

CENTOSTAZIONI SpA

Principali indicatori	2008	2007
	(in milioni di euro)	
Ricavi operativi	69,2	67,9
Costi operativi al netto di capitalizzazioni/variazioni di rimanenze	56,9	55,6
Margine operativo lordo	12,3	12,3
Risultato netto di esercizio	6,3	5,0
Flusso di cassa da attività di esercizio	13,3	8,0
Investimenti tecnici	5,8	8,9
	31.12.2008	31.12.2007
Capitale investito netto	37,8	39,8
Posizione finanziaria netta	8,2	(1,9)
Consistenza di personale finale	133	142

Centostazioni SpA si occupa della gestione del patrimonio costituito dai complessi immobiliari delle 103 stazioni ferroviarie di medie dimensioni di proprietà di RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA; sulla base di un contratto quarantennale, in vigore da aprile 2002, ha ottenuto in esclusiva i diritti di utilizzazione e sfruttamento economico dei suddetti complessi immobiliari, unitamente al mandato a provvedere alla gestione integrata, commerciale ed amministrativa, alla riqualificazione ed alla valorizzazione del patrimonio immobiliare medesimo.

Andamento della gestione

La società chiude l'esercizio 2008 con un utile netto di 6,3 milioni di euro contro i 5 milioni di euro del 2007.

Il margine operativo lordo si attesta a 12,3 milioni di euro in linea con il precedente esercizio, dato lo speculare incremento dei ricavi e dei costi operativi.

Il ricavi operativi si incrementano del 2% rispetto al 2007 essenzialmente per la crescita dei canoni di locazione degli spazi di stazione (+ 1,4 milioni di euro) grazie all'incremento delle aree a reddito, alla regolarizzazione delle posizioni contrattuali sospese ed al normale adeguamento dei canoni contrattuali, nonché per la crescita delle *fee* da soggetto tecnico (+ 0,3 milioni di euro) dovuta alle attività di progettazione e direzione lavori per la realizzazione delle commesse di investimento in conformità al piano d'investimento approvato.

I costi operativi ammontano a 56,9 milioni di euro e si incrementano di 1,3 milioni di euro rispetto al 2007 in seguito, da un lato, alla riduzione del costo del lavoro 0,4 milioni di euro (-5,3%) in relazione al decremento della consistenza media passata da 145 a 138 unità e, dall'altro, all'incremento degli altri costi ed in particolare: maggiori costi per servizi (+0,9 milioni di euro) essenzialmente legati alla manutenzione dei beni immobili, per canone di retrocessione verso RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA (+0,3 milioni di euro), ed infine per l'acquisto di materiali (+0,4 milioni di euro) prevalentemente

destinate al progetto in appalto dal Ministero degli Interni per la realizzazione delle *control room* nella stazioni.

A livello di risultato operativo, si registra un incremento in valore assoluto di 0,8 milioni di euro (+8,8%) dati i minori accantonamenti effettuati nel 2008 (-1,3 milioni di euro) solo in parte compensati dai maggiori costi per ammortamenti (+0,2 milioni di euro) riconducibili alle opere di riqualificazione dei complessi di stazione passate in esercizio e dalle maggiori svalutazioni dell'attivo circolante (+0,7 milioni di euro).

La gestione extra – operativa presenta un peggioramento di 0,1 milioni di euro, dovuto alla riduzione del saldo della gestione finanziaria in parte compensato da un miglioramento nel saldo delle componenti nette straordinarie. Il risultato netto, infine, sconta imposte per 3,6 milioni di euro.

La Posizione finanziaria netta della società a fine esercizio risulta negativa per 8,2 milioni di euro con una riduzione sostanziale (-10,1 milioni di euro) rispetto alla fine dell'esercizio precedente dovuta all'assorbimento della liquidità aziendale per far fronte alle necessità operative derivanti dalla realizzazione del piano di investimenti, alle operazioni sul capitale proprio effettuate nell'esercizio (in particolare la distribuzione della riserva sovrapprezzo azioni) ed alla presenza al 31 dicembre 2008 di un debito verso un primario Istituto bancario che nel corso dell'esercizio ha visto l'utilizzo della seconda quota, pari a 4 milioni di euro, della linea di credito concessa.

SITA SpA

Principali indicatori	2008	2007
	(in milioni di euro)	
Ricavi operativi	177,5	187,5
Costi operativi	176,4	182,3
Margine operativo lordo	1,1	5,2
Risultato netto di esercizio	(10,8)	0,2
Flusso di cassa da attività di esercizio	4,8	2,9
Investimenti tecnici	8,0	9,5
	31.12.2008	31.12.2007
Capitale investito netto	51,6	54,8
Posizione finanziaria netta	(10,4)	(13,7)
Consistenza di personale finale	2.104	2.194

Sita SpA, controllata al 100% dalla *sub-holding* Sogin Srl, rappresenta la principale realtà operativa per i collegamenti extraurbani a mezzo autobus in concessione regionale.

Andamento della gestione

La società chiude l'esercizio 2008 con una perdita di 10,8 milioni di euro. L'esercizio 2007 si era chiuso in sostanziale pareggio.

Il margine operativo lordo si attesta a 1,1 milioni di euro e presenta una diminuzione di 4,1 milioni di euro rispetto all'anno precedente per effetto di una riduzione più che proporzionale dei ricavi operativi rispetto ai costi della stessa natura.

I ricavi operativi ammontano a 177,5 milioni di euro (187,5 milioni di euro nel 2007) così ripartiti:

- ricavi da mercato: ammontano a 59,9 milioni di euro (77,1 milioni di euro nel 2007) e si riducono di 17,2 milioni di euro, principalmente per effetto del decremento dei ricavi per i servizi sostitutivi ferroviari (16,3 milioni di euro) a seguito dell'avvio, con decorrenza 1° gennaio 2008, dell'affitto del ramo d'azienda servizi sostitutivi alla controllante Sogin, e del decremento dei ricavi relativi al TPL urbano per 2,1 milioni di euro; tali decrementi sono stati in minima parte attenuati dall'incremento dei ricavi relativi al TPL extraurbano (0,8 milioni di euro) e dall'incremento dei ricavi da noleggio (0,8 milioni di euro);
- ricavi da Regioni per 81,2 milioni di euro che si incrementano di 5,3 milioni di euro, a seguito dell'applicazione dei provvedimenti tariffari inseriti nella Legge Finanziaria 2008;
- ricavi per Contratti di servizio Pubblico e altri contributi che si attestano a 13,6 milioni di euro, contro i 13,2 milioni di euro registrati nel 2007;
- altri ricavi per 22,7 milioni di euro contro i 21,3 milioni di euro registrati nel 2007, dovuti all'incremento dei contributi relativi alle coperture sui rinnovi del CONTRATTO COLLETTIVO NAZIONALE DI LAVORO per 0,3 milioni di euro, ed all'incremento degli altri proventi per 1,1 milioni di euro.

I costi operativi ammontano a 176,4 milioni di euro (182,3 milioni di euro nel 2006) e presentano un decremento di 5,9 milioni di euro in conseguenza di una riduzione dei costi per servizi di 9,8 milioni di euro, compensati dall'aumento del costo del gasolio per 3,9 milioni di euro.

Il risultato della gestione finanziaria presenta un risultato positivo per circa 0,5 milioni di euro, con un miglioramento di 1,5 milioni di euro, da ascrivere essenzialmente ai maggiori proventi realizzati a seguito degli impieghi della liquidità acquisita in chiusura dell'esercizio 2007, realizzata grazie ad alcune operazioni di dismissione immobiliare.

La Posizione finanziaria netta è positiva per 10,4 milioni di euro e subisce un decremento di 3,4 milioni di euro rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente. Tale peggioramento è dovuto essenzialmente alla riduzione di disponibilità sul conto corrente intersocietario per circa 5,1 milioni di euro.

FERCREDIT SpA

Principali indicatori	2008	2007
	(in milioni di euro)	
Interessi attivi e proventi assimilati	28,3	31,5
Interessi passivi e oneri assimilati	14,7	18,1
Margine di interesse	13,6	13,4
% su proventi finanziari	48,1%	42,5%
Costo del lavoro	2,9	2,7
Risultato della gestione ordinaria	16,8	16,3
Risultato netto d'esercizio	8,1	8,8
Flusso di cassa da attività operativa	4,0	4,0
	31.12.2008	31.12.2007
Patrimonio di vigilanza	97,0	77,4
Consistenza di personale finale	33	31

Fercredit SpA è la società di servizi finanziari del Gruppo Ferrovie dello Stato. La sua attività è rivolta essenzialmente allo sviluppo del “*credit factoring*” e del *leasing* sul mercato *captive* ed all'espansione delle operazioni di “*consumer credit*” per i dipendenti del Gruppo medesimo.

Andamento della gestione

La società chiude l'esercizio 2008 con un utile di 8,1 milioni di euro (-7,3% rispetto al 2007).

Il margine di interesse presenta un incremento rispetto all'esercizio precedente (+2,2%) per effetto della riduzione più che proporzionale degli oneri finanziari rispetto ai proventi.

Nel corso del primo semestre 2008 i minori investimenti complessivi del Gruppo Ferrovie hanno influenzato negativamente la gestione della società facendo registrare, una flessione del *turnover factoring* soprattutto nel settore delle infrastrutture ed in particolare sui lavori relativi all'Alta Velocità. La seconda parte dell'anno, però, ha fatto registrare una discreta ripresa dell'attività di *factoring* il cui *turnover* ha superato alla fine i livelli dello scorso esercizio. In particolare per quest'ultimo si è attestato su un livello di 1.865 milioni euro, con un incremento del 10% rispetto al 2007.

Il settore del *leasing* e dei finanziamenti finalizzati, caratterizzato da sempre da un andamento estremamente discontinuo legato ai limiti operativi posti dalla Banca d'Italia, ha registrato una significativa flessione dei nuovi impieghi (-122%) rispetto all'esercizio 2007, che però aveva beneficiato a suo tempo di 2 operazioni straordinarie di *leasing* immobiliare effettuate a fine anno per circa 20 milioni di euro su un totale di 29,4 milioni di euro.

Con riferimento alle operazioni di credito al consumo si evidenzia una riduzione di circa il 10% rispetto al precedente esercizio che però, data sia la generale crisi del settore che la notevole flessione del mercato di riferimento (circa - 30%), può ritenersi un risultato in sostanziale tenuta.

Gli oneri finanziari si riferiscono principalmente ad esposizioni finanziarie a breve termine.

Il margine di intermediazione si incrementa del 2,8%, grazie al miglioramento sia delle commissioni nette che all'assenza di perdite sulla cessione crediti, pari a 0,1 milioni di euro nel 2007.

Il costo del lavoro, pari a 2,9 milioni di euro, presenta un incremento del 9,3% rispetto al 2007 correlabile all'ingresso di due nuove risorse nel mese di giugno 2008 agli effetti del rinnovo del CONTRATTO COLLETTIVO NAZIONALE DI LAVORO del settore del credito e soprattutto alla valutazione attuariale del TFR ai sensi dello IAS 19 che, risentendo dei nuovi scenari di crisi in termini di aspettative inflazionistiche e di tassi di interesse, ha determinato un onere a carico dell'esercizio molto superiore a quello del 2007.

Il risultato operativo si attesta a 12,3 milioni di euro in riduzione del 3% rispetto al 2007.

Dal punto di vista patrimoniale le attività correnti mostrano un incremento di 14,7 milioni di euro (+3,7%) dovuto all'effetto combinato dell'incremento del saldo del c/c intersocietario verso Ferrovie dello Stato SpA (+55,4 milioni di euro), per pagamenti ricevuti su tale conto negli ultimi giorni dell'esercizio e incassati nel primo giorno utile del 2009, e la riduzione dei crediti per operazioni di *factoring*, in conseguenza del minor volume di lavoro effettuato nella prima parte dell'esercizio (-36,9 milioni di euro).

Per quanto riguarda le passività, queste mostrano un incremento correlato all'aumento dei debiti a breve termine solo in parte compensato dal decremento dei debiti con scadenza a medio lungo termine. I debiti finanziari sono passati da 390,8 milioni di euro a 353,1 milioni di euro e comprendono 26,8 milioni di euro relativi ai prestiti subordinati a lungo termine accordati a Fercredit SpA dalla Capogruppo e 100 milioni di euro di altri finanziamenti a breve, sempre accordati da Ferrovie dello Stato SpA, in considerazione delle necessità di finanziamento degli impieghi in operazioni di *leasing*, *factoring* e *consumer credit*.

Il patrimonio netto di vigilanza della società nel 2008 ammonta a complessivi 97,0 milioni di euro.

ALTRE ATTIVITA' DEL GRUPPO

Il Gruppo è presente anche nei seguenti altri settori di attività:

Servizi informatici: quota del 39% del capitale sociale detenuta direttamente dalla Capogruppo in TSF – Tele Sistemi Ferroviari S.p.A, una *joint venture* costituita nel 1997 con il Gruppo Finsiel – Telecom Italia allo scopo di ammodernare e gestire i sistemi informativi e di telecomunicazione del Gruppo Ferrovie dello Stato e di sviluppare il mercato dei servizi informatici nell'area *Travel&Transportation*, sia in Italia che all'estero.

In tale quadro, TSF – Tele Sistemi Ferroviari SpA aveva il ruolo di *partner* strategico di servizi ICT (*Information Communication Technology*), in virtù di un contratto di *outsourcing* che le conferiva la responsabilità della realizzazione e della gestione delle soluzioni ICT.

Tale contratto, già in scadenza a fine esercizio 2006, è in fase di proroga al fine di garantire la continuità dei servizi ICT al Gruppo stesso sino all'aggiudicazione della gara per l'affidamento del nuovo contratto.

Gli Amministratori di TSF, nell'approvare il bilancio 2008 - pur esprimendo perplessità - in presenza del perdurare del regime di proroga hanno considerato oggettivo il presupposto della continuità aziendale.

Nel 2008 la società ha realizzato un volume d'affari pari a 193,1 milioni di euro, di cui circa il 98% relativo al suddetto contratto di *outsourcing*. Il margine operativo lordo presenta un incremento di 2,3 milioni di euro legato ad un incremento dei ricavi operativi a fronte di costi operativi sostanzialmente in linea con il precedente esercizio.

Il risultato operativo si attesta a 14,8 milioni di euro (13,2 milioni di euro nel 2007) e sconta ammortamenti per 7,4 milioni di euro (8,4 milioni di euro nel 2007), accantonamenti per 0,9 milioni di euro (1,6 milioni di euro nel 2007) e beneficia di un saldo positivo di 1,2 milioni di euro (3,6 milioni di euro nel 2007) per proventi e oneri diversi. La gestione extra caratteristica presenta un saldo della gestione finanziaria positivo di 1,5 milioni di euro (0,6 milioni di euro nel 2007) e delle componenti straordinarie nette negativo di 2,5 milioni di euro, riconducibile essenzialmente a oneri sostenuti dalla società nei confronti del personale esodato e in mobilità; il tutto dopo imposte per 6,2 milioni di euro, porta ad un risultato netto positivo di 7,3 milioni di euro (6,2 milioni di euro nel 2007).

Servizi di formazione: quota del 81% del capitale sociale di FS Formazione SpA detenuta nel Gruppo Ferrovie (31,4% Ferrovie dello Stato SpA, 24,8% RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA, 24,8% Trenitalia SpA). La società, costituita il 22 luglio 2008 per atto di scissione di Isfort SpA (vedi "Principali eventi dell'esercizio") ha lo scopo di organizzare e realizzare, in proprio o tramite terzi, corsi di formazione, specializzazione e qualificazione tecnico-professionale per dirigenti e quadri delle aziende del settore dei trasporti, nonché progetti di ricerca, seminari e attività editoriali sulle tematiche del settore medesimo. Nell'esercizio 2008, ha realizzato un volume d'affari di circa 1,4 milioni di euro. Il risultato netto è positivo per 187mila euro.

Sperimentazioni: quota del 66,66% del capitale sociale detenuta in Italcertifer ScpA – Istituto di ricerca e di Certificazione Ferroviaria – Società consortile per Azioni (33% RFI – Rete Ferroviaria Italiana SpA e 33,33% Trenitalia SpA). La società ha lo scopo di svolgere attività di ricerca e sviluppo tecnologico nel settore ferroviario, e attività di prove e sperimentazioni per la certificazione di componenti e sistemi ferroviari. Nell'esercizio 2008 la società ha realizzato un risultato netto positivo di 207mila euro.

FATTI DI RILIEVO INTERVENUTI DOPO LA CHIUSURA DELL'ESERCIZIO

- Il 5 gennaio 2009, a seguito dell'ultimazione della procedura di liquidazione, Grandi Stazioni Servizi Srl è stata cancellata dal Registro delle Imprese di Roma.
- Il 30 gennaio 2009, il Consiglio di Amministrazione di RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA ha deliberato, ai sensi dell'art. 5.2 dello statuto sociale, un aumento del capitale sociale della società pari ad 250.000.000,00 euro. L'unico socio Ferrovie dello Stato SpA ha sottoscritto e versato l'intero aumento di capitale sociale il 2 febbraio 2009.
- Il 3 febbraio, durante le prove della nuova linea Alta Velocità/Alta Capacità Bologna-Firenze in via di ultimazione, viene raggiunta la velocità di 362 km/h, superando il record di 355 km/h ottenuto il primo marzo 2008 sulla linea Alta Velocità/Alta Capacità Bologna-Firenze e segnando, nella galleria Monte Bibele, il primato italiano di velocità *indoor*.
- Il 4 febbraio la Direzione Tecnica Acquisti Industriali di Trenitalia SpA ha ottenuto la certificazione ISO 9001.
- Il 23 febbraio è stato stipulato con BNP Paribas un contratto di *Interest Rate Swap* del valore di 80 milioni di euro a copertura parziale del debito Eurofima di 600 milioni di euro.
- Il 26 febbraio la Capogruppo ha ricevuto il pagamento del credito Iva di Trenitalia SpA relativo all'anno 2006 pari a 145.099.722 euro comprensivi di interessi; tale somma verrà girocontata sul conto corrente *intercompany* nel mese di marzo.
- Nel mese di febbraio Italferr SpA si è aggiudicata il contratto applicativo "Galleria geognostica La Maddalena. Progetto tecnico e ambientale". Il progetto è di rilevante interesse dal momento che la galleria sarà realizzata in Val di Susa e, dunque, è strettamente connessa con l'intero progetto della tratta internazionale della Torino-Lione.
- Nel corso della seduta del 6 marzo 2009 il Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica, su proposta del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, ha dato il via libera a un piano di investimenti in opere infrastrutturali per 17,8 miliardi di euro, con una quota rilevante destinata allo sviluppo delle infrastrutture ferroviarie. Sono infatti 2,75 i miliardi destinati agli interventi ferroviari, soprattutto per l'Alta Velocità.
- Il 20 marzo 2009, alla presenza del Ministro dei Trasporti e delle Infrastrutture italiano, è stato firmato dall'Amministratore Delegato di Ferrovie dello Stato SpA e dal Ministro dei Trasporti egiziano il contratto per il supporto al Piano di ristrutturazione dell'Egyptian National Railways; è stato così confermato il primato a livello mondiale del Gruppo Ferrovie dello Stato, scelto dal Governo egiziano tra le ferrovie europee ed extraeuropee come partner ideale per supportare un così importante progetto internazionale. Sotto il profilo operativo il progetto - finanziato attraverso contributi sia del Ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture che del Ministero degli Affari Esteri - prevede che dieci manager fra i più esperti del Gruppo affianchino per cinque anni altrettanti top manager locali per contribuire ad indirizzare e sviluppare tutte le iniziative destinate a riproporre nel paese nord africano lo stesso percorso di ristrutturazione realizzato con successo nel recente passato dalle Ferrovie dello Stato.

- L'ing. Mauro Moretti è stato eletto all'unanimità Vice-presidente dell'UIC, l'Unione Internazionale delle Ferrovie. A siglare questo nuovo incarico, che si aggiunge alla recente nomina dell'AD delle Ferrovie dello Stato alla Presidenza del CER (*Community of European Railway and Infrastructure Company*), è stata l'Assemblea Generale della UIC riunitasi il 31 marzo scorso per definire il nuovo statuto e il nuovo profilo manageriale dell'associazione francese.

L'ing. Moretti lavorerà sul fronte parigino a fianco del nuovo Presidente Yoshio Ishida (*Japanese National Railways*) nella comune direzione di trovare soluzioni efficaci ai delicati problemi ambientali così come nella prospettiva di costruire in un sistema ferroviario di più ampio respiro mondiale basato sui principi della cooperazione e della solidarietà tra le Ferrovie.

- Nel mese di marzo 2009 si sono conclusi i lavori della “Commissione per il Futuro di Roma Capitale”, presieduta dall'On. Prof. Antonio Marzano, con l'emissione del Rapporto Conclusivo “Roma Porta dei Tempi”. In esso sono contenuti due obiettivi (“Obiettivo 2: Potenziare la mobilità integrata e sostenibile” e “Obiettivo 3: Sviluppare le infrastrutture”) all'interno dei quali sono delineate - fra altre - decisioni che vedranno certamente coinvolto sia sotto il profilo strategico che sotto quello operativo il Gruppo FS; ci si riferisce in particolare a:
 - l'incentivazione del trasporto pubblico metropolitano;
 - lo sviluppo ed integrazione intermodale;
 - la “cura del ferro”;
 - il potenziamento della rete ferroviaria complementare;
 - l'ampliamento della rete metropolitana;
 - un progetto di logistica integrata e la realizzazione della c.d. “logistica intermodale Roma Nord”;
 - l'efficientamento dell'asse Roma-Fiumicino-Civitavecchia;
 - l'adeguamento del collegamento Roma-Rieti-Viterbo.
- In data 24 marzo 2009 il Presidente del Consiglio Silvio Berlusconi è stato ospite d'eccezione sul Frecciarossa, effettuando un viaggio prova da Milano a Roma in tre ore sulla linea ad Alta Velocità, a 300 km/h percorrendo in anteprima anche il nuovo tratto Bologna - Firenze (78,5 km di cui 73,8 in galleria attraverso l'Appennino) che dal 12 dicembre 2009 collegherà le due città in soli 35 minuti.
- In data 30 aprile 2009 è stato siglato il Protocollo d'Intesa tra Federtrasporto e le Organizzazioni sindacali riguardante gli aspetti economici relativi all'anno 2008. L'onere conseguente di competenza dell'esercizio trova adeguata copertura nei fondi esistenti in bilancio.
- Nel mese di maggio è stato firmato l'accordo programmatico tra FS e Sindacati di categoria per il rilancio competitivo del Gruppo. Dal prossimo 14 giugno, si prevede l'avvio di una prima fase di riorganizzazione degli equipaggi dei treni del trasporto regionale e di quelli a media e lunga percorrenza, cui farà seguito possibilmente anche il trasporto merci. Sui treni passeggeri, se attrezzati con moderne apparecchiature installate a bordo e a terra, sarà introdotto l'agente solo di condotta, una svolta epocale nel lavoro dei macchinisti.
- Il giorno 11 maggio 2009, il GUP di Bologna, in merito all'incidente ferroviario avvenuto il 7 gennaio 2005 a Crevalcore, sulla linea Bologna-Verona, ha assolto l'Amministratore Delegato di RFI SpA all'epoca dell'incidente ed altri dirigenti che risultavano indagati.

EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE

➤ del Gruppo

In continuità con quanto avvenuto nel 2007, l'esercizio 2008 conferma il percorso di pieno allineamento con gli obiettivi strategici e gestionali definiti nel Piano di Impresa 2007-2011.

In particolare l'andamento economico, patrimoniale e finanziario di fine periodo - proseguendo sul percorso di forte recupero già rilevato nell'anno precedente - è risultato addirittura migliore del previsto, anticipando di un anno il ritorno del Gruppo ad un risultato netto consolidato positivo; i 16 milioni di euro di utile netto a fine 2008, infatti, vanno a confrontarsi con previsioni di Budget che evidenziano perdite pari a -489 milioni e con consuntivi di bilancio a fine 2007 pari a -409 milioni (nel 2006, le perdite di fine anno misuravano addirittura -2.115 milioni di euro).

Tutto ciò principalmente con riferimento sia all'ambito di gestione delle società del Gruppo che sviluppano il proprio *business* nel settore del trasporto, di cui Trenitalia è la maggior esponente, sia in quello delle società che operano nella realizzazione e gestione della rete infrastrutturale, di cui RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA è principale riferimento.

Quanto sopra, pur dovendo tenere ancora conto dello scenario complesso in cui il Gruppo opera, evidenzia che la strategia delineata nel citato Piano - ed il percorso ad essa connesso - contengono tutti gli elementi essenziali per raggiungere gli obiettivi prefissati; in relazione a questi ultimi, ci si riferisce in particolare:

- alla realizzazione della nuova *governance* di Gruppo, attraverso azioni mirate al riassetto organizzativo societario ed alla ristrutturazione industriale dei *business*,
- alla particolare attenzione prestata allo sviluppo di *business* con maggior ritorno in termini economici (cd. "Servizi a mercato") e conseguente razionalizzazione complessiva dei servizi offerti,
- al recupero della dinamica tariffaria, ormai portata "a regime",
- al forte recupero di redditività e produttività, anche attraverso la continuativa attuazione di significative operazioni di contenimento dei costi di gestione,
- alla nuova impostazione dei contratti verso la Pubblica Amministrazione, con la definizione di chiari rapporti di prestazione fra le parti basati su profili pluriennali di contrattazione e l'evidenza, sul fronte del trasporto, del preciso confine fra servizi "a Mercato" e "servizio Universale", nonché con la riqualificazione dell'offerta del trasporto regionale attraverso la definizione di un "catalogo" che consenta l'acquisto diversificato, da parte delle Regioni, del servizio e, quindi, dei costi correlati,
- alla consuntivazione dei primi risultati di miglioramento della qualità del servizio, conseguenti alla progressiva messa a punto delle azioni gestionali previste a Piano,
- al puntuale mantenimento degli impegni altamente sfidanti sul fronte degli investimenti; ci si riferisce in particolare alla realizzazione della rete infrastrutturale Alta Velocità/Alta Capacità nazionale che ha visto, come più volte evidenziato in precedenza, a metà dicembre 2008 l'apertura della linea

veloce Milano-Bologna, ulteriore decisivo passo verso il completamento della “rete italiana AV” previsto a dicembre 2009.

Peraltro, sul fronte dell'avviato percorso di recupero di redditività del Gruppo, si deve sottolineare la preoccupante persistenza di alcuni aspetti fortemente critici, in presenza del noto scenario di crisi e di conseguente scarsità di risorse finanziarie pubbliche, riferiti al quadro complessivo delle norme che regolano gli stanziamenti ed i meccanismi contrattuali di trasferimento al Gruppo delle risorse ad esso spettanti.

In particolare, per Trenitalia a fronte, in positivo:

- sia del riconoscimento da parte del Governo dei corrispettivi per il Contratto di Servizio per il trasporto regionale (che ha consentito per il 2008, così come consentirà per il triennio 2009-2011 di poter disporre delle risorse necessarie idonee a garantire gli stessi livelli di servizio verso le Regioni a Statuto Ordinario),
- che della possibilità, tuttora in corso di verifica, che le risorse stanziata nella Legge Finanziaria 2009 per il Servizio Universale della media e lunga percorrenza siano riviste adeguandole a livelli di produzione non lontani da quelli del 2008,

permangono aspetti di particolare attenzione relativi principalmente alla:

- esigenza di ricapitalizzazione della società, come elemento prioritario per affrontare la ristrutturazione del *business* merci,
- necessità di reperire i finanziamenti atti a sostenere gli investimenti in nuovo materiale rotabile del trasporto regionale.

Quanto sopra deriva dalla accertata necessità di migliorare, sotto il profilo patrimoniale, il rapporto fra mezzi propri e mezzi di terzi e dare nel contempo adeguato supporto finanziario ai nuovi investimenti finalizzati ad una maggior qualità del livello di offerta dei servizi di trasporto.

Per RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA, invece, deve essere tenuto principalmente presente, come elemento di discontinuità, un rilevante taglio nelle risorse pubbliche rispetto all'anno 2008, di cui si è già accennato in precedenti sezioni di questa Relazione, tanto per la gestione ordinaria che per gli investimenti, con:

Per RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA, invece, deve essere tenuto principalmente presente, come elemento di discontinuità, un rilevante taglio nelle risorse pubbliche rispetto all'anno 2008, di cui si è già accennato in precedenti sezioni di questa Relazione, tanto per la gestione ordinaria che per gli investimenti, con:

- un livello di stanziamenti per i servizi di infrastruttura, recepito dalla Legge di Bilancio dello Stato per l'anno 2009 segnatamente per l'anno 2009, inferiore per circa 180 milioni di euro rispetto a quello dell'anno precedente,
- riduzioni sugli stanziamenti di cassa per le attività di investimento a “legislazione vigente” per il periodo 2009-2011 per un importo complessivo pari a 3.561 milioni di euro.

La problematica della scarsità e dell'incertezza delle risorse finanziarie pubbliche necessarie per il proseguimento del piano degli investimenti del Gestore della rete ferroviaria nazionale così come

contrattualizzato nell'ambito del Contatto di Programma 2007-2011 con lo Stato, nonché per il finanziamento dei servizi di infrastruttura che lo stesso Gestore presta allo Stato, è ancora un nodo centrale e condiziona l'evoluzione della gestione di RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA e del Gruppo nel suo complesso.

In particolare, quanto sopra sta condizionando la finalizzazione del nuovo Contratto di Programma - lato Servizi - per il triennio 2009-2011 tra RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA e il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, anche in considerazione della necessità di gestire l'impatto economico emergente per l'applicazione dell'Iva sulle prestazioni contrattualizzate; mentre, sul fronte degli investimenti, a seguito della conseguente decisione di RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA di attuare un approccio operativo prudente, il 2008 ha visto un rallentamento dell'avanzamento economico delle attività rispetto a quanto previsto dall'aggiornamento 2008 del Contratto di Programma 2007-2011. Tale approccio - in via di condivisione con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti nell'ambito dell'aggiornamento del Contratto stesso per l'anno 2009 - è finalizzato a salvaguardare gli impegni già assunti nei confronti di terzi per le attività di investimento, strutturando un piano di avanzamento complessivo delle attività sostenibili sulla base delle risorse disponibili in un'ottica almeno triennale (2009-2011).

Sul fronte delle risorse aggiuntive necessarie, il Decreto Legge 185/2008 (convertito con legge n. 2 del 2009) all'articolo 25 comma 1 ha istituito un fondo indistinto per gli investimenti del Gruppo Ferrovie dello Stato pari a 960 milioni di euro per l'anno 2009 e, all'articolo 21 comma 1, ha autorizzato contributi quindicennali per un valore nominale di 3.150 milioni di euro per la realizzazione delle opere strategiche di cui alla legge 443/2001 (Legge Obiettivo); di questi, al momento risultano stanziati a favore di RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA una quota pari a 2.737,5 milioni di euro a valore nominale a valere sull'articolo 21 citato, deliberati dal CIPE nella seduta del 6 marzo 2009 indistintamente per i seguenti progetti di investimento:

- Treviglio Brescia della tratta AC/AV Milano-Verona,
- 3° Valico dei Giovi della Tratta AC/AV della Milano-Genova,
- Asse ferroviario Pontremolese I° stralcio,

oltre, presumibilmente, ad una quota delle opere connesse all'EXPO 2015 di Milano nell'ambito di uno stanziamento pari a 1.510 milioni di euro, sempre a valere sul medesimo articolo 21, comprendente un rilevante numero di interventi connessi a reti di trasporto e sistemi metropolitani.

Gli effetti connessi alla disponibilità di risorse finanziarie non sufficienti per la realizzazione delle opere, come risultano quelle deliberate dal CIPE per i progetti indicati, richiedono la messa a punto di un programma di azioni in stretto coordinamento con il Ministero delle Infrastrutture dei Trasporti nel rispetto delle logiche del Contratto di Programma 2007-2011. A tal fine il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti ha dato vita ad uno specifico tavolo di confronto sistematico riservato a tutti gli attori coinvolti nell'attuazione del quadro programmatico disegnato dalla citata delibera CIPE del 6 marzo scorso che sarà adeguatamente presidiato dal Gruppo Ferrovie dello Stato al fine di definire compiute linee di azione per il progetti di investimento ferroviari.

Non risulta invece stanziata alcuna competenza per le attività di manutenzione straordinaria necessarie nell'anno 2009 per le attività 2009-2010 di RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA, rimanendo disatteso, allo

stato attuale, l'impegno assunto dal Ministro delle Infrastrutture e dal Ministro dell'Economia e delle Finanze – con nota congiunta del 31 ottobre 2007, in occasione della sottoscrizione del Contratto di Programma 2007-2011 intervenuta in pari data – secondo il quale i Ministri avrebbero reso disponibili ad RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA le risorse necessarie per la realizzazione del programma quinquennale (2007-2011) di manutenzione straordinaria dell'infrastruttura ferroviaria.

Nell'ambito del tavolo con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per l'aggiornamento annuale 2009 del Contratto di Programma sono pertanto in fase di valutazione possibili azioni che consentano almeno di garantire la copertura di competenza delle attività di manutenzione straordinaria che trovano esecuzione nell'anno 2009.

Inoltre, sotto il profilo del quadro normativo e regolamentare particolare rilevanza riveste per il Gestore dell'Infrastruttura la finalizzazione del processo di confronto con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per la definizione, tramite emissione da parte del Ministero stesso dei relativi decreti attuativi dell'articolo 17 comma 1 e comma 11 del D.Lgs. n.188/2003, del sistema delle regole che, rispettivamente, disciplinano il quadro per l'accesso all'infrastruttura, i principi e le procedure per l'assegnazione della capacità, per il calcolo del canone per l'utilizzo dell'infrastruttura e dei corrispettivi per la fornitura dei servizi, nonché le regole in materia di fornitura e gestione dei servizi di cui all'art. 20 del medesimo Decreto Legislativo.

Per quanto riguarda infine il tema del Progetto Alta Velocità/Alta Capacità Asse Torino-Milano-Napoli, come noto la copertura del costo complessivo di investimento del progetto sarà assicurata mediante ricorso al mercato finanziario per la quota non coperta dalle risorse finanziarie stanziato dallo Stato e dai contributi dell'Unione Europea, in misura compatibile con la redditività che la gestione dell'investimento potrà assicurare; è attualmente in corso la definizione dei tempi, valori e modalità del ricorso al mercato, per consentire a breve l'avvio delle attività necessarie per addivenire ad un quadro definito delle aggiuntive risorse occorrenti per completare il progetto.

Nel corso dell'anno dovrà quindi essere attivata da parte del Gruppo ogni possibile azione nei confronti dei Ministeri competenti al fine di ottenere ulteriori risorse dallo Stato tanto per la gestione corrente che per le attività di investimento, con particolare riferimento alla manutenzione straordinaria.

In conclusione, quindi, i risultati del 2008 confermano, come ampiamente evidenziato in precedenza, la validità delle assunzioni contenute nel Piano d'Impresa del Gruppo in forza dell'avvenuta attuazione delle azioni di risanamento programmate; in tale contesto si conferma nel contempo come sia fondamentale però,

da un lato:

- portare avanti, sul fronte interno, con eguale determinazione il percorso fin qui positivamente intrapreso di recupero di produttività ed efficienza, oltre che di miglioramento della qualità dei servizi offerti e di capacità di completare della realizzazione della rete infrastrutturale AV/AC nazionale secondo gli impegni assunti;

dall'altro:

- definire la chiara contrattualizzazione dei servizi "Universali" richiesti dallo "Stato cliente" e la relativa certa esigibilità,
- individuare i mezzi adeguati per il sostegno alla ricapitalizzazione di Trenitalia, per meglio

proporzionare i mezzi propri ai mezzi di terzi, potendo così sostenere finanziariamente i nuovi investimenti con l'obiettivo di migliorare il livello qualitativo dell'offerta,

- sostenere finanziariamente con adeguati stanziamenti da parte dello Stato i servizi di infrastruttura, nonché il rilevante peso di impegni pluriennali previsto a Piano sul fronte degli investimenti infrastrutturali, sia per ciò che riguarda la Rete Convenzionale che per quanto si riferisce al progetto Alta Velocità/Alta Capacità; quanto sopra con riferimento non solo alla certezza delle risorse finanziarie contrattualizzate, ma anche alla sincronia finanziaria fra lo stanziamento e l'erogazione dei contributi necessari al pagamento degli investimenti stessi;

il tutto finalizzato a garantire, anche per il 2009, quantomeno il raggiungimento dei principali obiettivi economici, finanziari ed industriali previsti nel Piano d'Impresa di Gruppo.

➤ **Di Ferrovie dello Stato SpA**

Sul presupposto, per le società del Gruppo, del realizzarsi nel 2009 dei rispettivi principali obiettivi, possono essere confermate le previsioni di risultato del 2009 della Capogruppo Ferrovie dello Stato SpA - riflesse nel suo Budget - anche in considerazione dell'apporto previsto in termini di vendite riconducibili alle attività di gestione del patrimonio immobiliare, acquisito nel 2007.

**PROPOSTA DI DESTINAZIONE DEL RISULTATO DELL'ESERCIZIO DI FERROVIE
DELLO STATO SpA**

Il bilancio della società, chiuso al 31 dicembre 2008, evidenzia un utile netto di 11.293.260 euro.

Tenuto conto che la Riserva legale non ha ancora raggiunto i limiti previsti dall'articolo 2430 del codice civile, si propone di destinare l'utile netto d'esercizio come segue:

- per il 5%, pari a 564.663 euro a Riserva legale;
- per il residuo importo, pari a 10.728.597 euro ad Utili a nuovo.

Roma, 22 Aprile 2009

Il Consiglio di Amministrazione

L'Amministratore Delegato

PAGINA BIANCA