euro rispetto all'utile netto di 1,1 milioni di euro del 2005.

L'incremento del risultato netto è riconducibile all'aumento del margine operativo lordo (+0,7 milioni di euro), dovuto al consolidamento dei servizi prestati verso il Ministero della Difesa, riguardanti i trasporti ferroviari in ambito internazionale, e all'incremento dei servizi prestati verso le società del Gruppo.

- **Serfer Srl**, società che opera nel settore della progettazione, realizzazione, manutenzione e gestione dei raccordi ferroviari e nei trasporti ferroviari in qualità di Impresa ferroviaria rivestendo un ruolo di notevole rilievo nell'ambito della razionalizzazione

del sistema terminalistico e della gestione dei servizi ferroviari di manovra. Tale settore è ritenuto funzionale allo sviluppo delle attività della Divisione Cargo di Trenitalia SpA, in quanto consente il controllo diretto delle leve produttive (manovra, manutenzione e riparazione) e la conseguente fidelizzazione della clientela attraverso la fornitura di servizi logistici complementari.

Il bilancio d'esercizio 2006 presenta un risultato netto di 1,5 milioni di euro rispetto all'utile netto di 0,5 milioni di euro di euro dell'esercizio precedente.

Il miglioramento del risultato è ascrivibile all'incremento redditività operativa (+1,9 milioni di euro di euro) prodotta ormai da tutte le attività svolte dalla società (servizi di linea, gestione manovre e costruzione, progettazione e manutenzione).

La variazione positiva del margine operativo lordo si riduce per effetto della maggiore incidenza delle imposte (+0,8 milioni di euro) e dello stanziamento a fondo rischi per 0,5 milioni di euro per fronteggiare i probabili rischi contrattuali relativi al comparto movimentazione.

- **Ecolog SpA**, società attiva nel mercato della logistica e del trasporto integrato, principalmente nei settori dell'igiene, dell'ambiente e del territorio, operando sia in Italia che nei Paesi dell'Unione Europea.

L'andamento della gestione evidenzia, per il 2006, un utile netto di 0,1 milioni di euro rispetto all'utile netto di 0,7 milioni di euro dell'esercizio precedente.

La variazione negativa è attribuibile principalmente al peggioramento del risultato operativo (-0,5 milioni di euro) dovuta a una diminuzione dei ricavi operativi più che proporzionale rispetto ai costi operativi.

- **Cargo Chemical Srl**, società che fornisce servizi di trasporto e logistica alle industrie del settore chimico integrando il noleggio del materiale rotabile con l'acquisto e la programmazione delle tratte ferroviarie, con l'organizzazione delle attività di terminalizzazione e in alcuni casi progettando e investendo in costruzione e gestione di raccordi.

Il bilancio d'esercizio 2006 evidenzia un utile netto di 0,7 milioni di euro in lieve peggioramento rispetto all'esercizio 2005 (1 milione di euro).

La variazione negativa è dovuta essenzialmente a un peggioramento del margine operativo lordo (-0,8 milioni di euro) parzialmente attenuato da un miglioramento del saldo oneri/proventi diversi (+0,4 milioni di euro).

- **Cemat SpA**, società che gestisce, organizza e commercializza il trasporto combinato terrestre sia in ambito nazionale che internazionale, dove opera in partnership con i grandi operatori esteri associati all'UIRR (Hupac, Novatrans, Kombiverkher, ecc.)

La Cemat SpA è divenuta una controllata di FS Cargo SpA a partire dal 28 febbraio 2006 con una quota del 53,2%.

Il bilancio d'esercizio 2006 presenta un utile netto di 3,2 milioni di euro rispetto all'utile netto di 3,4 milioni di euro 2005.

Il risultato netto, sostanzialmente in linea con quello dell'esercizio precedente, è dovuto

a una crescita proporzionale dei ricavi e dei costi operativi.

Si evidenzia che la società ha ricevuto contributi per 21,6 milioni di euro ai sensi della Legge n. 166/02.

- **Trenitalia Logistics France Sas**, società che ha per oggetto l'organizzazione del trasporto ferroviario e la prestazione di logistica integrata nelle relazioni Italia-Francia-Italia.

Costituita nel mese di luglio 2006 ha avuto solo due mesi di operatività in quanto ha dovuto attendere l'autorizzazione da parte della DRE (Ministero del Trasporto francese) per ottenere l'iscrizione nel registro degli spedizionieri.

Il bilancio d'esercizio 2006 evidenzia un risultato negativo per 0,1 milioni di euro.

Si evidenzia che a fine esercizio 2006, nell'ambito del piano di riassetto del portafoglio societario del Gruppo, è stato individuato un percorso di razionalizzazione che passa attraverso la fusione per incorporazione in FS Cargo SpA delle seguenti società: Omnia Express SpA; Omnia Logistica SpA; Cargo Chemical Srl; Ecolog SpA; FS Railfreight Srl.

L'operazione ha come obiettivo il miglioramento dell'operatività delle società incorporande e la realizzazione di sinergie operative, finalizzate al conseguimento di benefici in termini di efficienza e organizzazione oltre che al risparmio di costi di gestione, considerato che le società coinvolte operano tutte nel settore del trasporto merci e della logistica.

Ad inizio 2007 il CdA di FS Cargo SpA ha autorizzato l'acquisto di una quota di capitale sociale di Cargo Chemical Srl, pari allo 0,0415%, in precedenza detenuta dal Gruppo Eurofer Srl. Dopo tale acquisizione FS Cargo SpA acquisirà il controllo totalitario della partecipazione della partecipazione in Cargo Chemical Srl. Conseguentemente, essendo tutte le società oggetto della fusione per incorporazione detenute al 100% da FS Cargo SpA non si procederà alla determinazione del rapporto di cambio tra le azioni e le quote delle società partecipanti alla fusione, né a conguaglio in denaro e FS Cargo SpA non delibererà alcun aumento di capitale. Gli effetti contabili della fusione decorreranno a partire dall'esercizio 2007.



**Italferr SpA**

<b>Principali indicatori</b>	<b>2006</b>	<b>2005</b>
Ricavi operativi <sup>1</sup>	214,5	187,6
Costi operativi al netto di capitalizzazioni	174,4	171,6
Margine operativo lordo	40,1	16,0
Risultato netto di esercizio	16,5	2,7
Flusso di cassa da attività di esercizio	11,8	49,1
Investimenti tecnici	8,5	5,6
	<b>31.12.2006</b>	<b>31.12.2005</b>
Capitale investito netto	(142,7)	(155,9)
Indebitamento / (avanzo) finanziario netto	(191,9)	(190,7)
Rimanenze di lavoro in corso su ordinazione e acconti	1.476,3	1.320,9
Consistenza di personale finale	1.629,0	1.655,0

Valori in milioni di euro

<sup>1</sup> Comprensivi della variazione dei lavori in corso su ordinazione, ammontante a 155,7 milioni di euro (132,6 milioni di euro nel 2005)

Italferr SpA è la società di servizi di ingegneria del Gruppo. L'attività prevalente è costituita dal presidio dell'area tecnologica, ingegneristica e di controllo della fase esecutiva degli investimenti nella rete ferroviaria.

#### *Andamento della gestione*

Nel corso del 2006 Italferr ha varato alcuni interventi organizzativi con lo scopo di ottimizzare l'interfaccia con le strutture organizzative di RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA e di TAV SpA, di valorizzare le competenze manageriali e di adeguarsi ai nuovi scenari economici del Gruppo Ferrovie dello Stato.

Nel mese di marzo è stato sottoscritto un Accordo con TAV SpA con il quale è stato ridefinito il compenso per la supervisione dei lavori eseguiti dal General Contractor per il 1° lotto funzionale della tratta Alta Velocità/Alta Capacità Roma-Napoli. Con tale accordo, il compenso da riconoscere a Italferr SpA passa da 137 milioni di euro a 123,3 milioni di euro. E' stato inoltre stipulato un accordo per la eliminazione delle fidejussioni di buona esecuzione delle prestazioni.

La Società chiude l'esercizio 2006 facendo registrare un utile di 16,5 milioni di euro, dopo ammortamenti per 5,2 milioni di euro e imposte per 23,6 milioni di euro, con un miglioramento di 13,8 milioni di euro rispetto all'esercizio precedente. L'esercizio 2005 si era chiuso con un utile di 2,7 milioni.

I ricavi operativi fanno registrare un incremento di 26,9 milioni di euro (14,3%) rispetto all'esercizio precedente, dovuto sia ai ricavi per prestazioni di servizi di ingegneria relativi a incarichi ultimati nell'anno che alla variazione dei lavori in corso su ordinazione. Tale incremento è dovuto essenzialmente alla maggiore produzione di servizi nei confronti di TAV SpA e RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA.

I costi operativi, al netto delle capitalizzazioni, presentano un aumento di 2,8 milioni di euro (1,6%) derivante dal costo del lavoro per 0,8 milioni di euro a fronte di un aumento della consistenza media del personale di 17 unità e dagli altri costi operativi per 2,2 milioni di euro. Su quest'ultima voce hanno influito essenzialmente i maggiori canoni di locazione degli immobili.

Il margine operativo lordo è pari a 40,1 milioni di euro (16 milioni di euro nel 2005) con un'incidenza del 18,7% sui ricavi operativi (8,5% nel 2005) e, per effetto dell'aumento di ricavi più che proporzionale rispetto all'aumento dei costi, migliora di 24,1 milioni di euro rispetto al 2005.

Il risultato operativo migliora di 25,6 milioni di euro rispetto all'esercizio precedente e presenta una maggiore crescita rispetto al margine operativo lordo riconducibile ai minori accantonamenti per rischi contrattuali e a maggiori sopravvenienze attive da aggiornamento di stime.

La gestione finanziaria presenta un saldo positivo di 5,9 milioni di euro e il miglioramento di 1,9 milioni di euro rispetto all'esercizio precedente deriva essenzialmente dai maggiori interessi maturati sul conto corrente intersocietario intrattenuto con la Capogruppo.

La posizione finanziaria netta risulta positiva per 191,9 milioni di euro ed è composta essenzialmente dal saldo del conto corrente intersocietario intrattenuto con la Capogruppo. La società non ha debiti finanziari.

### Ferservizi SpA

Principali indicatori	2006	2005
Ricavi operativi	214,4	221
Costi operativi al netto di capitalizzazioni variazioni di rimanenze	200,1	208,8
Margine operativo lordo	14,3	12,2
Risultato netto di esercizio	1,3	0,3
Flusso di cassa da attività di esercizio	46,2	9,7
Investimenti tecnici	6,5	2,5
	<b>31.12.2006</b>	<b>31.12.2005</b>
Capitale investito netto	(59,8)	(21,4)
Indebitamento / (avanzo) finanziario netto	(105,3)	(83,9)
Consistenza di personale finale	1.882,0	1.907,0

*Valori in milioni di euro*

Ferservizi SpA è la società di servizi del Gruppo Ferrovie dello Stato. Le sue attività preminenti scaturiscono da specifici contratti stipulati con la controllante e con le altre Società del Gruppo, al fine di rendere servizi in campo amministrativo, informatico e gestionale.

*Andamento della gestione*

Ferservizi ha proseguito nel processo di efficientamento dei servizi offerti con conseguente riduzione dei prezzi praticati alle società clienti. Nel corso del 2006 è stata completamente rivista la filosofia dei contratti di servizio con le Società del Gruppo che ha prodotto schemi contrattuali ispirati a logiche di mercato, passando per la determinazione dei corrispettivi dal *full cost* a sistemi tariffari e volumi di transizioni realmente effettuati.

Nel mese di ottobre, inoltre, la società ha preso in carico le attività di Business Travel (trasporto aereo, noleggio auto, convenzioni con catene alberghiere) che prima erano gestite dalla società Passaggi SpA, altra società del Gruppo.

La società chiude l'esercizio 2006 facendo registrare un utile netto di 1,3 milioni di euro, dopo ammortamenti e svalutazioni per 3,9 milioni di euro e imposte per 9,9 milioni di euro con un incremento di 1 milione rispetto all'esercizio 2005.

I ricavi operativi fanno registrare un valore pari a 214,4 milioni di euro con una riduzione di 6,6 milioni di euro (3%) rispetto all'esercizio 2005. La flessione è dovuta a un efficientamento realizzato su una serie di processi produttivi (gestione spazi uffici, logistica per la formazione e servizi informatici) che ha comportato una riduzione dei costi con la conseguente riduzione dei ricavi legati all'addebito degli stessi alle società del Gruppo. Sulla flessione incide inoltre una riduzione dei ricavi di 3,3 milioni di euro relativi all'Area Immobiliare attribuibile a una riduzione delle fee sulle vendite per la ridotta attività solo parzialmente compensata da maggiori ricavi connessi all'attività di censimento del patrimonio immobiliare e alle scissioni immobiliari.

I costi operativi, pari a 200,1 milioni di euro registrano una riduzione di 8,7 milioni di euro (4,2%) rispetto all'esercizio 2005. In particolare, il costo del lavoro si attesta per l'esercizio 2006, al valore di 91 milioni di euro (87,4 milioni di euro nel 2005), con un incremento di 3,6 milioni di euro (4,1%) conseguenza dell'assorbimento a ruolo del personale distaccato dalle società del Gruppo. La consistenza media del personale passa da 1.850 unità del 2005 a 1902 unità. Gli altri costi, pari a 109 milioni di euro (121,1 milioni di euro nel 2005) si riducono di 12,1 milioni di euro (10%). La riduzione è legata ai processi di efficientamento evidenziati nel commento ai ricavi e alla riduzione dei costi per personale distaccato assorbito a ruolo.

Il margine operativo lordo, per la riduzione più che proporzionale dei costi operativi rispetto ai ricavi operativi, presenta un miglioramento di 2,1 milioni di euro passando da 12,2 milioni di euro del 2005 a 14,3 milioni di euro nel 2006.

Il risultato operativo si riduce di 0,5 milioni di euro (6,7%) passando da 7,8 milioni di euro a 7,3 milioni. Sul peggioramento rispetto al margine operativo lordo hanno influito i maggiori ammortamenti per 0,8 milioni di euro dovuti essenzialmente ai nuovi investimenti in immobilizzazioni immateriali e maggiori accantonamenti per 1 milione di euro.

La gestione finanziaria presenta un saldo di 2,1 milioni di euro e con un miglioramento di 0,8 milioni di euro determinato sostanzialmente dai maggiori proventi finanziari verso la controllante Ferrovie dello Stato SpA per la giacenza sul c/c intersocietario.

Le componenti straordinarie presentano un saldo positivo di 1,8 milioni di euro e beneficiano della plusvalenza di 4 milioni di euro realizzata dalla vendita a Ferrovie Real Estate