

RFI SpA

**BILANCIO DI ESERCIZIO
CHIUSO AL 31 DICEMBRE 2007**

RFI – RETE FERROVIARIA ITALIANA SPA

Società a socio unico soggetta alla direzione e al coordinamento di Ferrovie dello Stato SpA a norma dell'art. 2497 sexies del codice civile e del D.Lgs. n. 188/2003

Sede sociale: Piazza della Croce Rossa, 1 – 00161 Roma

Telefono: 06/44101

Capitale sociale:

Iscritta al Registro delle Imprese di Roma

Rea n. 758300

Codice Fiscale: 01585570581

Partita Iva: 0100808100

**BILANCIO
2007****MISSIONE DELLA SOCIETA'**

RFI è la Società del Gruppo Ferrovie dello Stato preposta alla gestione dell'infrastruttura. In base al Decreto del Ministro dei Trasporti e della Navigazione 138 – T del 31 ottobre 2000, la Società gestisce in regime di concessione l'infrastruttura ferroviaria nazionale. Tale concessione è stata rilasciata per la durata di 60 anni.

RFI è proprietaria dell'infrastruttura in parte riveniente dall'ex Ente pubblico (e costituente parte del patrimonio dell'Ente stesso) ed in parte successivamente acquisita con mezzi propri (ottenuti in passato tramite finanziamenti da terzi e versamenti in conto capitale sociale dallo Stato prima e da Ferrovie dello Stato dopo ed attualmente attraverso contributi in conto impianti dallo Stato).

La Società rappresenta, quindi, a tutti gli effetti in via esclusiva il Gestore dell'infrastruttura nazionale.

Le principali attività correlate alla missione di RFI sono rappresentate da:

- la progettazione, la costruzione, la messa in esercizio, la gestione e la manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria nazionale;
- la promozione dell'integrazione delle infrastrutture ferroviarie e la cooperazione con altri gestori delle infrastrutture ferroviarie;
- lo svolgimento delle attività di certificazione ed omologazione del materiale rotabile ai fini della sicurezza della circolazione;
- il completamento del Programma AV/AC, anche attraverso la prosecuzione nel rapporto convenzionale con la Società controllata TAV S.p.A.;
- gli altri compiti attribuiti al Gestore dell'Infrastruttura ai sensi della vigente normativa, quali ad esempio: accesso all'infrastruttura ed ai servizi, riscossione del canone per l'utilizzo dell'infrastruttura da parte delle Imprese Ferroviarie, rilascio del certificato di sicurezza.

In tale ambito, le funzioni principali sono costituite da:

- garantire il coordinamento e la sicurezza della circolazione ferroviaria sull'intera rete;
- sviluppare la tecnologia dei sistemi e dei materiali;
- assicurare la piena utilizzabilità ed il costante mantenimento in efficienza delle linee e delle infrastrutture ferroviarie;
- gestire gli investimenti finalizzati al potenziamento, ammodernamento tecnologico e sviluppo delle linee e degli impianti ferroviari;
- realizzare il collegamento ferroviario via mare tra la penisola e le isole maggiori;
- provvedere alla sorveglianza sanitaria dei dipendenti, degli ambienti di lavoro, dei servizi offerti e dei luoghi aperti alla clientela;
- coordinare le attività di ricerca dell'Istituto Sperimentale sui materiali, sui prodotti e sull'ambiente;
- promuovere l'integrazione dell'infrastruttura ferroviaria e la cooperazione con i diversi gestori, con particolare riguardo a quelli dei Paesi dell'Unione Europea.

ORGANI SOCIALI E SOCIETÀ DI REVISIONE

Consiglio di Amministrazione:

Presidente

Amministratore Delegato

Elia Michele Mario

Consiglieri

De Silvio Vittorio

Lapucci Massimo

Lo Bosco Dario

Collegio Sindacale:

Presidente

Settimi Giancarlo

Sindaci effettivi

Gatti Serafino

Rosace Santo

Sindaci supplenti

Logoteto Giovanni

Marengo Guglielmo

Società di Revisione:

PRICEWATERHOUSECOOPERS S.p.A.

INDICE

Lettera dell'Amministratore Delegato	
Informazioni di carattere generale	9
Rapporti con lo Stato	10
Sistema Alta Velocità/Alta Capacità	15
Rapporto con i Clienti	19
Principali eventi dell'anno	24
Risorse umane	42
Politica ambientale	43
Relazione sulla gestione	44
Quadro macroeconomico	45
Andamento dei mercati di riferimento	46
Andamento economico e situazione patrimoniale – finanziaria	47
Gestione finanziaria	55
Investimenti	58
Attività di ricerca e sviluppo	78
Rapporti con parti correlate	82
Andamento economico delle società controllate	86
Azioni proprie	93
Altre informazioni:	94
Indagini e procedimenti giudiziari in corso	94
Decreto legislativo 231/2001	98
Decreto legislativo 196/2003	99
Informativa relativa all'art. 2497 ter	99
Progetto <i>Risk Management</i> ed attività di <i>Audit</i>	99
Fatti di rilievo intervenuti dopo la chiusura dell'esercizio	102
Evoluzione prevedibile della gestione	104
Proposta di destinazione del risultato d'esercizio	106

Prospetti contabili	107
Stato patrimoniale attivo	108
Stato patrimoniale passivo	110
Conti d'ordine	113
Conto economico	114
Nota integrativa	117
SEZIONE 1: Contenuto e forma del bilancio	118
SEZIONE 2: Criteri di redazione del bilancio e criteri di valutazione	119
SEZIONE 3: Analisi delle voci di bilancio e delle relative variazioni	132
Stato patrimoniale attivo	132
Stato patrimoniale passivo	164
Conti d'ordine	194
Conto economico	198
SEZIONE 4: Altre informazioni	228
ALLEGATO 1 – Rendiconto finanziario	232
ALLEGATO 2 – Relazione del Collegio Sindacale	
ALLEGATO 3 – Relazione della Società di Revisione	

LETTERA DELL'AMMINISTRATORE DELEGATO

Signor Azionista,

la Società, coerentemente con la propria missione, ha proceduto nel corso del 2007 all'implementazione del proprio Piano Industriale (di seguito PI) 2007-2011.

E l'anno 2007 è stato un anno che ha permesso alla Società di rispettare gli ambiziosi obiettivi di *budget* '07 e nel contempo, seppure attraverso un faticoso *iter* legislativo, di riuscire ad ottenere da Ministeri competenti le risorse necessarie a finalizzare gli investimenti programmati, problema che peraltro si ripropone ogni anno con la conseguente incertezza rappresentata dai tempi e dalle modalità di applicazione della Legge Finanziaria (di seguito LF).

Nell'anno 2007 si è raggiunto, parzialmente, l'obiettivo di contrattualizzare, con i Ministeri competenti, reciproci impegni in un arco temporale pluriennale con conseguenti diritti e doveri.

L'anno 2007 ha portato alla formalizzazione tra RFI ed il Ministero delle Infrastrutture (di seguito MI) del Contratto di Programma (di seguito CdP) 2007-2011 parte investimenti ed il 31 ottobre 2007, ottenuto il parere favorevole di Camera dei Deputati e Commissione permanente del Senato, è stato sottoscritto tra RFI e MI.

Il nuovo Contratto ha validità quinquennale con operatività dal 1° gennaio 2007 al 31 dicembre 2011 ed ha per oggetto la disciplina dei rapporti tra lo Stato e RFI con riguardo alla realizzazione degli investimenti per l'infrastruttura medesima, nonché l'adozione di tutte le misure, gli interventi, le attività e le opere per il miglioramento della qualità dei servizi, dello sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria e del rispetto dei livelli di sicurezza compatibili con l'evoluzione tecnologica.

In termini di valore il portafoglio investimenti oggetto del contratto ha una dimensione complessiva che si attesta sui 189 miliardi/€.

E' di particolare rilievo il fatto che in questo documento lo Stato si sia obbligato in ordine al reperimento delle fonti finanziarie e comunitarie necessarie alla realizzazione del Piano degli investimenti in un arco pluriennale.

Per quanto riguarda il CdP parte servizi, come già indicato nella Relazione dello scorso anno, avendo RFI trasmesso ai Ministeri delle Infrastrutture, dei Trasporti e dell'Economia e delle Finanze la rendicontazione 2006 a norma degli art. 17 e 20 del CdP 2001-05 secondo il modello di contabilità regolatoria, nel luglio del 2007 è stato avviato un tavolo tecnico con le competenti strutture del MI e del Ministero dell'Economia e delle Finanze (di seguito MEF) con l'obiettivo di definire il nuovo schema di contratto di servizio, con particolare riguardo all'oggetto della prestazione ed ai meccanismi contrattuali.

Nel mese di novembre la proposta di schema di CdP 2007-2011 parte servizi è stata trasmessa da RFI al MI per il seguito di competenza. Intanto per l'anno 2008 lo Stato ha previsto, per la parte di gestione corrente, stanziamenti per 1.127 milioni/€ complessivi che sono stati posti a carico del capitolo di pertinenza RFI.

Gli interventi effettuati hanno permesso nel consuntivo dell'anno 2007, a livello di risultato netto, di ottenere un miglioramento di oltre 250 milioni/€ rispetto al dato previsto in piano 2007-2011 e di oltre 200 milioni/€ rispetto al consuntivo dell'anno precedente.

Rispetto all'anno precedente a livello di ricavi operativi il miglioramento (11%), è in gran parte ascrivibile ai maggiori ricavi da Stato (che pesano circa il 45% sul totale ricavi) in quanto sono stati ripristinati i livelli di proventi preesistenti alla decurtazione avvenuta il precedente esercizio.

Il tutto è avvenuto, ricordiamo, in assenza dell'adeguamento del canone al tasso di inflazione programmato.

Il tema di fondo è, come delineato nel PI 2007-2011, la previsione che la capacità dell'infrastruttura, nel corso dei prossimi anni, crescerà in misura superiore alle ipotesi di sviluppo dell'offerta delle Imprese Ferroviarie (di seguito IF) con la necessità, per il gestore dell'infrastruttura, di poter recuperare attraverso l'offerta di altri servizi tale differenza.

Sempre rispetto al dato 2006, nel 2007 il risparmio, (-13 milioni/€) lato costi operativi, è legato prevalentemente alla riduzione del costo del lavoro e alla riduzione degli altri costi operativi.

A livello di margine industriale (MOL) il miglioramento del 2007 rispetto all'anno precedente è di circa +232 milioni/€.

Complessivamente il risultato netto della Società registra nel 2007 un utile pari a 16.883 mila € rispetto ad una perdita dell'anno precedente di 196 milioni/€.

Ricordiamo che coerentemente con gli impegni assunti nel PI 2007-2011 la Società ha modificato il perimetro industriale delle proprie attività effettuando e ricevendo le seguenti scissioni:

- attività di gestione immobili e servizi dedicati alle persone, in favore di Ferservizi;
- aree non strumentali a favore di FS Logistica;
- ramo d'azienda – manovra - in favore di RFI.

Tutte operazioni aventi l'obiettivo, da parte di RFI, di focalizzarsi sulla propria missione così come definita dalla DL 188/03 quali primi passi verso un nuovo modello organizzativo che separi la gestione del territorio e dei fattori produttivi dall'utilizzo ottimale della disponibilità dell'infrastruttura e per la corretta definizione delle prestazioni del dimensionamento e delle caratteristiche infrastrutturali attraverso l'ottimizzazione e la semplificazione degli impianti, nonché l'efficienza e l'efficacia tecnologica, in un contesto di evoluzione dell'offerta e degli investimenti.

Coerentemente con tale impostazione si sta procedendo all'ottimizzazione nell'utilizzo del personale anche attraverso una maggiore flessibilità nell'impiego dello stesso insieme ad una attenta valutazione che tenga conto delle esigenze di distinzione territoriale e ciò ha permesso,

nel singolo anno 2007, quasi di raggiungere, a livello di consistenze, l'obiettivo posto nel 2011 a fine piano.

Il tutto attraverso la definizione di rapporti di tipo contrattuale – *service* – tra i diversi *business* in una logica di trasparenza anche grazie al lavoro svolto per l'implementazione del modello di contabilità regolatoria, che permetterà alla nostra Società di proseguire nell'ambizioso piano industriale approvato.

Nel corso dell'anno la Società ha inoltre svolto un'ingente piano di ristrutturazione/razionalizzazione metodologica dei propri processi produttivi anche attraverso la responsabilizzazione di specifici project manager per i seguenti progetti:

- ✓ *operation*,
- ✓ terminali merci,
- ✓ *rightsizing*,
- ✓ razionalizzazione dell'offerta,
- ✓ utenze telefoniche,
- ✓ utenze idriche/elettriche.

La Società ha inoltre posto grande attenzione nei singoli processi applicativi alla luce delle più recenti modifiche legislative introdotte:

- ✓ prevenzione dei reati DL 231/2001,
- ✓ protezione dei dati personali DL 196/2003,
- ✓ attività di *risk management*,
- ✓ sistemi di controllo interno,
- ✓ monitoraggio dei piani d'azione.

L'interlocuzione con i Ministeri competenti nello sforzo di operare in un quadro di regole certe e vincolanti in merito a entità, tempi, modalità e garanzie di erogazione di risorse, dal momento dell'approvazione della LF dell'anno all'effettivo utilizzo da parte del Gestore, costituirà un aspetto di rilievo nell'attuazione degli obiettivi industriali di efficienza, modernizzazione e sicurezza che rappresentano la vera sfida dal 2008 ai prossimi anni.

Roma, 31 marzo 2008

INFORMAZIONI DI CARATTERE GENERALE

I RAPPORTI CON LO STATO

Il Contratto di Programma (CdP) per la gestione degli investimenti

In data 31 ottobre 2007, a seguito di un complesso *iter* procedurale e ottenuti i pareri favorevoli della IX Commissione permanente della Camera dei Deputati e dell'VIII Commissione permanente del Senato, è stato sottoscritto tra RFI e il Ministero delle Infrastrutture il nuovo Contratto di Programma 2007-2011 - Parte Investimenti.

Le parti, in data 22 maggio, avevano già siglato uno schema di Contratto approvato dal CIPE (Comitato Interministeriale Programmazione Economica) nella seduta del 20 luglio 2007; il comitato, con delibera n. 63, aveva espresso parere favorevole con talune prescrizioni invitando altresì il Ministro delle Infrastrutture a sottoporre l'atto alle competenti commissioni parlamentari per il prescritto parere.

Inoltre, RFI ha ottemperato agli obblighi di informativa ancora in essere derivanti dal precedente Contratto Programma 2001-2005 (art. 20 comma 2 lettera e), trasmettendo ai Ministeri competenti la "Relazione sullo stato di attuazione degli investimenti al 31 dicembre 2006" (nelle due edizioni di marzo con dati di pre-consuntivo e giugno con dati definitivi) in continuità con i monitoraggi effettuati in precedenza.

Il nuovo contratto ha validità quinquennale con operatività dal 1 gennaio 2007 al 31 dicembre 2011 ed ha per oggetto la disciplina dei rapporti tra lo Stato e RFI con riguardo alla realizzazione degli investimenti per l'Infrastruttura ferroviaria, la manutenzione straordinaria ed il rinnovo dell'Infrastruttura medesima, nonché l'adozione di tutte le misure, gli interventi, le attività e le opere per il miglioramento della qualità dei servizi, dello sviluppo dell'Infrastruttura ferroviaria e del rispetto dei livelli di sicurezza compatibili con l'evoluzione tecnologica. Tale contratto, diversamente che in passato, non regola più i servizi in conto esercizio che saranno disciplinati in un separato documento contrattuale, in corso di definizione.

In termini di contenuti, i principali elementi di novità sono così riassumibili:

- modularità del piano investimenti attraverso l'identificazione di "classi" a crescente priorità, la cui composizione è già esposta in sede di contratto anziché rimandata al documento di pianificazione strategica e di programmazione finanziaria, noto sotto il nome di Piano di Priorità degli Investimenti (PPI) che non sarà più elaborato;
- maggior ruolo del Ministero concedente nelle fasi di programmazione e di realizzazione degli investimenti per lo svolgimento delle funzioni di monitoraggio e vigilanza;
- introduzione di indicatori di misurazione di risultato e di un sistema di sanzioni pecuniarie, commisurate al valore della produzione delle sole prestazioni rese da RFI, per scostamenti nei tempi, costi, spesa annua e/o numero di attivazioni previste imputabili a negligenza dello stesso;
- accorpamento in un unico atto di tutti gli impegni "stratificatisi" nel tempo attraverso l'abrogazione dei contratti in essere (CdP 2001-2005 e CdP 1994-2000 per l'ultrattività dell'atto in relazione ai relativi progetti in corso di ultimazione);
- obbligo dello Stato in ordine al reperimento delle fonti finanziarie nazionali e comunitarie necessarie alla realizzazione del Piano Investimenti e ad eventuali

esigenze finanziarie aggiuntive derivanti dalla stipula di accordi, protocolli ed intese sottoscritti dal Ministero delle Infrastrutture.

In termini di valore il portafoglio investimenti oggetto del contratto ha una dimensione complessiva che si attesta sui 189 miliardi di euro. Gli interventi risultano articolati nelle seguenti quattro classi, in ordine di priorità; di queste, la prima rappresenta gli effettivi impegni contrattuali, mentre le altre rivestono natura programmatica:

- ✓ “Opere in corso” (Tabelle A), pari a 71 miliardi di euro;
- ✓ “Opere prioritarie da avviare” (Tabelle B), pari a 34 miliardi di euro;
- ✓ “Altre opere da realizzare” (Tabelle C), per pari a 38 miliardi di euro;
- ✓ “Opere previste a completamento del Piano” (Tabelle D), pari a 46 miliardi di euro.

Rispetto alla versione siglata con il Ministero delle Infrastrutture il 22 maggio la versione sottoscritta il 31 ottobre recepisce modifiche e integrazioni nel frattempo intervenute a seguito degli eventi che vengono di seguito specificati:

- in data 2 luglio è stato emanato il Decreto Legge 2 luglio 2007 n. 81, convertito con modificazioni con la legge n. 127 del 3 agosto 2007 pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale n. 190 del 17 agosto 2007 contenente disposizioni urgenti in materia finanziaria che prevede, all’ art. 8 comma 3, stanziamenti addizionali per l’anno 2007 di 700 milioni di euro finalizzati alla realizzazione degli investimenti relativi alla rete tradizionale dell’Infrastruttura ferroviaria nazionale;
- nel corso dello stesso mese di luglio, il giorno 26, è stato sottoscritto con il Ministero delle Infrastrutture il Quarto Addendum al Contratto di Programma 2001-2005, a seguito dell’approvazione da parte del CIPE nella seduta del 5 aprile (delibera n. 17) e del parere favorevole della IX Commissione permanente della Camera nella seduta del 28 giugno e della VIII Commissione permanente del Senato nella seduta del 20 giugno. Il IV Addendum al CdP 2001-2005 è stato successivamente registrato dalla Corte dei Conti in data 3 settembre 2007;

Il Quarto *Addendum* ha per oggetto - relativamente al settore degli investimenti – i seguenti principali argomenti:

- ❖ ripartizione delle risorse recate in tabella D dalla Legge Finanziaria 2006 per un valore complessivo di 1.700 milioni di euro (850 milioni di euro per ciascuno degli anni 2007 e 2008) e finalizzate alla copertura degli investimenti per lo sviluppo, la gestione e la manutenzione dell’Infrastruttura ferroviaria nazionale;
- ❖ razionalizzazione dei fondi disponibili derivanti da economie su alcuni progetti di investimento per un valore complessivo di 54,2 milioni di euro;
- ❖ riallocazione delle risorse FESR per 9,98 milioni di euro e TEN per 151,2 milioni di euro rinvenienti dalla rendicontazione di Progetti a parziale finanziamento comunitario per un valore complessivo di 161,2 milioni di euro.

In data 1 ottobre è stato emanato il Decreto fiscale n. 159 collegato alla Finanziaria "Interventi urgenti in materia economico-finanziaria, per lo sviluppo e l’equità fiscale", successivamente convertito con la Legge n. 222 del 22 novembre 2007.

Il decreto, all’art. 2 commi 1 e 2, ha autorizzato lo stanziamento per l’anno 2007 di ulteriori risorse finanziarie, per un valore complessivo di 1.035 milioni di euro, così ripartite:

- ❖ 800 milioni di euro per la prosecuzione delle opere in corso sulla rete tradizionale previste dal Contratto di Programma 2007-2011;
- ❖ 235 milioni di euro per assicurare, per il periodo di vigenza del Contratto, la continuità nell'attività di manutenzione straordinaria della rete tradizionale, come indicato nella delibera CIPE n. 63 del 20 luglio 2006.

Si segnalano di seguito, per completezza di informazione, gli eventi più rilevanti intervenuti dopo la sottoscrizione del Contratto in data 31 ottobre:

- nel mese di novembre, in ottemperanza all'art. 8, comma 1 del Contratto, RFI ha trasmesso al Ministero delle Infrastrutture una proposta di indicatori di misurazione di risultato necessari alla valutazione degli impegni assunti dal Gestore, proposta sulla quale sono in corso approfondimenti e confronti tra le Parti;
- in data 24 dicembre è stata emanata la Legge n. 244 (Finanziaria 2008) e gli atti ad essa collegati (Legge di Bilancio n. 245 del 24 dicembre 2007 e Decreto dell'Economia e delle Finanze del 28 dicembre 2007 denominato "Ripartizione in capitoli delle Unità previsionali di base relative al bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2008").

Gli stanziamenti relativi agli investimenti in infrastrutture ferroviarie sono coerenti con quanto definito nel Contratto e risultano così ripartiti:

- autorizzazioni di cassa per 1.776 milioni di euro sul capitolo 7122 per l'anno 2008 per la prosecuzione degli investimenti ferroviari previsti dalla Tabella "A" del CdP 2007-2011;
- autorizzazioni di cassa per 28 milioni di euro sul capitolo 7123 per l'anno 2008, quali contributi relativi a specifici provvedimenti legislativi e per il finanziamento della progettazione definitiva del raddoppio dell'intero tracciato della linea ferroviaria Parma – La Spezia;
- contributi quindicennali in conto impianti di 100 milioni di euro per la rete AV/AC e di 100 milioni di euro per la rete convenzionale conferiti annualmente a partire rispettivamente dal 2006 e dal 2007 sul capitolo 7124;
- autorizzazioni di spesa per 1.300 milioni di euro sul capitolo 7124 che rappresentano la quota relativa all'anno 2008 dei complessivi 8.100 milioni di euro stanziati dalla Legge Finanziaria 2007 per il sistema AV/AC Torino-Milano-Napoli.

Nel mese di gennaio 2008, ai sensi dell'art. 3 del suddetto Contratto, si è proceduto ad elaborare l'aggiornamento delle tabelle del contratto ed avviarne l'*iter* procedurale di approvazione dei competenti Ministeri e Commissioni per tener conto delle ulteriori fonti di finanziamento nel frattempo intervenute:

- Decreto Legge n. 159/2007, per la sola parte di competenza in quanto le risorse di cassa erano state già recepite nell'Atto sottoscritto il 31 ottobre;
- riutilizzo fondi FESR 2000-2006, per 6 milioni di euro di cui 3 milioni vincolati su progetti specifici;
- FESR 2007-2013, per 1.649 milioni di euro di cui 1.181 milioni vincolati su progetti specifici;
- TEN 2000-2006 (incassi per decisioni chiuse), per 82 milioni di euro;

- TEN 2007-2013, per 131 milioni di euro di cui 88 milioni vincolati su progetti specifici;
- Enti Terzi, per 192 milioni di euro di cui 125 milioni vincolati su progetti specifici;
- art. 1 comma 965 Legge Finanziaria 2007, per 48 milioni di euro vincolati sul progetto specifico Pontremolese che conseguentemente viene trasferito pro-quota dalla Tabella D alla Tabella A.

La Commissione trasporti della Camera dei Deputati, nella seduta del giorno 19 febbraio 2007, ha espresso parere favorevole sullo “schema di aggiornamento del Contratto di Programma 2007-2011”, e nella seduta del giorno 26 febbraio 2008 la Commissione lavori pubblici del Senato ha espresso anch’essa parere favorevole.

Il Contratto di Programma (CdP) per la gestione dei servizi

Con il IV Addendum già richiamato sono stati contrattualizzati, in relazione agli oneri di mantenimento in efficienza/sicurezza delle linee e degli impianti e di collegamento ferroviario con le isole della Sicilia e della Sardegna (art. 7 del CdP 2001-2005), i trasferimenti correnti relativi all’anno 2006, pari a euro 901,8 milioni di euro (Decreto MEF - Ministero Economia e Finanza- prot. n. 17648 del 21/07/2006).

L’Addendum in parola prevede che, a seguito delle modifiche di scenario normativo-istituzionale, nelle more della predisposizione e sottoscrizione del nuovo Contratto di Programma - parte servizi, il vigente Contratto di Programma 2001-2005, già prorogato per l’anno 2006, rimane valido fino alla sottoscrizione del nuovo atto. Ciò al fine di assicurare il mantenimento di tutti gli obblighi di gestione della Infrastruttura ferroviaria nazionale attraverso l’utilizzo delle risorse finanziarie destinate dallo Stato al Gestore, consentendo, anche in pendenza di un nuovo atto, l’erogazione dei fondi stanziati con la Legge Finanziaria 2007 e successive.

I corrispettivi in conto esercizio recati dalla Legge Finanziaria 2007, iscritti al fondo per i trasferimenti alle imprese, sono risultati per RFI come quota immediatamente disponibile per un importo pari a 784 milioni di euro.

Il Decreto Legge n. 81 del 2 luglio, all’art. 7, ha svincolato a favore di RFI una ulteriore quota di tale fondo pari a 113 milioni di euro, precedentemente accantonata ai sensi dell’art. 1 comma 507 della stessa Legge Finanziaria, mentre all’art. 8 ha assegnato un importo aggiuntivo per RFI di 54 milioni di euro.

Inoltre, il Decreto Legge n. 159 del 1° ottobre 2007 all’art. 3 comma 1 ha provveduto ad un ulteriore sblocco per il 2007 delle quote del Fondo Trasferimenti correnti alle imprese pubbliche (pari all’80% della parte vincolata alla destinazione del TFR) assegnando a RFI un importo di 203 milioni di euro.

L’importo complessivo disponibile per corrispettivi per servizi in conto esercizio per l’anno 2007 è risultato, quindi, pari a 1.154 milioni di euro.

In ottemperanza all’art. 15 del D.Lgs n. 188/2003, RFI si è dotata di un sistema di Contabilità Regulatoria, il cui modello era stato oggetto di proposta al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti già nel 2005, applicato a partire dall’esercizio 2006.

Nel mese di dicembre 2006 RFI ha trasmesso ai Ministeri delle Infrastrutture, dei Trasporti e dell’Economia e delle Finanze, la rendicontazione 2006 a norma degli artt. 17 e 20.3 del

Contratto di Programma 2001-2005 secondo il modello di Contabilità Regulatoria definito; detta rendicontazione evidenzia le risultanze economiche della Società RFI nel suo complesso e nel dettaglio dei propri *business* fino al risultato netto d'esercizio in coerenza con il bilancio d'esercizio 2006 approvato in data 16 aprile 2007 dall'assemblea dei soci.

In merito all'*iter* approvativo seguito per la definizione del nuovo contratto di programma - parte servizi, nel mese di luglio 2007 è stato avviato un tavolo tecnico con le competenti strutture del Ministero delle Infrastrutture e del Ministero dell'Economia e delle Finanze con l'obiettivo di definire il nuovo schema di contratto di servizio, con particolare riguardo all'oggetto della prestazione ed ai meccanismi contrattuali.

Il contratto individua come oggetto il servizio di "disponibilità" della rete ferroviaria in concessione ad RFI, definito come: "regolare e costante utilizzabilità dell'Infrastruttura ai più alti livelli di sicurezza offerti in ambito europeo ed in condizioni *standard* di affidabilità ed efficienza".

Per la qualificazione del citato servizio, la rete è stata classificata in 6 tipologie di "Gruppi di Prodotto" secondo i criteri alla base dell'attività manutentiva, sono state inoltre previste le caratteristiche standard tecniche e prestazionali più significative per ogni gruppo di prodotto: velocità massima, sezione della linea di contatto per la trazione elettrica, tipo di armamento e sistemi di stanziamento. Per ogni gruppo di prodotto è stato definito il prezzo annuo per chilometro, fissato in corrispondenza di determinati valori del "livello di prestazione", che costituisce il valore di acquisto della relativa disponibilità

I prezzi sono stati determinati, sulla base delle evidenze di cui al modello di Contabilità Regulatoria aziendale, applicando le *best practices* metodologiche indicate dalla disciplina comunitaria (2005/C 297/04).

A fronte dell'erogazione di tale servizio da parte di RFI, lo Stato si impegna a corrispondere un compenso annuo (lordo IVA), calcolato sulla base dei prezzi per ogni tipologia di linea. Al servizio di messa in disponibilità della rete si aggiungono, nell'ambito del medesimo contratto, altri servizi acquisiti dallo Stato (*Safety*, *Security*, Navigazione) il cui corrispettivo è fissato in ragione delle spese sostenute dal Gestore per la loro produzione.

Nel mese di novembre la proposta di schema di Contratto di Programma 2007-2011 -Parte Servizi è stata trasmessa da RFI al Ministro delle Infrastrutture per il seguito di competenza.

Per l'anno 2008 la Legge Finanziaria 2008 ha previsto stanziamenti per 1.127 milioni di euro complessivi che sono stati posti direttamente a carico del capitolo di pertinenza di RFI in luogo dello stanziamento indistinto sul "Fondo per i trasferimenti correnti alle imprese" che ha caratterizzato lo stanziamento degli anni 2006 e 2007.

La Legge Obiettivo

Nell'ambito del Programma delle infrastrutture strategiche previsto dalla legge n. 443/2001 (Legge Obiettivo) con delibera n. 13 del 5 aprile il CIPE ha espresso parere positivo sulle nuove modalità progettuali e realizzative della 1^a fase funzionale della "linea AV/AC Milano-Verona: sub tratta Treviglio Brescia"; inoltre, nel corso della seduta del 21 dicembre 2007, ha approvato con prescrizioni il progetto preliminare "Raddoppio ferroviario della Pontremolese".

IL SISTEMA ALTA VELOCITÀ/ALTA CAPACITÀ

Il finanziamento del progetto AV/AC

Asse Torino-Milano-Napoli

Con i provvedimenti normativi contenuti nella Legge Finanziaria 2006 e nella Legge Finanziaria 2007, interamente recepiti nel Contratto di Programma 2007-2001 sottoscritto tra RFI ed il Ministero delle Infrastrutture, si è consolidato il livello e le modalità di apporto dello Stato al finanziamento delle attività di completamento del progetto di investimento.

Il *Dossier* di Valutazione elaborato da RFI nel 2006 alla luce dei provvedimenti normativi citati, ha sancito la nuova struttura finanziaria del progetto che individua, unitamente alle risorse stanziare dallo Stato, il ricorso al mercato finanziario quale modalità aggiuntiva di copertura del fabbisogno finanziario residuo del progetto.

Nel corso del 2007 si è proceduto ad un ulteriore affinamento del *Dossier* di Valutazione del progetto che è stato portato all'attenzione del Consiglio di Amministrazione di RFI in data 15 novembre 2007.

Il finanziamento per l'esercizio 2007 degli interventi relativi al Progetto è stato assicurato dall'attuazione dei provvedimenti di finanza pubblica recati dalla Legge finanziaria 2007, già descritti nelle Informazioni di Carattere Generali del Bilancio d'Esercizio 2006 cui si rimanda, e da operazioni con la Capogruppo per il reperimento di risorse dai mercati finanziari.

Con riferimento al reperimento delle risorse dai mercati finanziari si rimanda al medesimo punto delle Informazioni Generali del Bilancio d'Esercizio 2006 per quanto attiene al contratto di mutuo stipulato da Ferrovie dello Stato con Cassa Depositi e Prestiti S.p.A. (di seguito CDP) da destinare alla realizzazione del Progetto AV/AC Torino-Milano-Napoli pari a circa 1.062 milioni di euro.

Nel corso del 2007 tale somma è stata interamente messa a disposizione di RFI e TAV dalla Capogruppo per la prosecuzione dei lavori e complessivamente sono stati erogati 142 milioni di euro a RFI e 920 milioni di euro a TAV. La regolazione dei rapporti *intercompany* è avvenuta mediante la sottoscrizione nei mesi di gennaio e febbraio 2008 di appositi contratti di finanziamento tra RFI, TAV e la capogruppo di importo pari alla quota di netto ricavo ricevuta e aventi condizioni finanziarie e contrattuali pari a quelle assunte dalla Capogruppo stessa nel contratto sottoscritto con CDP.

Ulteriori risorse per il proseguimento dei lavori sono state reperite mediante la sottoscrizione, intervenuta il 10 agosto 2007, da parte della Capogruppo di un contratto con la Banca Europea degli Investimenti (BEI) per il finanziamento del Progetto Torino-Milano-Napoli del valore complessivo massimo di 1 miliardo di euro. Tale importo è stato messo a disposizione dalla Capogruppo alle due Società mediante la sottoscrizione, avvenuta il 17 settembre 2007, di contratti *intercompany*, aventi condizioni finanziarie e contrattuali pari a quelle assunte dalla Capogruppo stessa nel contratto principale sottoscritto con BEI. Alla data del 31 dicembre

2007, sono stati erogati, secondo le necessità finanziarie del Progetto, 39 milioni di euro a RFI e 388 milioni di euro a TAV.

I contributi in conto impianti ricevuti dallo Stato nel corso dell'esercizio 2007 ammontano:

- a 100 milioni di euro, costituenti l'annualità 2007 dei contributi stanziati nell'art. 84 della Legge Finanziaria 2006, oggetto dell'operazione di attualizzazione sopra citata: tali contributi sono stati destinati al pagamento del servizio del debito nei confronti della Capogruppo a valere sugli impegni a sua volta assunti nei confronti di CDP mediante la sottoscrizione del contratto di cui sopra;
- a 320 milioni di euro, pari alla quota dell'80% dell'annualità 2007 dei contributi previsti all'art. 1 comma 964 della Legge Finanziaria 2007. Tale quota, sottoposta al vincolo di cui all'art. 1 comma 758 della stessa Legge, è stata sbloccata dall'art. 3 del decreto-legge n. 159 del 2007, successivamente convertito nella Legge n. 222 dello stesso anno.

Ulteriori esigenze finanziarie del Progetto AV/AC sono state soddisfatte con l'incasso di contributi dalla Comunità Europea ed a valere sul Fondo di Rotazione, per i cui dettagli si fa rimando al paragrafo relativo ai "Finanziamenti per Investimenti" della presente Relazione sulla Gestione.

Come indicato nel Bilancio 2006, con l'accollo a carico dello Stato del debito contratto nell'ambito dei finanziamenti ISPA, disposto dalla Legge Finanziaria, sono state avviate le attività per la liquidazione del patrimonio separato costituito da ISPA a garanzia dei creditori: tale operazione, attualmente in fase di perfezionamento, consentirà la liberazione dei crediti e dei proventi derivanti dallo sfruttamento economico della Linea Torino-Milano-Napoli, precedentemente vincolati nella destinazione al rimborso dei finanziamenti concessi da ISPA, permettendo di coprire i fabbisogni residui del Progetto mediante ricorso al mercato dei capitali tramite operazioni di finanza strutturata, il cui rimborso sarà appunto assicurato dai futuri crediti e proventi delle linee AV/AC.

Inoltre al 31 dicembre 2007 risultano in essere i contratti stipulati nell'ambito della L. 78/1994, di cui si riportano di seguito le principali caratteristiche:

Finanziatore	Data accensione finanziamento	Ammontare del finanziamento	Tasso	Inizio rimborso (1 ^a rata) quota capitale	Inizio pre-ammortamento (solo interessi)	Data estinzione finanziamento
<i>Banche:</i>						
BEI	09/04/1998	361.520	Fisso al 5,44 %	30/09/2005	30/09/1998	31/03/2023
BEI	20/07/1998	258.228	Fisso al 5,26 %	20/07/2005	20/01/1999	20/07/2023
BEI	17/06/1999	1.000.000	Variabile (2)	15/12/2006	15/09/1999	15/03/2024
BEI	14/07/2000	500.000	Stabilito in fase di erogazione (3)	15/12/2008	15/12/2000	(1)
BEI	15/12/2000	32.000	Variabile (2)	15/06/2008	15/06/2001	15/12/2025
BEI	28/12/2001	200.000	Stabilito in fase da erogazione (3)	15/06/2010	15/06/2002	(1)
BEI	14/10/2002	300.000	Stabilito in fase da erogazione (4)	15/06/2011	15/06/2003	(1)
		2.651.748				
<i>Altri Finanziatori:</i>						
Cassa Depositi e Prestiti	15/03/2001	(5) (8) 232.406	Fisso al 5,50%	30/06/2002	31/01/2002	31/12/2021
Cassa Depositi e Prestiti	12/01/2001	(6) (8) 250.000	Variabile (7)	30/06/2004	31/01/2003	31/12/2003
		482.406				
Totale		3.134.154				

(1) A trenta anni dalla data di ogni erogazione.

(2) Il tasso è stato convertito da variabile a fisso a seguito di una operazione di swap di copertura del rischio di tasso del debito.

(3) Fisso per ognuna delle tranches utilizzate.

(4) Fisso per le prime tre tranches, variabile per le successive.

(5) La data si riferisce alla delibera del Consiglio di Amministrazione della Società (in data 5 aprile 2001, a perfezionamento dell'operazione, è intervenuta la delibera del Consiglio di Amministrazione dell'Istituto finanziatore)

(6) La data si riferisce alla delibera del Consiglio di Amministrazione della Società (in data 29 gennaio 2002, a perfezionamento dell'operazione, è intervenuta la delibera del Consiglio di Amministrazione dell'Istituto finanziatore)

(7) Il tasso è stato convertito da variabile a fisso di un'operazione di Swap di copertura del rischio di tasso del debito

(8) Finanziamento successivamente ceduto dalla Cassa DDPP alla CPG Società di cartolarizzazione a.r.l., con un'operazione di cartolarizzazione in accordo alla Legge n. 130/1999

Su alcuni dei contratti di finanziamento sopra riportati, TAV ha stipulato dei contratti di *Interest Rate Swap*, al fine di coprirsi dai rischi connessi alla fluttuazione dei tassi di interesse; tali contratti sono stati parzialmente ceduti a RFI in virtù della scissione societaria della tratta Roma-Gricignano. Le caratteristiche di tali contratti derivati sono evidenziate tra le “Altre Informazioni” della Nota Integrativa al paragrafo “Strumenti finanziari derivati”, a cui si fa rimando.

Il resto del Sistema AV/AC: Milano – Verona, Verona – Padova e Milano – Genova (Terzo Valico dei Giovi)

Con la sottoscrizione del Contatto di Programma 2007-2011 il finanziamento del resto del sistema AV/AC è stato ricondotto nell'alveo degli investimenti finanziati dallo Stato con differenti livelli di priorità.

La progettazione della Milano-Verona, limitatamente alla tratta Treviglio-Brescia e la progettazione del Nodo di Verona sono collocate nel Contratto di Programma tra le opere in corso di esecuzione e le relative attività dispongono della copertura finanziaria da parte dello Stato.

In relazione al disposto del Decreto Legge n. 7 del 31 gennaio 2007, convertito con la Legge n.

40 del 2 aprile 2007, che ha disposto la revoca delle concessioni rilasciate a TAV limitatamente alle tratte Milano – Verona, Verona – Padova e Milano – Genova (Terzo Valico dei Giovi), il CIPE con delibera n. 13 del 5 Aprile 2007 ha disposto che la subtratta AV/AC Treviglio-Brescia, quale 1^ fase funzionale della linea AV/AC Milano-Verona sarebbe dovuta essere affidata in appalto mediante gara ad evidenza pubblica, ai sensi del D.Lgs n. 163/2006.

RFI, per dare attuazione a quanto stabilito dal CIPE, ha avviato il processo di revisione e adeguamento del progetto definitivo della tratta Treviglio-Brescia che il *General Contractor* stava predisponendo per il successivo *iter* autorizzativo.

Le altre attività del resto del sistema e segnatamente:

- le attività realizzative della Treviglio – Brescia e la tratta relativa al Terzo Valico dei Giovi inserite nel Contratto di Programma 2007-2011 in “Tabella B “Opere prioritarie da avviare” ,
- le attività realizzative del Nodo di Verona, il completamento della linea Milano-Verona, unitamente alla tratta AV/AC Verona-Padova collocate ne Contratto di Programma in “Tabella C – Altre opere da realizzare”,

sono attualmente prive della copertura finanziaria integrale che dovrà essere reperita con futuri stanziamenti dello Stato.

RAPPORTO CON I CLIENTI

Generalità

Il mercato di riferimento di RFI, quale Gestore dell'Infrastruttura ferroviaria nazionale ai sensi del D.Lgs. 188/2003, è costituito da imprese ferroviarie e da soggetti richiedenti; in quest'ultima fattispecie, oltre alle imprese ferroviarie, rientrano anche *“persone fisiche o giuridiche con un interesse di pubblico servizio o commerciale ad acquisire capacità di infrastruttura ai fini dell'effettuazione di servizi di trasporto ferroviario, che non svolgano attività di intermediazione (D.Lgs 188/03 art 3 b)”*.

L'oggetto del rapporto contrattuale è costituito nel primo caso dalle tracce orarie – contratto di utilizzo dell'Infrastruttura -con durata annuale (il periodo di validità di un orario ferroviario), nel secondo caso dalla capacità di Infrastruttura espressa in termini generali – Accordo Quadro -con durata pluriennale, di norma cinque anni estendibili fino a dieci *“a motivo dell'esistenza di contratti commerciali specifici connessi a investimenti o rischi di particolare rilievo strettamente connessi all'utilizzazione della capacità acquisita (D.Lgs 188/03 art 23.5)”*.

Relativamente alle Imprese Ferroviarie (di seguito IF) ad oggi il mercato vede:

- n. 49 Licenze rilasciate dal Ministero dei Trasporti;
- n. 25 nuove IF certificate in sicurezza da RFI;
- n. 12 Contratti di utilizzo per lo svolgimento di “Traffico Merci” con nuove IF;
- n. 7 Contratti di utilizzo per lo svolgimento di “Traffico Viaggiatori” a livello locale con le nuove IF;
- n. 2 imprese ferroviarie interessate ad Accordo Quadro per servizi su Infrastruttura AV/AC.

Il mercato segue un *trend* di crescita consolidato con una quota che complessivamente supera di poco il 2% ma raggiunge il 10% sui servizi merci.

Relativamente ai cosiddetti “richiedenti” non imprese ferroviarie il mercato vede:

- n. 21 regioni o Province Autonome come potenziali clienti di RFI;
- n. 7 Regioni titolari di Accordo con RFI per capacità destinata a servizio pubblico locale;
- n. 1 soggetto privato per capacità destinata a servizi charter passeggeri.

PEDAGGIO

Generalità

Per la fatturazione del 2007, tutte le imprese ferroviarie hanno aderito alla metodologia di rendicontazione del pedaggio per tr*km anziché per singolo treno, basata sulla applicazione del DM43/T2000 e successive modifiche e integrazioni, coerente con le indicazioni della

Direttiva UE 14/2001 il cui art 7.6 evidenzia che *“per evitare fluttuazioni sproporzionate e indesiderate i diritti possono essere espressi in medie calcolate su un ragionevole numero di servizi ferroviari e periodi”*.

Nel 2007 si è registrato un decremento dei volumi di produzione dello 0,89% e dell'introito complessivo da pedaggio dello 0,1%. Tale flessione è connessa alla riduzione dei programmi attuata da Trenitalia con l'adeguamento d'orario del 10 giugno 2007. Tuttavia, la buona tenuta degli introiti da pedaggio, evidenzia che sono state utilizzate tracce orarie con più alto valore economico, neutralizzando così anche la mancata autorizzazione di adeguamento al tasso di inflazione programmata, richiesto reiteratamente da RFI al Ministero dei Trasporti.

Nel 2007 è stato applicato per la prima volta il pedaggio AV/AC essendo il 2006 un anno di preesercizio. Tale pedaggio è calcolato conformemente al Decreto 18T del 18 agosto 2006, ponendo la parte fissa pari a 0 e la parte variabile pari € 13,1196 a km. Detto decreto ribadisce il costo dell'energia elettrica pari a € 0,332 a km, come già fissato dal DM 43 T.

Rapporti infragruppo

I ricavi infragruppo derivanti dal pedaggio rappresentano la voce più significativa del conto economico di RFI: l'incidenza percentuale rispetto ai terzi è di circa il 97%.

Rapporti con terzi

I ricavi da pedaggio verso imprese terze fanno registrare nel 2007 sia per il settore merci sia per quello viaggiatori un incremento di circa il 28%.

Sconto ex DM. 44T/2000

Il giorno 3 agosto 2007 è stato pubblicato sulla GU n. 179, il DM 11 luglio 2007 n. 92 T concernente l'applicabilità dello sconto sul canone di utilizzo dell'Infrastruttura ferroviaria.

Il sopraccitato DM afferma in maniera chiara che: *“l'applicabilità dello sconto K2 resta in ogni caso condizionata all'effettiva corresponsione di appositi contributi da parte dello Stato al Gestore dell'Infrastruttura in assenza dei quali non sussiste alcun obbligo da parte del Gestore medesimo di applicare il predetto sconto né il diritto delle Imprese Ferroviarie a rivendicarne l'applicazione...”* e definisce in modo inequivocabile che *“...il presupposto di applicazione dello sconto K2 è da ritenersi venuto meno a partire dal 1 gennaio 2006”*.

Pertanto alla luce del DM 92 T, il Gestore ha richiesto l'integrale corresponsione del pedaggio alle cinque imprese ferroviarie (Rail Traction Company, Nord Cargo, SBB Cargo Italia, Railion Italia e Hupac), che ai sensi dell'art 37 D.Lgs 188/03 avevano presentato ricorso all'Ufficio Regolazione Servizi Ferroviari (URSF) del Ministero dei Trasporti.

Le imprese ferroviarie ricorrenti non hanno ancora coperto il credito relativo al pregresso, in attesa che il TAR si pronunci sul ricorso presentato dalle imprese ferroviarie avverso il DM. In data 22 gennaio 2008 il Consiglio di Stato in sede giurisdizionale ha respinto il ricorso presentato dalle su esposte imprese ferroviarie in quanto *il Gestore dell'Infrastruttura ferroviaria ha completato la predisposizione dei sottosistemi di terra e delle prescrizioni tecniche al fine della circolazione dei treni con agente unico*.

Servizi accessori

I servizi accessori ex art. 20 D. Lgs. 188/2003 erogati nel corso dell'anno 2007, sono i seguenti:

- assistenza alla circolazione di treni speciali, consistente nella predisposizione del programma di inoltro dei treni che effettuano trasporti eccezionali, nel rilascio dell'autorizzazione all'effettuazione del trasporto, nel monitoraggio della regolare circolazione, nella scorta tecnica del convoglio ove necessaria;
- preriscaldamento e climatizzazione treni viaggiatori, consistente nella fornitura della relativa energia elettrica all'impresa ferroviaria prima dell'ingresso in traccia;
- rifornimento idrico, consistente nella fornitura di acqua non potabile per il materiale rotabile;
- fornitura informazioni complementari, relative alla circolazione dei treni attraverso l'accesso ai sistemi informativi di circolazione, al netto degli accessi già remunerati dal pedaggio ai sensi del PIR;
- apertura/abilitazione impianti e/o linee chiuse/impresenziate, a richiesta delle imprese ferroviarie, oltre il periodo di apertura/abilitazione indicato in PIR;
- sgombero dell'Infrastruttura per mezzo di locomotive in composizione ai treni delle imprese ferroviarie, estranea alla causa di ingombro.

Il valore economico registrato nel 2007 complessivamente risulta costante rispetto all'anno precedente.

Accesso alla rete di comunicazione GSM-R

Ad oggi hanno accesso alla rete di telecomunicazione per i collegamenti di servizio terra/treno GSM-R n° 16 imprese ferroviarie insieme ad altri soggetti qualificati che hanno accettato le condizioni generali del servizio offerto nonché il sistema tariffario 2005. Con l'evoluzione della rete GSM-R rispetto al primo periodo di esercizio è stato predisposto dalla Società un nuovo Sistema Tariffario (edizione 2007) utilizzato a partire dal mese di febbraio 2007, che è stato accettato dai soggetti interessati.

Rispetto al 2006 si è registrato un incremento del fatturato del 52%.

Customer Care/Customer satisfaction

Le imprese ferroviarie operative sono state coinvolte in un'indagine mirata a misurare il grado di soddisfazione percepito, con focalizzazione sulla qualità delle relazioni tra RFI e le imprese ferroviarie a diversi livelli, tutti egualmente legati al tema dell'accesso, dalla richiesta di informazioni, alle fasi ante e post contratto, attraverso la compilazione di un Questionario sul Rapporto Cliente/Fornitore.

I risultati emersi dalla rilevazione hanno indicato che la valutazione complessiva del livello di soddisfazione del Cliente è da collocare oltre la sufficienza e si è individuato nell'attività di "Comunicazione" la base per azioni e strategie future.

Performance Regime

Anche per il 2007 è stata seguita la stessa prassi di invio dei dati tecnici ed economici alle imprese ferroviarie, già illustrata al medesimo punto nella Relazione sulla Gestione del Bilancio di Esercizio 2006.

NAVIGAZIONE

Generalità

Il 2007 è stato caratterizzato da un lato dal gravissimo sinistro che ha coinvolto la nave *Segesta Jet* e dall'altro da una forte tensione sindacale dovuta al programma di adeguamento delle tabelle di armamento delle navi bidirezionali.

Relativamente agli elementi caratteristici del 2007 sia con la Sardegna sia con la Sicilia, si riportano i principali dati che hanno caratterizzato la gestione del periodo in esame.

Sardegna

Si è verificata l'interruzione del servizio di traghettamento per 14 giorni a causa alla sosta improrogabile della Nave Traghetto (N/T) Garibaldi per lavori di manutenzione straordinaria ed alla contestuale indisponibilità di una nave di riserva. Successivamente è stata utilizzata la N/T Scilla proveniente dall'impianto di Messina.

Tale interruzione del servizio e la riduzione della domanda (in termini di carri trahettati) da parte di Trenitalia, hanno comportato che i carri trahettati sono stati n° 16.675 con una riduzione del 16,3% rispetto al 2006, la merce trasportata netta è stata pari a 58.108 tonnellate con una diminuzione del 17,8% rispetto al 2006 e la merce trasportata lorda è stata pari a 94.626 tonnellate con una riduzione del 17,9% rispetto al 2006.

Sicilia

Nel 2007 la situazione dei singoli *business* è stata la seguente:

- Trasporto gommato pesante: incremento dei ricavi del 7,4%. Va precisato che a fronte di un forte incremento del primo semestre del 2007, nel secondo semestre si è registrata una riduzione del *trend*, dovuta ad una contrazione del mercato di riferimento, da relazionare sia all'introduzione dell'ecobonus a favore del cabotaggio, sia al calo della domanda;
- Trasporto autovetture: riduzione dei ricavi dell'11,7 % in massima parte riferibile al segmento turistico (riduzione della domanda luglio/settembre);
- Trasporto passeggeri veloce: riduzione dei ricavi del 9,6 % dovuta per la prima metà dell'anno alla riduzione dell'offerta (incidente Segesta) e per il secondo semestre dall'entrata nel mercato di un nuovo vettore (ottobre/dicembre).

L'esercizio ferroviario è stato sviluppato secondo programma, eccezione fatta per il sinistro della nave Segesta. I dati caratteristici nel 2007 sono stati i seguenti:

- corse programmate navi 4 binari n° 20.394 di cui corse rese n° 19.636;
- carrozze passeggeri trasportate n° 66.866 con una riduzione del 6,3% rispetto al 2006;

- carri merci trasportati n° 112.190 con una riduzione del 3,2% rispetto al 2006;
- corse programmate bidirezionali ferrocisterne n° 4.062 di cui corse rese 3.629;
- ferrocisterne trasportate n° 8.592 con un'incremento del 2,6 % rispetto al 2006.

PRINCIPALI EVENTI DELL'ANNO

Gennaio

- **Scissione parziale di TAV "Nodo di Roma"**

Per i contenuti della scissione si rimanda a quanto illustrato nei Principali eventi dell'anno nella Relazione sulla Gestione del Bilancio d'Esercizio 2006 al mese di ottobre. L'evoluzione delle poste attive e passive del patrimonio assegnato alla beneficiaria, con riferimento alla data di efficacia della scissione rispetto a quanto evidenziato dalla situazione patrimoniale al 30 giugno, è stata determinata sulla base della situazione patrimoniale al 31 dicembre 2006. La scissione parziale in oggetto ha riguardato le seguenti voci patrimoniali:

(importi in euro)			
STATO PATRIMONIALE ATTIVO	Valori al 31.12.2006	Scissione Nodo di Roma	Valori netti
B) IMMOBILIZZAZIONI			
II. IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI			
1) Terreni, fabbricati, infrastruttura ferroviaria e portuale	51.458.880.130	129.584.386	51.588.464.516
III. IMMOBILIZZAZIONI FINANZIARIE			
1) Partecipazioni in:			
a) Imprese controllate	3.296.417.797	(94.172.581)	3.202.245.216
2) Crediti:			
a) verso imprese controllate - esigibili entro l'esercizio successivo	131.609.686	(760.962)	130.848.724
Totale B) Immobilizzazioni	62.019.649.634	34.650.843	62.054.300.477
C) ATTIVO CIRCOLANTE			
II. CREDITI			
2) Verso imprese controllate - esigibili entro l'esercizio successivo	39.095.281	(3.491.030)	35.604.251
5) Verso altri b) altri - esigibili entro l'esercizio successivo	2.854.014.207	7.977.679	2.861.991.886
Totale C) Attivo circolante	5.484.360.415	4.486.650	5.488.847.065
TOTALE ATTIVO	67.523.373.161	39.137.493	67.562.510.654

(importi in euro)			
STATO PATRIMONIALE PASSIVO	Valori al 31.12.2006	Scissione Nodo di Roma	Valori netti
A) PATRIMONIO NETTO	33.298.030.449	0	33.298.030.449
D) DEBITI			
9) Debiti verso imprese controllate - esigibili entro l'esercizio successivo	68.170.280	31.353.830	99.524.110
Totale D) Debiti	5.233.397.125	31.353.830	5.264.750.955
E) RATEI E RISCONTI			
II. Altri ratei e risconti	262.978.867	7.783.663	270.762.530
Totale E) Ratei e risconti	262.978.867	7.783.663	270.762.530
TOTALE PASSIVO	67.523.373.161	39.137.493	67.562.510.654

Come previsto dalla Convenzione tra RFI e TAV del 9 dicembre 2003 sul suddetto nodo è in corso il collaudo tecnico amministrativo ad opera di una commissione collaudatrice di esperti esterni incaricati da RFI.

Inoltre alcune procedure tecnico/amministrative ancora da completare sul nodo oggetto di scissione sono state analiticamente descritte in uno specifico allegato agli atti di scissione e rimangono nella piena responsabilità realizzativa della società TAV anche se svolte sui cespiti trasferiti ad RFI.

- **Scissione parziale di TAV “Immobili della Sub-tratta Torino - Novara della tratta ferroviaria AV/AC Torino - Milano”**

Per i contenuti della scissione si rimanda a quanto illustrato nei Principali eventi dell'anno nella Relazione sulla Gestione del Bilancio d'Esercizio 2006 al mese di ottobre.

La scissione è stata effettuata sulla base dei valori patrimoniali alla data del 30 giugno 2006. L'evoluzione delle poste attive e passive del patrimonio assegnato alla beneficiaria, con riferimento alla data di efficacia della scissione rispetto a quanto evidenziato dalla situazione patrimoniale al 30 giugno, è stata determinata sulla base della situazione patrimoniale al 31 dicembre 2006. La scissione parziale in oggetto ha riguardato le seguenti voci patrimoniali:

(valori in euro)			
STATO PATRIMONIALE ATTIVO	Valori al 31.12.2006	2° Scissione TO-NO	Valori netti
B) IMMOBILIZZAZIONI			
II. IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI			
1) Terreni, fabbricati, infrastruttura ferroviaria e portuale	51.458.880.130	4.372.557	51.463.252.686
III. IMMOBILIZZAZIONI FINANZIARIE			
1) Partecipazioni in:			
a) Imprese controllate	3.296.417.797	(13.991.668)	3.282.426.129
2) Crediti:			
a) verso imprese controllate - esigibili entro l'esercizio successivo	131.609.686	(564.798)	131.044.888
Totale B) Immobilizzazioni	62.019.649.634	(10.183.909)	62.009.465.725
C) ATTIVO CIRCOLANTE			
II. CREDITI			
2) Verso imprese controllate - esigibili oltre l'esercizio successivo	512.121.481	14.535.614	526.657.095
b) altri - esigibili entro l'esercizio successivo	2.854.014.207	6.493.632	2.860.507.839
Totale C) Attivo circolante	5.484.360.415	21.029.246	5.505.389.661
TOTALE ATTIVO	67.523.373.161	10.845.337	67.534.218.498

(valori in euro)

STATO PATRIMONIALE PASSIVO	Valori al 31.12.2006	2° Scissione TO-NO	Valori netti
A) PATRIMONIO NETTO	33.298.030.449	0	33.298.030.449
D) DEBITI			
9) Debiti verso imprese controllate - esigibili entro l'esercizio successivo	68.170.280	4.519.962	72.690.242
Totale D) Debiti	5.233.397.125	4.519.962	5.237.917.087
E) RATEI E RISCOINTI			
II. Altri ratei e risconti	262.978.867	6.325.375	269.304.242
Totale E) Ratei e risconti	262.978.867	6.325.375	269.304.242
TOTALE PASSIVO	67.523.373.161	10.845.337	67.534.218.498

Come previsto dalla Convenzione tra RFI e TAV del 9 dicembre 2003 sulle suddette tratte scisse è in corso il collaudo tecnico amministrativo ad opera di una commissione collaudatrice di esperti esterni incaricati da RFI.

- **Convenzione Quadro tra RFI SNCF e RFF**

Nel mese di gennaio 2007 è stata stipulata la Convenzione quadro tra RFI e SNCF (*Société Nationale des Chemins de Fer*) e RFF (*Réseau Ferré de France*), con decorrenza retroattiva dal 1 gennaio 2006, che concerne la gestione delle infrastrutture sui tronchi di linea di confine di Modane e Ventimiglia risalente ai “trattati tra SNCF e l'amministrazione delle Ferrovie dello Stato per la gestione della stazione comune di Modane e della sezione di linea da Modane al confine del 16 e 17 dicembre 1953 e per la gestione della stazione comune di Ventimiglia e della sezione di linea da Ventimiglia al confine del 16 e 17 dicembre 1953”, susseguenti all'accordo intergovernativo tra Francia e Italia del 29 gennaio 1951.

Per i dettagli si rimanda a quanto illustrato nei Fatti di Rilievo intervenuti dopo la chiusura dell'esercizio del Bilancio 2006, nel mese di gennaio 2007.

- **Scissione parziale di RFI “Attività di gestione immobili e servizi dedicati alle persone”**

Il 1° gennaio 2007 ha avuto efficacia, contabile e fiscale, la scissione parziale del ramo d'azienda “Attività di gestione immobili e servizi dedicati alle persone” a favore della Società del Gruppo Ferservizi, i cui dettagli sono illustrati nei Fatti di Rilievo intervenuti dopo la chiusura dell'esercizio del Bilancio 2006, nel mese di gennaio 2007, a cui si fa rimando.

La scissione parziale in oggetto, effettuata sulla base della situazione patrimoniale al 31. ottobre 2006, ed aggiornata alla data di efficacia della scissione, ha riguardato le seguenti voci patrimoniali:

(valori in euro)

STATO PATRIMONIALE ATTIVO	Valori al 31.12.2006	Scissione Facilities	Valori netti
B) IMMOBILIZZAZIONI			
II. IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI			
4) Altri beni	90.434.547	(60.107)	90.374.440
Totale B) Immobilizzazioni	62.019.649.634	(60.107)	62.019.589.527
C) ATTIVO CIRCOLANTE			
II. CREDITI			
4) Verso controllanti			
- esigibili entro l'esercizio successivo	915.974.771	(5.586.108)	910.388.663
5) Verso altri			
a) altre imprese consociate			
- esigibili entro l'esercizio successivo	449.575.881	(2.053.323)	447.522.558
b) altri			
- esigibili entro l'esercizio successivo	2.854.014.207	(255)	2.854.013.952
Totale C) Attivo circolante	5.484.360.415	(7.639.686)	5.476.720.729
TOTALE ATTIVO	67.523.373.161	(7.699.793)	67.515.673.368

(valori in euro)

STATO PATRIMONIALE PASSIVO	Valori al 31.12.2006	Scissione Facilities	Valori netti
A) PATRIMONIO NETTO			
VIII. UTILI (PERDITE) PORTATI A NUOVO	3.730.333	(35.000)	3.695.333
Totale A) Patrimonio netto	33.298.030.449	(35.000)	33.297.995.449
B) FONDI PER RISCHI E ONERI			
7) Altri	1.248.272.710	(119.379)	1.248.153.331
Totale B) Fondi per rischi e oneri	27.516.148.135	(119.379)	27.516.028.756
C) TRATTAMENTO DI FINE RAPPORTO DI LAVORO SUI	1.212.818.585	(6.507.111)	1.206.311.474
D) DEBITI			
7) Debiti verso fornitori			
- esigibili entro l'esercizio successivo	1.732.629.551	(116.139)	1.732.513.412
13) Debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale			
- esigibili entro l'esercizio successivo	127.423.289	(185.042)	127.238.247
14) Altri debiti			
b) verso altri			
- esigibili entro l'esercizio successivo	247.141.191	(737.122)	246.404.069
Totale D) Debiti	5.233.397.125	(1.038.303)	5.232.358.822
TOTALE PASSIVO	67.523.373.161	(7.699.793)	67.515.673.368

- **Rimborso credito IVA**

Nel mese di gennaio 2007 è stato rimborsato ad RFI da Ferrovie dello Stato S.p.A., nell'ambito della procedura IVA di Gruppo, un credito IVA pari ad 19.527.773 euro.

- **Definizione contenzioso Viacom Express (ex Smafer)**

In data 16 gennaio 2007 è stato definito un atto transattivo con la società Viacom Express (ex Smafer – oggi CBS Outdoor) che ha riguardato una diversa interpretazione del contratto

inerente la pubblicità nelle stazioni e sui treni relativamente alla metodologia di calcolo del Canone Minimo Garantito per gli esercizi 2000, 2001, 2002, 2003 fino a giugno 2004, data di scadenza della Convenzione del 1992 tra Ferrovie dello Stato e Viacom Express. Gli effetti di tale transazione sono stati recepiti nel bilancio 2006 a cui si fa rimando per ulteriori informazioni.

- **Sinistro Segesta Jet**

Il 15 gennaio la nave veloce per trasporto passeggeri Segesta *Jet*, della flotta sociale, in navigazione tra Reggio Calabria e Messina, è entrata in collisione con la nave portacontainer Susan Borchard in navigazione verso il Medio Oriente.

Nella collisione hanno perso la vita quattro componenti dell'equipaggio della Segesta *Jet*, dipendenti di RFI; la nave ha subito danni che ne fanno prevedere la "perdita totale".

Sul sinistro sono state aperte tre inchieste, tuttora in corso: una di RFI, una della Procura della Repubblica di Messina ed una del Ministero dei Trasporti.

Si rappresenta che, anche qualora venisse accertata una responsabilità di RFI nell'accaduto, sia i danni alla nave, per un importo pari a circa il suo valore di iscrizione a Libro Cespiti, che i danni a terzi, sono coperti dalle polizze assicurative in vigore.

Febbraio

- **Rete AV/AC Milano-Verona, Verona-Padova e Milano-Genova.**

A seguito dell'entrata in vigore dell'art. 12 del decreto legge n. 7 del 31 gennaio 2007, di cui si è illustrato nei Fatti di Rilievo intervenuti dopo la chiusura dell'esercizio nel mese di febbraio 2007 del Bilancio 2006 a cui si fa rimando, con Ordinanza del 23 maggio 2007 il TAR del Lazio ha disposto, in relazione ai ricorsi presentati dai *General Contractor* affidatari delle tratte AV/AC di cui trattasi, la devoluzione al giudizio della Corte di Giustizia della Comunità Europea ai sensi dell'art. 234 del Trattato, della questione interpretativa relativa all'art. 12 del decreto legge n. 7 del 31 gennaio 2007, convertito con modificazioni nell'art. 13 della legge n. 40 del 2 aprile 2007, con riferimento alle disposizioni di cui agli articoli n. 43, 49 e 56 del Trattato ed ai principi comunitari in materia di certezza del diritto e di tutela dell'affidamento. Inoltre, nelle more della definizione della questione interpretativa come sopra rimessa in via pregiudiziale alla Corte di Giustizia, il TAR del Lazio ha sospeso l'esecuzione degli atti impugnati, adottati in conseguenza della revoca delle concessioni rilasciate nei confronti di TAV per le tratte AV/AC Milano-Verona, Milano-Genova e Verona-Padova, sospendendo altresì il giudizio in corso fino alla pronuncia della Corte di Giustizia della Comunità Europea sulla prospettata questione pregiudiziale.

Avverso tale ordinanza, rispettivamente RFI, TAV, la Presidenza del Consiglio dei Ministri ed il Ministero dei Trasporti, in data 10 settembre 2007 hanno dispiegato appello presso il Consiglio di Stato, chiedendo l'annullamento della ordinanza medesima e delle misure cautelari ivi disposte, con ogni conseguenza di ragione e di legge.

In esito all'udienza del 9 ottobre 2007, il Consiglio di Stato, con ordinanza n. 5211/2007 ha accolto i ricorsi in appello, previa riunione degli stessi e, per l'effetto, in riforma dell'ordinanza

cautelare impugnata, ha respinto la domanda cautelare proposta in primo grado dai Consorzi appellati.

Pertanto, a seguito della predetta ordinanza del Consiglio di Stato, il contenzioso in questione prosegue allo stato presso la Corte di Giustizia della Comunità Europea, cui, come detto, il TAR Lazio ha rimesso la questione.

- **Società terminalistiche**

L'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato in data 08 febbraio 2006 ha segnalato con la AS 365 prot.13243/06 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 S.p.A. da parte di Trenitalia S.p.A. controllata del Gruppo FS.

La società CEMAT, in virtù di una consuetudine risalente al regime di monopolio dei servizi ferroviari riconducibile all'ex azienda autonoma Ferrovie dello Stato, fornisce *de facto* servizi di terminalizzazione in 20 dei 46 terminali affidati in concessione ad RFI, influenzando in tal modo pesantemente le attività di trasporto, potendo determinare la priorità tra le imprese che vi accedono, le modalità di fornitura e il livello delle tariffe.

Tale circostanza determina una situazione di asimmetria fra i concorrenti nel mercato del trasporto di cui deve necessariamente farsi carico RFI assumendo direttamente la produzione di tali servizi ovvero affidando i servizi a soggetti indipendenti dalle imprese ferroviarie.

RFI ha condiviso nell'ambito del Gruppo FS le strategie finalizzate ad assicurare, sotto la propria responsabilità, la copertura di tutta la rete per i bacini di traffico, secondo la logica desumibile dalle indicazioni del MIT e riportate nelle bozze dei decreti attuativi del D.Lgs. n. 188/2003.

E' stato identificato, quindi, il reticolo ottimale dei terminali in grado di assicurare la copertura di tutta la rete per i bacini di traffico ed RFI ha individuato gli impianti che, *in primis*, dovranno rientrare sotto la responsabilità del Gestore dell'Infrastruttura.

Conseguentemente è stata avviata la ricognizione dei rami di azienda (risorse, personale, contratti, etc.) associati agli impianti identificati per predisporre la cessione da CEMAT, attuale Gestore, ad RFI, previo idoneo processo di analisi e adeguata valorizzazione.

- **Interventi sul capitale sociale**

In data 23 giugno 2006 l'Assemblea Straordinaria dei Soci ha deliberato l'aumento del capitale sociale, versato e sottoscritto dall'unico socio Ferrovie dello Stato S.p.A. in data 31 gennaio 2007 per un importo pari a 250.000.000 euro.

La dichiarazione di aumento del capitale sociale da 32.603.697.107 euro a 32.853.697.107 euro è stata depositata in data 23 febbraio 2007 al Registro delle Imprese in C.C.I.A.A. di Roma.

Al riguardo si precisa che il suddetto aumento è relativo alla capitalizzazione di RFI ampiamente commentata nei Principali eventi dell'Anno del Bilancio 2006, nel mese di giugno 2006, cui si fa rimando.

Marzo

- **Accordi con Enti Locali**

Il 20 marzo 2007 è stato stipulato con il Comune di Milano un accordo che definisce, a livello quantitativo generale, interventi di potenziamento del sistema ferroviario milanese ed interventi di riassetto urbanistico di un'estesa area (circa 1.000.000 mq) inserita nel tessuto urbano di Milano.

Aprile

- **Contratto per l'“attività di gestione immobili e servizi dedicati alle persone”**

Dal 2 aprile 2007 è in vigore il nuovo contratto tra Ferservizi, RFI, Trenitalia ed Italferr che regola l'“attività di gestione immobili e servizi dedicati alle persone” a seguito della scissione parziale del ramo d'azienda che ha avuto effetto contabile e fiscale a partire dal 1° gennaio 2007, come descritto nei principali eventi del mese di gennaio della presente relazione.

- **Contratti S.EL.F. - RFI**

In data 16 aprile 2007 sono stati stipulati tra S.EL.F. e RFI i seguenti contratti:

- di locazione, in forza del quale questa Società ha assunto la piena disponibilità delle linee elettriche (863,718 Km) di proprietà di RFI, facenti parte della Rete di Trasmissione Nazionale;
- di affidamento, da parte di questa Società a RFI, delle prestazioni di esercizio e di manutenzione ordinaria e straordinaria degli elementi di impianto facenti parte della porzione di rete di trasmissione nazionale in locazione a S.EL.F., il cui canone è pari a quanto percepito dal Gestore (TERNA) in forza della stipulanda Convenzione al netto del corrispettivo previsto nel contratto di locazione con RFI e dei propri costi di struttura.

I contratti sopra indicati dovranno essere allegati alla Convenzione che, alla stessa stregua del D.M. 22 dicembre 2000, dovrà essere stipulata tra S.EL.F. e TERNA.

La sottoscrizione di tale atto permette a S.EL.F., veicolo societario predisposto da RFI in ottemperanza del c.d. Decreto Bersani (D.Lgs. n. 79/99), di vedere inseriti nella Rete di Trasmissione Nazionale oltre ai 712,08 Km della rete elettrica di RFI, già in tale ambito e per i quali TERNA corrisponde - direttamente ad RFI - un canone annuo, ulteriori 151,638 Km, già individuati dal DM 23 dicembre 2002.

Giugno

- **Nomina nuovo Amministratore Delegato**

In data 25 giugno 2007 il Consiglio di Amministrazione di RFI ha nominato Amministratore Delegato l'ing. Michele Mario Elia, conferendogli i poteri, gli incarichi ed i mandati attribuiti da precedenti delibere del Consiglio ed ancora in corso, tra cui quelli relativi al progetto “Pegasus” ed alla rivista “Argomenti RFI”.

Luglio

- **Decreto Legge n. 81 del 2 luglio 2007**

Con Decreto Legge n. 81 del 2 luglio 2007 pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 151 sono state emanate “Disposizioni urgenti in materia finanziaria”, che prevedono stanziamenti addizionali alla Legge Finanziaria per l’anno 2007 anche al Gruppo FS. In data 2 agosto 2007 il suddetto decreto è stato definitivamente approvato e convertito in Legge con atto del Senato n. 1739 pubblicata nella Gazzetta Ufficiale n. 190 del 17 agosto 2007.

In particolare relativamente all’anno 2007 per RFI è previsto uno stanziamento addizionale in conto impianti ed in conto esercizio, come meglio evidenziato nel paragrafo “Rapporti con lo Stato”.

- **Servizio di Polizia ferroviaria**

In data 3 luglio 2007, con disposizione di Gruppo dell’AD di FS, è stata trasferita la gestione relativa al servizio di Polizia ferroviaria da FS ad RFI che, in maniera centralizzata per tutto il Gruppo e in una logica di *service* verso le altre Società del Gruppo, in continuità con le modalità già utilizzate da FS fino ad oggi, ne verifica l’attuazione, producendo periodica reportistica alle competenti strutture delle Società interessate.

Ciò al fine di favorire la massimizzazione delle sinergie e la razionalizzazione dei costi per il Gruppo in ambito di protezione aziendale, con particolare riferimento agli aspetti legati al presidio delle esigenze connesse al servizio di Polizia ferroviaria.

- **Corridoio 5: nasce il GEIE per il tratto Valencia – Lione – Torino – Lubjana – Budapest**

Nel mese di Marzo 2005 è stato siglato tra la Commissione Europea e gli *stakeholders* ferroviari (CER, EIM, UNIFE, ERA, UIC) un *Memorandum of Understanding* (MoU) con il quale i firmatari si impegnano a promuovere la realizzazione di collegamenti ferroviari interoperabili.

Sono stati definiti 6 corridoi interoperabili europei prevalentemente dedicati al traffico merci internazionale di lunga distanza, selezionati come prioritari per volume di traffico e considerati di importanza strategica per accelerare lo sviluppo dell’interoperabilità anche su altre linee/aree europee.

Al fine di garantire l’impegno dei singoli Paesi alla realizzazione dell’opera, la Commissione Europea ha sollecitato l’impegno esplicito da parte dei rispettivi Ministeri e la costituzione di un GEIE che possa fungere da interfaccia unico verso la Commissione Europea, rappresentando tutte le istanze tecniche ed amministrative del corridoio, con particolare riferimento alla gestione delle richieste di finanziamento ed alle connesse attività.

In data 19 luglio 2007 è stato costituito a Roma il Gruppo Europeo di Interesse Economico (GEIE) per l’interoperabilità delle reti ferroviarie del corridoio “D” Valencia – Lione – Torino – Lubjana – Budapest, nell’ambito del Corridoio 5 (Lisbona – Kiev): i soci fondatori sono i

Gestori dell'Infrastruttura ferroviaria di Spagna (ADIF), Francia (RFF), Slovenia (SZ) ed Italia (RFI).

Michele Mario Elia, amministratore delegato di RFI, è stato nominato presidente.

Nel corso della prima assemblea generale, riunitasi a Roma, i soci del GEIE "Corridoio D" hanno deliberato la presentazione di richiesta di co-finanziamenti comunitari (pari al 50% del valore dei costi di realizzazione) per l'installazione del sistema interoperabile di distanziamento in sicurezza dei treni (ERTMS-ETCS). Per i dettagli si rimanda al paragrafo tecnologie integrate AV, della Relazione sulla Gestione del presente Bilancio.

- **Stipula del IV *Addendum* al Contratto di Programma 2001 - 2005**

In data 26 luglio 2007 è stato stipulato il IV *Addendum* al Contratto di Programma 2001-2005, trasmesso dal Ministero delle Infrastrutture in data 30 luglio 2007 alla Corte dei Conti per la sottoposizione al controllo preventivo di legittimità e per gli ulteriori adempimenti di competenza e da quest'ultima registrato in data 3 ottobre 2007. Per maggiori approfondimenti si fa rimando al paragrafo dei Rapporti con lo Stato della presente Relazione sulla gestione.

- **Decreto del Ministero dell'Economia e delle Finanze inerente la determinazione delle quote annue di ammortamento ai fini fiscali**

In data 23 luglio il Ministero dell'Economia e delle Finanze ha emanato un Decreto con cui viene stabilito che *"ai fini fiscali, le quote di ammortamento annue del costo complessivo degli investimenti finalizzati alla realizzazione dell'Infrastruttura ferroviaria sono determinate per RFI in coerenza con le quote di ammortamento annuo come determinate, in conformità a quanto previsto ai fini civilistici dall'articolo 1 comma 87 della legge 23 dicembre 2005 n° 266 integrati da quanto previsto dal comma 86 nella parte in cui prevede che i contributi in conto impianti si considerano fiscalmente irrilevanti e quindi non riducono il valore fiscale del bene"*.

Agosto

- **Accordo RFI-Centostazioni sugli spazi occupati dal Dopolavoro ferroviario (DLF) nelle stazioni del network Centostazioni**

In data 6 agosto 2007 è stato sottoscritto un accordo tra RFI e Centostazioni sugli spazi occupati dal DLF nelle stazioni in gestione di Centostazioni i cui effetti sono recepiti nel presente Bilancio.

- **Collaudo della tratta AV/AC Roma – Napoli – 1° Lotto funzionale Roma – Gricignano**

In data 27 agosto 2007 l'Amministratore Delegato di RFI ha approvato il Collaudo e relativo *Addendum* della tratta AV/AC Roma – Napoli – 1° Lotto funzionale Roma – Gricignano, a

seguito della conclusione dell'*iter* tecnico e amministrativo di collaudo delle opere completate entro il 19 dicembre 2005.

Settembre

- **Accordo quadro su linee AV/AC**

In data 10 settembre 2007 il Ministero dei Trasporti ribadisce che il rilascio della licenza e del successivo titolo autorizzatorio per l'esercizio del trasporto ferroviario prevede che le imprese debbano rispondere ai requisiti previsti dall'art. 7, comma 1, del D.Lgs 8 luglio 2003, n. 188, in particolare *“che dispongano direttamente, o si impegnano, con la presentazione di un dettagliato piano aziendale, a disporre dal momento dell'inizio dell'attività: a) di materiale rotabile; b) del personale incaricato della guida e dell'accompagnamento dei convogli; c) della copertura assicurativa per la responsabilità civile in caso di incidenti...”* confermando quanto già disposto nel dicembre 2003 dallo stesso Ministero a seguito delle segnalazioni fatte da RFI sin dal 2001 in relazione all'esigenza di idonei requisiti per il rilascio delle licenze alle Imprese ferroviarie.

- **Contratto di Prestito FS e RFI/TAV**

In data 17 settembre 2007 è stato stipulato un Contratto di Prestito Infragrupo tra Ferrovie dello Stato e RFI/TAV, del valore di 1 miliardo di euro, finalizzato alla copertura dei fabbisogni per la prosecuzione degli interventi relativi al sistema AV/AC Torino-Milano-Napoli. Per maggiori approfondimenti si rimanda al paragrafo sul finanziamento del progetto AV/AC – Asse Torino-Milano-Napoli della Relazione sulla Gestione del presente Bilancio.

Ottobre

- **Decreto Legge n. 159**

In data 1 ottobre è stato emanato il Decreto fiscale n. 159 collegato alla Finanziaria "Interventi urgenti in materia economico-finanziaria, per lo sviluppo e l'equità fiscale", successivamente convertito con la Legge n. 222 del 22 novembre 2007.

Il decreto, all'art. 2 commi 1 e 2, ha autorizzato lo stanziamento per l'anno 2007 di ulteriori risorse finanziarie, per un valore complessivo di 1.035 milioni di euro come meglio evidenziato nel paragrafo "Rapporti con lo Stato".

- **Roma Tiburtina: parte il cantiere per la nuova stazione dell'Alta Velocità**

Il progetto "Roma Tiburtina" si inserisce nell'ambito di due importanti interventi per la città di Roma, quali la realizzazione della nuova Stazione di Roma Tiburtina, che verrà finanziata dai proventi dell'operazione per la parte non coperta da finanziamenti pubblici, e la riqualificazione e trasformazione urbanistica di un'area di circa 92 ettari nella zona dei quartieri di Nomentano e Pietralata.

Per la realizzazione del progetto RFI utilizzerà un veicolo societario, NewCo (Tiburtina Sviluppo Immobiliare S.p.A.), a cui RFI conferirà un diritto di proprietà ovvero un diritto di superficie per un periodo minimo di 60 anni sulle aree conferite.

In data 2 ottobre è stata consegnata l'area di cantiere a Coop 7, l'impresa che si è aggiudicata i lavori per la realizzazione dell'opera.

La nuova stazione non sarà solo il punto di arrivo e partenza nella Capitale dei treni ad Alta Velocità italiani e stranieri, ma diventerà anche il più importante nodo di scambio della rete di mobilità urbana e metropolitana romana.

Il fermo dell'appalto relativo alle opere di stazione, determinato dal procedimento giudiziale per ricorso in fase di gara, si è risolto con l'accoglimento del ricorso stesso da parte del Consiglio di Stato e conseguente affidamento all'impresa seconda classificata, la consegna dei lavori a quest'ultima è avvenuta nel mese di ottobre. Il termine contrattuale di ultimazione dei lavori è fissato nel mese di settembre 2009.

- **Procedimento sanzionatorio dell'Autorità Garante della Concorrenza e del mercato**

In riferimento alla costituzione della Società Terminal Tremestieri, già descritta nel bilancio 2006, l'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato (AGCM) ha aperto il 27 luglio u.s. un procedimento sanzionatorio nei confronti di RFI ai sensi dell'art. 8 della legge 287/90, che prevede una sanzione nei confronti delle imprese in monopolio legale che violino l'obbligo di comunicare la costituzione e l'acquisizione del controllo di società che operino in mercati diversi da quelli in cui rientrano le attività oggetto di monopolio.

L'8 agosto RFI ha fatto pervenire all'Autorità una memoria difensiva, chiedendo l'archiviazione del procedimento o, comunque, la riduzione della sanzione, in considerazione della non dolosità della violazione, della brevità della sua durata e della limitatezza dell'ambito territoriale interessato.

L'Autorità, il 10 ottobre, ha chiuso il procedimento con un provvedimento che accerta la violazione contestata e la relativa sanzione.

- **Aumento di capitale sociale società Porta Sud**

Il Consiglio di Amministrazione di RFI in data 12 ottobre ha deliberato di approvare la proposta di aumento del capitale sociale della società Porta Sud per complessivi 428.500 euro. Tale aumento andrà in parte a ripianare le perdite pregresse; l'operazione ha comportato un impegno finanziario di RFI per 149.975 euro.

- **Agenzia Nazionale per la sicurezza delle ferrovie**

Il 23 ottobre 2007 è entrato in vigore il D.Lgs. n. 162 del 10 agosto 2007, di recepimento delle Direttive CE 49/2004 sulla sicurezza ferroviaria e 51/2004 recante modifiche alla 91/440 con cui è stata istituita l'Agenzia Nazionale per la sicurezza delle ferrovie, come meglio evidenziato nel paragrafo "Sicurezza dell'esercizio" della presente Relazione sulla gestione.

Il 31 ottobre è stata emanata la Direttiva 169T con cui il Ministero dei Trasporti disciplina nel dettaglio alcuni aspetti del DL 162/07 suddetto.

- **Contratto di Programma 2007 – 2011, Parte Investimenti**

In data 31 ottobre è stato sottoscritto tra RFI e il Ministero delle Infrastrutture il Contratto di Programma 2007 – 2011, successivamente registrato dalla Corte dei Conti in data 28 dicembre 2007, come meglio evidenziato nel paragrafo relativo ai “Rapporti con lo Stato”.

Novembre

- **Accordo per il Nodo di Roma**

In data 23 novembre 2007 è stato siglato il protocollo d'intesa tra la Provincia di Roma e Rete Ferroviaria Italiana per l'attuazione di interventi tecnologici sulle infrastrutture ferroviarie nel territorio provinciale e per il potenziamento degli *standard* qualitativi e quantitativi del servizio di trasporto ferroviario.

Il piano di interventi prenderà il via nel 2008 e prevede più treni, maggiore puntualità e una rete ferroviaria più funzionale per far muovere un territorio che ha 556 Km di binari, 101 stazioni e che nel 2007 (gennaio-ottobre) ha fatto registrare un incremento dei viaggiatori del 10% (+30.000 al giorno) lungo le 8 linee ferroviarie che attraversano la provincia di Roma.

Dicembre

- **Scissione parziale aree non strumentali a favore di FS Logistica**

In data 21 dicembre è stato sottoscritto tra RFI e FS Logistica l'atto di scissione parziale, in esecuzione della delibera dell'Assemblea Straordinaria del 30 ottobre, con assegnazione ad FS Logistica di un compendio patrimoniale, non più funzionale all'attività istituzionale del Gestore dell'Infrastruttura, costituito da dieci porzioni di impianti ubicati nei seguenti terminali merci e, precisamente: Alessandria-Smistamento, Bari Laminata-Ferruccio, Bologna San Donato, Brescia Scalo, Marcianise-Maddaloni, Milano Smistamento, Novara Boschetto, Padova Campo di Marte, Torino Orbassano, Verona Porta Nuova. Le aree oggetto di scissione coprono un totale di 2 milioni di metri quadri.

Il progetto di scissione è stato redatto sulla base delle situazioni patrimoniali delle società partecipanti al 30 giugno 2007 ed avrà effetto dal 1 gennaio 2008; i valori delle attività costituenti il compendio patrimoniale tengono conto del deperimento economico alla data del 31 dicembre 2007.

Con riferimento alla situazione patrimoniale sopra citata, il valore effettivo del patrimonio netto assegnato alla società beneficiaria è pari all'importo di 268.673.758 euro; conseguentemente il capitale sociale di RFI si ridurrà di pari importo mediante annullamento di n. 268.673.758 azioni del valore nominale di 1 euro ciascuna.

La scissione parziale in oggetto ha riguardato le seguenti voci patrimoniali:

(importi in euro)

STATO PATRIMONIALE ATTIVO	Valori al 30.06.2007	Valori assegnati	Valori netti
B) IMMOBILIZZAZIONI			
I. IMMOBILIZZAZIONI IMMATERIALI			
Totale I	868.090.708	0	868.090.708
II. IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI			
1) Terreni, fabbricati, infrastruttura ferroviaria e portuale	52.297.943.280	268.673.758	52.029.269.522
Totale II	57.572.660.660	268.673.758	57.303.986.902
III. IMMOBILIZZAZIONI FINANZIARIE			
Totale III	4.694.196.178	0	4.694.196.178
Totale B) Immobilizzazioni	63.134.947.546	268.673.758	62.866.273.788
C) ATTIVO CIRCOLANTE			
I. RIMANENZE			
Totale I	196.739.215	0	196.739.215
II. CREDITI			
Totale II	7.984.720.519	0	7.984.720.519
III. ATTIVITÀ FINANZIARIE CHE NON COSTITUISCONO IMMOBILIZZAZIONI			
Totale III	0	0	0
IV. DISPONIBILITÀ LIQUIDE			
Totale IV	93.081.680	0	93.081.680
Totale C) Attivo circolante	8.274.541.414	0	8.274.541.414
D) RATEI E RISCONTI			
Totale D) Ratei e risconti	19.956.721	0	19.956.721
TOTALE ATTIVO	71.429.445.681	268.673.758	71.160.771.923

(importi in euro)

STATO PATRIMONIALE PASSIVO	Valori al 30.06.2007	Valori assegnati	Valori netti
A) PATRIMONIO NETTO			
I. CAPITALE	32.853.697.107	268.673.758	32.585.023.349
VIII. UTILI (PERDITE) PORTATI A NUOVO	(193.250.913)	0	(193.250.913)
IX UTILE (PERDITA) DEL PERIODO	(7.368.835)	0	(7.368.835)
Totale A) Patrimonio netto	33.540.626.615	268.673.758	33.271.952.857
B) FONDI PER RISCHI E ONERI			
Totale B) Fondi per rischi e oneri	27.289.285.668	0	27.289.285.668
C) TRATTAMENTO DI FINE RAPPORTO DI LAVORO SUBORDINATO			
	1.187.769.859	0	1.187.769.859
D) DEBITI			
Totale D) Debiti	9.127.535.618	0	9.127.535.618
E) RATEI E RISCONTI			
Totale E) Ratei e risconti	284.227.921	0	284.227.921
TOTALE PASSIVO	71.429.445.681	268.673.758	71.160.771.923

- **Scissione parziale di Trenitalia mediante assegnazione del ramo d'azienda "Manovra" in favore di RFI**

In data 28 dicembre 2007 è stato sottoscritto l'atto di scissione parziale di Trenitalia S.p.A. mediante assegnazione di parte del suo patrimonio costituito dal Ramo d'Azienda denominato "Servizi di Manovra" in favore di RFI S.p.A. il cui progetto era stato approvato dalle Assemblee straordinarie di RFI S.p.A. e di Trenitalia S.p.A. in data 18 aprile 2007. L'atto è stato registrato presso il registro delle imprese il 31 dicembre 2007 per cui la sua decorrenza giuridica e contabile è il 01 gennaio 2008. La scissione comporterà per Trenitalia S.p.A. la riduzione del capitale sociale per un importo di 48.000 euro ed un corrispondente aumento di capitale per RFI S.p.A.

Di seguito si riporta il dettaglio del ramo d'azienda oggetto della scissione riferita alla situazione patrimoniale del 30 settembre 2007:

(importi in euro)

STATO PATRIMONIALE ATTIVO**Ramo d'azienda MANOVRA****B) IMMOBILIZZAZIONI**

6)	Immobilizzazioni in corso e acconti	266.475
7)	Altre	851.213
	Totale I	1.117.688
II. IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI		
	Terreni e	
1)	Fabbricati	
2)	Materiale rotabile ed imp. Industriali	10.688.657
3)	Attrezzature industriali e commerciali	592.019
4)	Altri beni	164.139
5)	Immobilizzazioni in corso e acconti	496.452
	Totale II	11.941.267
Totale B) Immobilizzazioni		13.058.955
C) ATTIVO CIRCOLANTE		
II. CREDITI		
1)	Verso clienti	
	- esigibili entro l'esercizio successivo	2.137.884
	b) altri	
	- esigibili entro l'esercizio successivo	95.564
	Totale 5)	95.564
	Totale II	2.233.448
IV. DISPONIBILITÀ LIQUIDE		
3)	Denaro e valori in cassa	37.923.504
Totale C) Attivo circolante		40.156.952
Totale D) Ratei e risconti		-
TOTALE ATTIVO (A+B+C+D)		53.215.907

(importi in euro)

STATO PATRIMONIALE PASSIVO	Ramo d'azienda MANOVRA
A) PATRIMONIO NETTO	
I. CAPITALE	48.000
Totale capitale sociale e riserve	48.000
Totale A) Patrimonio Netto	48.000
B) FONDI PER RISCHI E ONERI	
6) Altri	6.174
Totale B) Fondi per rischi e oneri	6.174
C) TRATTAMENTO DI FINE RAPPORTO	44.181.129
D) DEBITI	
7) Debiti verso fornitori	
- esigibili entro l'esercizio successivo	1.411.183
13) Debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale	
- esigibili entro l'esercizio successivo	1.538.714
b) verso altri	
- esigibili entro l'esercizio successivo	6.030.707
	Totale 14) 6.030.707
Totale D) Debiti	8.980.604
E) RATEI E RISCONTI	
Totale E) Ratei e risconti	0
TOTALE PASSIVO (A+B+C+D+E)	53.215.907

- **Modifica della Convenzione RFI TAV del 9 dicembre 2003**

In data 18 dicembre 2007 è stato sottoscritto tra RFI e TAV il primo atto modificativo alla convenzione del 9 dicembre 2003. Con tale atto si è provveduto a modificare l'ambito di responsabilità tra RFI e TAV nella realizzazione dei progetti del Sistema AV/AC, con l'attribuzione a RFI della committenza dei Nodi AV/AC di Roma, Bologna e Napoli..

Inoltre con lo stesso atto modificativo alla convenzione, le parti si sono date atto dell'intervenuto scioglimento della convenzione stessa limitatamente alle tratte AV/AC Terzo Valico dei Giovi, Milano – Verona e Verona – Padova del Resto del Sistema, secondo quanto stabilito dalla legge n. 40 del 2 aprile 2007.

- **Scissione parziale di TAV dei Nodi di Bologna, Roma, Napoli e della ulteriore porzione funzionale del 2° lotto funzionale Modena est - Bologna.**

In data 29 dicembre è stato sottoscritto tra RFI e TAV l'atto di scissione parziale, in esecuzione della delibera dell'Assemblea Straordinaria del 26 ottobre, con assegnazione ad RFI dei rami d'azienda denominati: Nodo di Napoli, Nodo di Roma, Nodo di Bologna e del 2° lotto funzionale Modena est – Bologna della tratta Modena – Bologna.

Il valore del patrimonio netto assegnato a RFI è pari ad euro 186.450.518 di cui euro 180.709.056 quale capitale sociale e euro 5.741.162 quale riserva costituita da versamenti in conto futuro aumento di capitale.

La scissione è stata effettuata sulla base dei valori patrimoniali alla data del 30 giugno 2007 ed avrà effetto dal 1 gennaio 2008. L'evoluzione delle poste attive e passive del patrimonio assegnato alla beneficiaria, con riferimento alla data di efficacia della scissione rispetto a quanto evidenziato dalla situazione patrimoniale al 30 giugno, verranno determinate sulla base della situazione patrimoniale al 31 dicembre 2007.

Di seguito si riporta il dettaglio patrimoniale dei rami d'azienda assegnati ad RFI:

DETTAGLIO PATRIMONIALE SOCIETA' SCISSA AL 30 GIUGNO 2007

STATO PATRIMONIALE ATTIVO	Nodo di Bologna	Nodo di Napoli	Nodo di Roma	Modena- Bologna	Totale
B) IMMOBILIZZAZIONI					
III. IMMOBILIZZAZIONI FINANZIARIE					
2) Crediti:					
d) verso altri					
- esigibili oltre l'esercizio successivo	15.769.317	0	0	8.660.871	24.430.188
Totale 2)	15.769.317	0	0	8.660.871	24.430.188
Totale III	15.769.317	0	0	8.660.871	24.430.188
Totale B) Immobilizzazioni	15.769.317	0	0	8.660.871	24.430.188
C) ATTIVO CIRCOLANTE					
I. RIMANENZE					
3) Lavori in corso su ordinazione	184.283.564	69.733.988	1.167.821	19.586.221	274.771.594
5) Acconti	1.919.070	294.867			2.213.937
Totale I	186.202.634	70.028.855	1.167.821	19.586.221	276.985.531
II. CREDITI					
2) Verso Controllate					
- partita creditoria da scissione	7.289.099	7.583.605	4.239.472	(4.919.543)	14.192.633
	7.289.099	7.583.605	4.239.472	(4.919.543)	14.192.633
5) Verso altri					
b) altri					
- esigibili entro l'esercizio successivo	11.284.195	2.063.343	856.695		14.204.233
	11.284.195	2.063.343	856.695	0	14.204.233
Totale II	18.573.294	9.646.948	5.096.167	(4.919.543)	28.396.866
Totale C) Attivo circolante	204.775.928	79.675.803	6.263.988	14.666.678	305.382.397
TOTALE ATTIVO (B+C)	220.545.245	79.675.803	6.263.988	23.327.549	329.812.585

DETTAGLIO PATRIMONIALE SOCIETA' SCISSA AL 30 GIUGNO 2007

STATO PATRIMONIALE PASSIVO	Nodo di Bologna	Nodo di Napoli	Nodo di Roma	Modena- Bologna	Totale
A) PATRIMONIO NETTO					
I. CAPITALE SOCIALE	122.512.993	47.815.018		10.381.045	180.709.056
VII. ALTRE RISERVE					
2. Versamento futuro aumento Capitale Sociale	1.686.183	350.057	146.639	3.558.583	5.741.462
Totale VII	1.686.183	350.057	146.639	3.558.583	5.741.462
Totale A) Patrimonio Netto	124.199.176	48.165.075	146.639	13.939.628	186.450.518
D) DEBITI					
7) Debiti verso fornitori					
- esigibili entro l'esercizio successivo	57.774.753	17.580.025	2.817.713		78.172.491
	57.774.753	17.580.025	2.817.713	0	78.172.491
11) Debiti verso controllanti					
- esigibili entro l'esercizio successivo	7.870.947	10.245.988	2.448.316	727.050	21.292.301
- esigibili oltre l'esercizio successivo	15.769.317			8.660.871	24.430.188
	23.640.264	10.245.988	2.448.316	9.387.921	45.722.489
Altri					
14) debiti					
a) verso altre imprese consociate					
- esigibili entro l'esercizio	3.912.162	1.674.510			5.586.672
	3.912.162	1.674.510	0	0	5.586.672
Totale D) Debiti	85.327.179	29.500.523	5.266.029	9.387.921	129.481.652
E) RATEI E RISCONTI					
I RATEI	11.018.890	2.010.205	851.320		13.880.415
Totale E) Ratei e risconti	11.018.890	2.010.205	851.320	0	13.880.415
TOTALE PASSIVO (A+D+E)	220.545.245	79.675.803	6.263.988	23.327.549	329.812.585

Con riguardo a ciascun ramo d'azienda verranno assegnati - ove esistenti- i beni, i diritti, gli obblighi, i rapporti, i contratti e gli ulteriori elementi patrimoniali funzionali alla gestione dei rami stessi.

RISORSE UMANE

Nel corso dell'anno 2007 è proseguita l'opera di contenimento degli organici in esito alle domande di risoluzione incentivata del rapporto di lavoro rivolta all'incremento della produttività.

E' proseguita l'acquisizione dal mercato di professionalità specializzate nei profili di Capo Tecnico (72 unità) e di Operatore della manutenzione (260 unità) per le esigenze di manutenzione delle nuove tecnologie e per le nuove linee AV/AC.

Viene qui di seguito rappresentata l'evoluzione e la ripartizione degli organici, nel periodo 1 gennaio 2007 – 31 dicembre 2007:

- consistenza del personale al 1 gennaio 2007: pari a n° 34.554 unità (di cui 357 Dirigenti e 34.197 tra Addetti e Quadri);
- consistenza del personale al 31 dicembre 2007: pari a n° 32.980 unità (di cui 351 Dirigenti e 32.629 tra Addetti e Quadri).

Il saldo netto deriva da ingressi per 1.009 unità ed uscite per 2.583 unità.

Il costo del lavoro

Come già indicato nel bilancio 2006, il trascinarsi per il rinnovo del CCNL biennio 2005-2006 ha comportato l'adeguamento dei minimi salariali in 2 fasi, una dal 1° gennaio 2006 e la seconda dal 1° settembre 2006: questa seconda *tranche* ha riguardato un incremento di 30 euro medi più oneri sociali e pertanto ha determinato impatti di crescita del costo unitario del lavoro nel bilancio 2007.

In data 24 gennaio 2008 è stato firmato l'accordo con le Organizzazioni Sindacali per il rinnovo contrattuale, che ha comportato un aumento del costo del lavoro per l'accertamento dell'*una tantum* a copertura del periodo gennaio – dicembre 2007, da erogare a febbraio 2008.

La formazione

Il piano formativo 2007 ha interessato i macro obiettivi stabiliti dal Gestore dell'Infrastruttura in materia di sicurezza della circolazione dei treni e dell'esercizio ferroviario.

Sono state promosse importanti iniziative per consolidare e sviluppare le competenze riferite alle aree professionali fondamentali che governano i processi caratteristici di RFI (circolazione, manutenzione, commerciale, investimenti).

Particolare rilievo ha assunto la formazione che RFI ha erogato al personale delle imprese ferroviarie certificate: gli interventi hanno riguardato sia la formazione propedeutica all'accreditamento degli Istruttori delle imprese ferroviarie presso RFI, sia le attività di aggiornamento normativo e regolamentare per il mantenimento delle competenze professionali.

La sicurezza sul lavoro

Nel corso del 2007, RFI in coerenza con i suoi indirizzi strategici, ha proseguito le azioni e le iniziative di diversa natura relative alle tematiche della sicurezza sui luoghi di lavoro e della tutela ambientale, già avviate nel corso del 2006, compreso, sul versante istituzionale, la partecipazione, unitamente alla Capogruppo, al gruppo di lavoro istituito presso

Confindustria, contribuendo all'elaborazione delle proposte datoriali per l'elaborazione del decreto di modifica del D.Lgs. 152/06, c.d. "Testo Unico Ambientale". Molte delle suddette proposte sono state recepite nel testo del D. Lgs. 16 gennaio 2008, n. 4 recante "Ulteriori disposizioni correttive ed integrative del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152" pubblicato sul Supplemento Ordinario alla Gazzetta Ufficiale, n. 24 del 29 gennaio 2008. A seguito dei risultati ottenuti nell'ambito della consolidata collaborazione con il CNR, sono stati depositati a nome di RFI, presso l'Ufficio Italiano Brevetti e Marchi, due brevetti per invenzione industriale, di cui uno relativo ad un processo per la detossificazione delle traverse in legno impregnate tolte d'opera ed un'altro riguardante un processo per la bonifica del pietrisco tolto d'opera contaminato da sostanze pericolose.

Sono infine stati stipulati accordi con l'ISPESL (Istituto superiore prevenzione e sicurezza sul lavoro) per attività di monitoraggio, studio e formazione e l'Università di Roma "La Sapienza" per attività formativa.

POLITICA AMBIENTALE

Inquinamento acustico ed elettromagnetico

Nel corso del 2007 si sono eseguite numerose campagne di misura rumore e campi elettromagnetici, con attività di monitoraggio dell'inquinamento acustico finalizzata alla progettazione delle barriere antirumore sulle principali linee ferroviarie.

Inquinamento dell'aria

Si è partecipato alla manifestazione itinerante del *Treno Verde*, svolta nei mesi di febbraio e marzo 2007, con la messa a disposizione di un laboratorio mobile e delle relative risorse specialistiche per l'analisi della qualità dell'aria nelle otto città visitate dal treno verde.

RELAZIONE SULLA GESTIONE

QUADRO MACROECONOMICO

Lo scenario macroeconomico internazionale è stato caratterizzato, nel corso del 2007, da un'incertezza diffusa e da un peggioramento delle prospettive di crescita.

La crisi dell'economia americana ha influenzato negativamente la crescita del PIL mondiale, sostanzialmente stabile rispetto al 2006 (5,1 % contro il 5,2% del 2006) e sostenuta, principalmente, dall'economia dei paesi emergenti.

Informazioni dal carattere altrettanto incerto provengono dall'Europa dove il rallentamento dell'economia dei paesi aderenti all'Uem (Unione Economica e Monetaria) trova conferma nel valore del PIL attestatosi a 2,6% (-0,3 punti percentuali rispetto al 2006).

Questa situazione di precarietà è motivata da problemi legati alla crisi dei mercati finanziari determinati anche da una forte rivalutazione dell'euro rispetto al Dollaro e alla brusca impennata del prezzo delle materie prime, in particolare del petrolio.

Le incertezze del quadro macroeconomico internazionale si sono riflesse anche nell'economia italiana dove la crescita del PIL si è attestata al 1,7% (-0,2 punti percentuali rispetto al 2006) nonostante una modesta crescita nel corso del terzo trimestre del 2007.

Il rallentamento riflette il deterioramento delle componenti della domanda interna, imputabile al calo della fiducia e alla percezione di imminenti tensioni inflazionistiche, nonché alla diminuzione delle esportazioni (ancorché in linea con quella del commercio mondiale).

I dati del 2007 confermano anche una rilevante caduta della produzione industriale con evidenti valori negativi, rispetto al 2006, dei beni di consumo e dei beni intermedi. Ciononostante l'occupazione totale ha mostrato un lieve miglioramento registrando una crescita del 1,2%.

ANDAMENTO DEI MERCATI DI RIFERIMENTO

Liberalizzazione del mercato del trasporto su ferro

In Italia il grado di liberalizzazione del mercato del trasporto ferroviario è tra i più elevati fra i paesi europei.

Il mercato ferroviario di riferimento, al 31 Dicembre 2007, oltre a Trenitalia S.p.A., vede la presenza di 49 imprese ferroviarie munite di licenza rilasciata dal Ministero dei Trasporti. Di queste 25 sono certificate in sicurezza e 19 hanno contratti attivi per il trasporto merci e passeggeri.

Considerando le percorrenze, i treni km effettuati da operatori terzi rispetto al Gruppo FS sono pari a circa 8,3 milioni con un'incidenza del 2,4% dei treni km complessivi circolati.

Gli operatori terzi che operano nel comparto merci hanno effettuato sulla rete RFI 6,4 milioni di treni km con un incremento di oltre il 25%, portando così la loro quota di mercato a circa il 10%.

Gli operatori terzi che operano nel comparto viaggiatori, soprattutto nel trasporto regionale, hanno effettuato sulla rete RFI 1,9 milioni di treni km con un incremento di oltre il 50%, portando la loro quota di mercato a circa lo 0,7%.

I risultati del traffico delle principali imprese ferroviarie europee.

La debole crescita economica ha influenzato negativamente la domanda di mobilità soddisfatta dalle imprese di trasporto ferroviario europee.

In base agli ultimi dati provvisori diffusi dall'UIC, la domanda di trasporto ferroviaria in Europa (paesi UE con l'aggiunta della Svizzera e della Norvegia) è cresciuta, nel 2007, del 1,2% in termini di viaggiatori km e dello 0,8% per le tonnellate km.

Per quanto riguarda il settore viaggiatori la Francia (SNCF +2,7%) e la Germania (DB +0,4%) evidenziano un incremento dei volumi di traffico, al contrario la Spagna registra una flessione (RENFE -1,6%).

Per quanto riguarda il settore merci la Germania (DB +2,1%) evidenzia un incremento dei volumi di traffico, al contrario la Francia (SNCF -0,1%) e la Spagna registrano una flessione (RENFE -4,4%).

ANDAMENTO ECONOMICO E SITUAZIONE PATRIMONIALE – FINANZIARIA

Conto economico riclassificato

	(in migliaia di euro)		
	2007	2006	Differenze
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	1.394.673	1.400.541	(5.868)
- Ricavi da traffico	1.070.167	1.074.013	(3.846)
- Altri ricavi	324.506	326.528	(2.022)
Ricavi da Stato e da altri Enti	1.154.093	901.866	252.227
- Contratto di programma	1.154.093	901.766	252.327
- Altri contributi in c/esercizio	0	100	(100)
Ricavi operativi	2.548.766	2.302.407	246.359
Costo del lavoro	(1.590.055)	(1.595.845)	5.790
Altri costi	(1.233.525)	(1.265.009)	31.484
Capitalizzazioni	396.987	447.894	(50.907)
Costi operativi	(2.426.593)	(2.412.960)	(13.633)
MARGINE OPERATIVO LORDO	122.173	(110.553)	232.726
Ammortamenti netti e svalutazioni cespiti	(486.278)	(454.770)	(31.508)
Utilizzo fondi rettifica ammortamenti	462.517	454.770	7.747
Accantonamenti netti e svalutazioni crediti attivo circolante			
- Accantonamenti netti	(301.091)	(99.568)	(201.523)
- Svalutazione attivo circolante	(10.735)	(8.157)	(2.578)
Saldo proventi/oneri diversi	38.196	57.013	(18.817)
RISULTATO OPERATIVO	(175.218)	(161.265)	(13.953)
Saldo gestione finanziaria	(8.350)	21.487	(29.837)
Componenti straordinarie nette	232.415	(31.188)	263.603
RISULTATO ANTE IMPOSTE	48.847	(170.966)	219.813
Imposte sul reddito	(31.964)	(26.000)	(5.964)
RISULTATO DELL'ESERCIZIO	16.883	(196.966)	213.849

Dall'analisi del conto economico riclassificato, si segnalano i seguenti fenomeni maggiormente significativi:

- ✓ decremento di 3.846 mila euro dei ricavi da traffico principalmente conseguente alla flessione dei volumi di produzione, legata soprattutto alla riduzione dei programmi di Trenitalia, ed alla contrazione della domanda ed all'interruzione del servizio di traghettamento a causa di lavori di manutenzione straordinaria su alcune navi traghetto ed alla contestuale indisponibilità di navi di riserva;
- ✓ decremento di 2.022 mila euro degli altri ricavi principalmente dovuto a minori ricavi per penali attive dell'esercizio 2007 applicate ai fornitori ed alle imprese ferroviarie (4.723 mila euro) in parte compensato dall'incremento dei ricavi per l'adeguamento tariffario delle prestazioni sanitarie (1.765 mila euro);
- ✓ incremento di 252.227 mila euro delle risorse stanziare dallo Stato ed altri Enti, per l'anno 2007 iscritte nel Bilancio dello Stato quale quota parte del capitolo 2197 – Fondo per i trasferimenti correnti alle imprese rese disponibili, per un importo complessivo di competenza dell'anno di 1.154.093 mila euro e resi operativi nella misura di 784.300 mila euro con decreto del Ministero dell'Economia e delle Finanze n. 046554, nella misura di 112.800 mila euro dall'art. 7, ulteriori 54.000 mila euro dall'art. 8 del Decreto Legge 02 luglio 2007 convertito con modificazioni con la legge n. 127 del 3 agosto 2007 e nella misura di circa 203.000 mila euro con la Legge n. 222 del 22 novembre 2007;
- ✓ decremento di 5.790 mila euro del costo del lavoro determinato dall'effetto combinato della riduzione della consistenza media dell'organico conseguente sia alla scissione a Ferservizi del ramo d'azienda *facilities* ed asilo nido sia al piano di esodi incentivati e dall'aumento complessivo di 29.500 mila euro per *una tantum* in forza dell'Accordo con le OO.SS. del 24 gennaio;
- ✓ decremento di 31.484 mila euro degli altri costi dovuto principalmente all'effetto combinato delle seguenti variazioni:
 - decremento di 46.774 mila euro dei costi per acquisto di materie prime, sussidiarie, di consumo e merci al netto dell'incremento dei contributi sostitutivi del regime tariffario speciale riferiti all'energia elettrica di 23.098 mila euro;
 - incremento dei costi per servizi di 18.915 mila euro dovuta principalmente all'effetto combinato dell'aumento dei costi per manutenzioni e riparazioni (13.588 mila euro) in particolare per manutenzione della linea infrastrutturale della rete tradizionale e delle altre prestazioni (9.187 mila euro), parzialmente compensato dalla riduzione dei costi per servizi e lavori appaltati (3.860 mila euro);
 - incremento dei costi per godimento beni di terzi di 7.182 mila euro dovuto principalmente all'aumento delle voci "Fitti e spese accessorie di locali privati" ed "Altri canoni e noli";
 - decremento di 26.687 mila euro della variazione delle rimanenze di materie prime imputabile principalmente all'aggiornamento dei prezzi *standard* che ha incrementato il valore delle scorte rispetto al 2006;
 - decremento netto residuo di 14.396 mila euro degli oneri diversi di gestione al netto delle sopravvenienze passive della gestione caratteristica, delle perdite su crediti e delle minusvalenze da alienazione beni del ciclo produttivo;

- ✓ decremento complessivo delle capitalizzazioni, pari a 50.907 mila euro dovuto per 31.361 mila euro alla voce per materiali e per 19.546 mila euro alla voce relativa ai costi interni;
- ✓ incremento di 31.508 mila euro degli ammortamenti determinato nella misura di 23.761 mila euro dalla contabilizzazione a partire dall'anno 2007 degli ammortamenti della rete AV/AC, che nel 2006 era ancora in fase di pre-esercizio e per la rimanente parte (7.747 mila euro) per l'incremento dell'ammortamento degli investimenti della rete convenzionale connessa all'entrata in esercizio, nell'anno 2007, di investimenti completati;
- ✓ incremento pari a 201.523 mila euro degli accantonamenti dovuto principalmente all'effetto combinato delle seguenti variazioni:
 - incremento di 110.365 mila euro per contenzioso civile a seguito della revisione delle possibili soccombenze in contestazione con i terzi;
 - incremento di 78.928 mila euro a copertura di rischi connessi alla prosecuzione di investimenti gestiti da RFI, che non trovano copertura con i fondi già stanziati RFI;
 - incremento di 43.894 mila euro per contenzioso del lavoro conseguente principalmente ad una più puntuale riquantificazione delle singole cause di lavoro;
 - aumento del fondo adeguamento valore scorte per 15.886 mila euro a seguito della stima delle scorte da radiare e da svalutare nel corso del prossimo triennio;
 - incremento di 5.600 mila euro per "Cassa Conguaglio Settore Elettrico";
 - variazioni dell'importo residuo per altri oneri;
- ✓ incremento di 2.578 mila euro del fondo svalutazione crediti dei clienti ordinari;
- ✓ decremento del saldo proventi ed oneri diversi pari a 18.817 mila euro determinato principalmente dall'effetto combinato di:
 - incremento delle perdite su crediti pari a 9.141 mila euro derivante dalla stipula dell'atto transattivo a seguito della sentenza della Corte di Cassazione avvenuta nel 2007 con cui RFI è stata condannata a risarcire il Gruppo Cosiac;
 - riduzione delle sopravvenienze attive inerenti aggiornamenti di stime per 4.683 mila euro e delle plusvalenze ordinarie per 4.559 mila euro;
- ✓ decremento netto pari a 29.837 mila euro del saldo della gestione finanziaria dovuto principalmente all'effetto combinato dei seguenti fattori:
 - incremento degli "oneri finanziari su debiti verso istituti finanziari" di 13.071 mila euro dovuto all'effetto combinato dell'aumento dei tassi di riferimento dei prestiti a tasso variabile (Banca OPI e UniCredit Banca di Roma) e dall'aumento dell'esposizione verso UniCredit Banca di Roma per effetto dell'erogazione di un'ulteriore *tranche* di finanziamento ricevuta a marzo 2007;
 - decremento dei "proventi finanziari da partecipazioni in imprese controllate" pari a 11.093 mila euro relativo alla plusvalenza realizzata nel 2006 per il conferimento della partecipazione in BBT SE nella società TFB;
- ✓ incremento di 263.603 mila euro del saldo delle componenti straordinarie nette.
In particolare le "Sopravvenienze attive" pari a 270.537 mila euro hanno riguardato principalmente:

- parziale rilascio dell'accantonamento del contenzioso Cosiac per 134.544 mila euro e rilascio del fondo ICI Stazioni costituito in sede di bilancio 2006 per 50.000 mila euro;
- rettifiche di costi di energia elettrica per trazione e medio/bassa tensione relativamente agli anni dal 1998 al 2004 per 12.362 mila euro e contabilizzazione di introiti verso la CCSE per rimborsi relativi agli esercizi 2004-2006 interamente coperti dal fondo rischi per 3.600 mila euro;
- 12.071 mila euro relativi al ristoro da parte della CCSE sul conguaglio ENEL pervenuto nell'aprile 2007 dei costi di energia elettrica per trazione dell'anno 2005 e per 1.577 mila euro per nota di credito ENEL a seguito di adeguamento tariffario come da delibera n. 20/04 dell'Autorità per l'energia;
- 10.657 mila euro per indennizzi assicurativi a seguito di sinistri o furti, avarie, risarcimento infortuni e altro;
- incassi di polizze *fidejussorie* pari a 10.349 mila euro per escussione delle polizze prestate a garanzia degli appalti per inadempienze;
- rettifica della stima dell'IRAP 2006 pari a 8.351 mila euro;
- 6.344 mila euro inerenti la chiusura del risconto residuo relativo al contributo concesso dallo Stato per ripristinare le opere danneggiate dall'alluvione del Piemonte 1994;
- 3.690 mila euro conseguenti all'Atto transattivo del 15 ottobre 2007 firmato con il gruppo Cosiac.

Tra le "Sopravvenienze passive" pari a 57.440 mila euro si segnalano:

- 23.114 mila euro per il conguaglio effettuato dall'ENEL per i consumi di energia elettrica di trazione dell'anno 2005;
- restituzione al Ministero dell'Economia e delle Finanze degli interessi maturati sulla somma mutuata per consentire il ripristino delle strutture danneggiate dagli eventi alluvione del 1994 pari a 11.287 mila euro;
- restituzione penalità relative alla convenzione n. 22/04 "Raddoppio della linea Genova-Ventimiglia, tratta S. Lorenzo-Andora" a seguito degli accordi intercorsi con P.A.T.I. La Ferrovia Agroman SA – Cossi Costruzioni S.p.A. pari a 3.050 mila euro.

Stato patrimoniale riclassificato

	(in migliaia di euro)		
	31.12.2007	31.12.2006	Differenze
ATTIVITA'			
Capitale circolante netto gestionale	(1.645.130)	(1.811.170)	166.040
Altre attività nette	183.045	3.023.582	(2.840.537)
Capitale circolante	(1.462.085)	1.212.412	(2.674.497)
Immobilizzazioni tecniche	58.660.794	58.429.523	231.271
Partecipazioni delle immobilizzazioni finanziarie	3.470.909	3.575.983	(105.074)
Fondo ristrutturazione e rettifica cespiti	(23.472.897)	(23.940.596)	467.699

Capitale immobilizzato netto	38.658.806	38.064.910	593.896
TFR	(1.117.508)	(1.212.819)	95.311
Altri fondi	(3.605.375)	(3.575.552)	(29.823)
TFR e Altri fondi	(4.722.883)	(4.788.371)	65.488
CAPITALE INVESTITO NETTO	32.473.838	34.488.951	(2.015.113)
COPERTURE			
Posizione finanziaria netta a breve	(2.397.667)	72.741	(2.470.408)
Posizione finanziaria netta a medio/lungo	1.306.626	1.118.180	188.446
Posizione finanziaria netta	(1.091.041)	1.190.921	(2.281.962)
Mezzi propri	33.564.879	33.298.030	266.849
COPERTURE	32.473.838	34.488.951	(2.015.113)

Dall'analisi dello Stato Patrimoniale riclassificato si segnalano le variazioni delle Coperture e del Capitale Investito Netto.

La variazione del Capitale Investito Netto (CIN) di 2.015.113 mila euro risulta dall'effetto combinato del decremento del Capitale circolante di 2.674.497 mila euro, dell'incremento del Capitale immobilizzato netto di 593.896 mila euro e del decremento del TFR ed Altri fondi di 65.488 mila euro.

La riduzione del Capitale circolante è determinata dalle seguenti variazioni:

- decremento del Capitale circolante netto gestionale (166.040 mila euro) per effetto di:
 - minori debiti commerciali (273.430 mila euro);
 - minori crediti commerciali (95.031 mila euro);
 - minori rimanenze (12.359 mila euro) per la riduzione delle giacenze di materiale destinato agli investimenti, materiale d'armamento e impianti elettrici, parzialmente compensato dall'incremento dei lavori in corso presso le officine in conto scorte;
- decremento delle Altre attività nette (2.840.537 mila euro) principalmente per effetto di:
 - minori crediti iscritti verso il Ministero dell'Economia e delle Finanze (2.716.378 mila euro) derivanti dall'effetto combinato delle seguenti componenti:
 - ✓ iscrizione di nuovi crediti per contributi in conto impianti pari agli stanziamenti dell'anno 2007 relativi ai capp. 7122 – 7123 – 7124 (3.695.500 mila euro);
 - ✓ riduzione dei crediti per contributi in conto impianti capp. 7122 – 7123 – 7124 relativi a seguito degli incassi dei residui degli anni 2003-2004-2005 e 2007 (4.511.604 mila euro);
 - ✓ eliminazione dei crediti per contributi per il personale trasferito in mobilità presso gli Enti pubblici Territoriali (20.614 mila euro);
 - ✓ decremento dei crediti per interessi (101.037 mila euro);

- ✓ incremento dei crediti per riliquidazione Indennità di Buonuscita L. 87/94 (25 mila euro);
- ✓ incremento degli anticipi per contributi in conto impianti (1.778.648 mila euro);
- dall'effetto combinato delle seguenti componenti:
 - incremento del credito IVA verso la Controllante (341.334 mila euro);
 - incremento degli altri crediti (15.197 mila euro);
 - incremento degli altri debiti (591.985 mila euro);
 - decremento dei ratei e risconti passivi (111.295 mila euro).

L'incremento del Capitale immobilizzato netto di 593.896 mila euro è determinato dalle seguenti variazioni:

- incremento netto delle Immobilizzazioni tecniche (231.271 mila euro), dovuto all'incremento di 135.320 mila euro delle immobilizzazioni immateriali e all'incremento di 95.951 mila euro delle immobilizzazioni materiali;
- decremento della posta Partecipazioni (105.074 mila euro) principalmente in conseguenza della riduzione della partecipazione in TAV per effetto delle scissioni del Nodo di Roma e degli "Immobili della Sub-tratta Torino - Novara della tratta ferroviaria AV/AC Torino – Milano" (108.164 mila euro);
- riduzione del Fondo di ristrutturazione (467.699 mila euro) per gli ammortamenti della Rete Tradizionale (462.517 mila euro) e per le minusvalenze ordinarie e straordinarie (5.182 mila euro).

La riduzione della voce "TFR ed Altri fondi" di 29.823 mila euro è determinata principalmente dall'effetto combinato di:

- ✓ riduzione del TFR (95.311 mila euro);
- ✓ accantonamento del fondo imposte (16.267 mila euro);
- ✓ incremento di 34.170 mila euro del fondo rischi ed oneri per effetto principalmente delle seguenti variazioni:
 - accantonamento del contenzioso civile per 110.365 mila euro, del contenzioso lavoro per 81.879 mila euro, per altri rischi connessi alla prosecuzione di investimenti gestiti da RFI per 78.928 mila euro, del fondo adeguamento valore scorte per 15.886 mila euro, di altri rischi minori per 14.077 mila euro, incremento per ricostituzione del fondo Cosiac per € 37.684 mila;
 - riduzione del fondo per rischi ed oneri per effetto degli "utilizzi" per i costi sostenuti nel periodo per 126.747 mila euro;
 - riduzione del fondo per rischi ed oneri per il rilascio del contenzioso civile Cosiac (134.544 mila euro), ICI (50.000 mila euro) e rilascio fondi eccedenti (1.880 mila euro);
 - decremento per riclassifiche per 11.973 mila euro;

- riduzione pari a 119 mila euro per effetto della scissione a Ferservizi del 31.3.2007.

Le Coperture diminuiscono di 2.015.113 mila euro per l'effetto combinato del decremento della Posizione finanziaria netta a breve (2.470.408 mila euro), dall'incremento della posizione finanziaria a medio/lungo (188.446 mila euro) e dell'incremento dei Mezzi propri pari a 266.849 mila euro.

Il decremento della Posizione finanziaria netta è determinato dai seguenti fattori:

- decremento della Posizione finanziaria netta a breve (2.470.408 mila euro) principalmente per effetto delle seguenti componenti:
 - incremento del conto corrente intersocietario fruttifero (505.896 mila euro) ed infruttifero (1.950.779 mila euro) a seguito dei versamenti da parte del Ministero dell'Economia e delle Finanze dei contributi da Contratto di Programma;
 - riduzione del debito (16.643 mila euro) per rimborso delle rate relative all'anticipazione ottenuta nel 1987 dalla Cassa Depositi e Prestiti e BEI;
 - incremento dei debiti verso banche (54.852 mila euro) relativo alla riclassifica del debito OPI dalla parte a medio lungo alla parte a breve;
 - iscrizione dei debiti verso Soci per finanziamenti ricevuti (69.952 mila euro) relativi ai prestiti infragruppo Cassa Depositi e Prestiti e BEI riferiti alla parte a breve;
 - aumento del credito verso il MEF (122.097 mila euro), relativo alla quota annuale dei contributi quindicennali previsti dall'art. 1, comma 84 della Legge Finanziaria 2006 anticipata dalla Capogruppo mediante operazione di attualizzazione e ribaltata a RFI e TAV mediante la sottoscrizione di contratti *intercompany*;
 - variazione dei depositi bancari e postali per la parte residua;
- aumento della Posizione finanziaria netta a medio/lungo (188.446 mila euro) per effetto delle seguenti componenti:
 - iscrizione del debito verso la Capogruppo (1.164.686 mila euro) a valere sul contratto con Cassa Depositi e Prestiti e BEI;
 - dall'incremento del debito verso banche (97.752 mila euro) relativi alle variazioni dei prestiti BEI e UniCredit Banca di Roma;
 - aumento degli anticipi per contributi in conto impianti MEF relativi alle opere TAV comprensivi di interessi (1.258.424 mila euro);
 - incremento dei crediti verso il MEF (1.944.641 mila euro) per la quota dei contributi quindicennali previsti dall'art. 1, comma 84 delle Legge Finanziaria 2006;
 - aumento dei crediti verso la controllata TAV (387.775 mila euro) per la parte di contributi erogati.

L'incremento dei Mezzi propri deriva:

- dall'incremento del capitale sociale (250.000 mila euro) sottoscritto e versato in data 31 gennaio 2007;

- dalla riduzione degli utili portati a nuovo (35 mila euro) a seguito della scissione di Ferservizi del 31 marzo 2007;
- dall'utile dell'anno (16.883 mila euro).

GESTIONE FINANZIARIA

La gestione finanziaria di RFI, come per le altre principali Società del Gruppo Ferrovie dello Stato, viene eseguita dalla Direzione Finanza della Capogruppo tramite lo strumento del conto corrente intersocietario.

RFI intrattiene un conto corrente intersocietario con la Capogruppo, dedicato alle partite commerciali con le altre Società del gruppo, titolari anch'esse di un conto corrente intersocietario, nonché agli incassi ed ai pagamenti nei confronti di terzi, gestiti con la procedura di "cash pooling", che prevede il riversamento giornaliero dei saldi valuta, positivi e negativi, dei conti correnti intestati a RFI sui conti correnti della Capogruppo.

Per maggior chiarezza, si riportano in sintesi i principali movimenti dell'anno 2007:

CONTO CORRENTE INTERSOCIETARIO			
DETTAGLIO			
MOVIMENTI PRINCIPALI AL 31 DICEMBRE 2007			
<i>(valori in migliaia di euro)</i>			
SALDO C/C		(227.242)	01/01/2007
	INCASSI	PAGAMENTI	Netto
F S	71.279	(74.404)	(3.126)
TRENITALIA	1.345.499	(71.504)	1.273.995
FERSERVIZI	6.841	(99.827)	(92.987)
GRANDI STAZIONI	3.518	(55.457)	(51.939)
CENTO STAZIONI	493	(18.314)	(17.821)
TSF		(92.437)	(92.437)
ITALFERR	200	(141.232)	(141.032)
TAV ⁽¹⁾	106.258	(416.027)	(309.769)
FRE	1.428	(3.172)	(1.744)
FERCREDIT ⁽²⁾		(698.707)	(698.707)
OMNIAEXPRESS		(14.571)	(14.571)
Cassa Depositi e Prestiti		(17.585)	
Finanziamenti e rimborsi	1.504.802	(125.729)	1.379.073
Tiraggi su aumenti di Capitale Sociale	250.000		250.000
TERZI E ALTRI MINORI ⁽³⁾	765.107	(5.431.924)	(4.666.817)
Contributi c/impianti	2.756.604		2.756.604
Altri contributi	53.432		53.432
Contratto di programma c/esercizio	838.314		838.314
Totale Flusso	7.703.775	(7.260.891)	442.885
SALDO C/C		215.643	31/12/2007

(*) compreso il personale.

Il conto corrente intersocietario subisce nel corso del 2007 un incremento determinato dagli incassi dei contributi stanziati da parte del Ministero dell'Economia e delle Finanze per la parte corrente e per le attività di investimento previste dalla Legge Finanziaria 2007, dai tiraggi relativi ai prestiti *intercompany*, nonostante il proseguimento dei pagamenti, in attuazione di contratti esistenti ai Terzi ed alle Società del Gruppo.

In particolare i contributi conto impianti incassati nel corso del 2007 sono relativi ai seguenti versamenti effettuati dal Ministero dell'Economia e delle Finanze:

- cap. 7122 *“Contributi in conto impianti da corrispondere all'impresa Ferrovie dello Stato per la realizzazione di un programma di investimenti per lo sviluppo e ammodernamento delle infrastrutture ferroviarie”* complessivamente pari ad 1.996.791 mila euro, di cui 566.791 mila euro per l'incasso dei residui 2005-2006, 1.330.000 mila euro per contributi di competenza 2007 e per 100.000 mila euro per contributi incassati a fine anno 2006 e transitati sull'intersocietario nel 2007;
- cap. 7123 *“Contributi in conto impianti da corrispondere all'impresa Ferrovie dello Stato per la realizzazione di opere specifiche”* (559.813 mila euro) quale incasso dei residui 2003-2004-2005-2006;
- cap. 7124 *“Contributi concessi a FS per la prosecuzione degli interventi AV/AC”* (200.000 mila euro).

Gli incassi relativi ai finanziamenti di 1.304.802 mila euro si riferiscono al finanziamento dalla capogruppo a valere sui contratti siglati da quest'ultima con CDP e BEI e per 200.000 mila euro all'erogazione di un'ulteriore *tranche* del finanziamento con UniCredit Banca di Roma.

Nel corso dell'anno 2007 sono stati incassati 838.314 mila euro per contributi da contratto di programma parte corrente *“Indennizzi ed oneri di gestione della circolazione e di mantenimento in esercizio delle linee e degli impianti, compresi i contributi per l'obbligo del collegamento ferroviario via mare fra la penisola e le isole della Sicilia e della Sardegna”*, relativi in parte a crediti di competenza dell'anno 2006 (10.944 mila euro) e per la rimanente parte allo stanziamento dell'anno 2007, come commentato nell'Attivo Circolante della Nota Integrativa a cui si fa rimando.

Gli incassi relativi ai *“tiraggi su aumenti di capitale sociale”* si riferiscono all'aumento del capitale sociale sottoscritto e versato da FS e deliberato dall'Assemblea Straordinaria di RFI in data 31 gennaio 2007.

Gli incassi per *“Altri contributi”* si riferiscono ai versamenti effettuati per contributi erogati a vario titolo.

I pagamenti si riferiscono al rimborso dei finanziamenti con la Banca BEI, la Banca OPI e la UniCredit Banca di Roma. I pagamenti alla Cassa Depositi e Prestiti si riferiscono al rimborso dell'ultima rata (capitale e interessi) dell'anticipazione ottenuta nel 1987 di durata ventennale al tasso fisso del 7,5%.

RFI inoltre è titolare di un conto corrente infruttifero verso il Tesoro compreso tra le disponibilità al fine di garantire la correlazione tra le erogazioni dello Stato per la parte finalizzata al finanziamento degli investimenti di RFI e l'avanzamento degli investimenti.

Nel mese di dicembre 2007 sono stati incassati e contabilizzati nel suddetto conto corrente i contributi in conto impianti inerenti il cap. 7122 pari ad 1.735.000 mila euro relativi a quota parte dello stanziamento dell'anno 2007, che transiteranno sul conto corrente intersocietario nel 2008.

Con riferimento alla gestione del rischio finanziario, si segnala che, a seguito della scissione del ramo d'azienda da parte di TAV della tratta Roma-Gricignano, RFI ha ereditato un contratto di *Interest Rate Swap*, le cui caratteristiche sono evidenziate nella sezione "Altre informazioni" della Nota Integrativa al conto economico.

INVESTIMENTI

LO SVILUPPO DELLA RETE

Attività progettuale

Nel 2007 l'attività progettuale ha riguardato l'avvio della progettazione definitiva della tratta AV/AC Treviglio – Brescia, con la consegna del progetto definitivo a tutti gli enti interessati il 20 dicembre 2007, ed esecutiva del potenziamento Voltri – Brignole nell'ambito del Nodo di Genova nonché le progettazioni di alcuni Apparati Centrali (Foggia, Bergamo, Latina e Cisterna).

Inoltre la stessa ha interessato la riqualificazione ambientale e funzionale della tratta S.Cristofaro - Porta Romana della linea Milano – Mortara e la revisione del progetto definitivo relativo alla bretella merci di collegamento della stazione di Roma Casilina con la linea Roma – Formia.

Inoltre sono stati sviluppati progetti preliminari per 50.000 metri di barriere antirumore, progetti definitivi di opere sostitutive di 49 passaggi a livello e progetti esecutivi di opere sostitutive di 32 passaggi a livello.

Attività negoziale

Le attività negoziali avviate e non ancora concluse hanno riguardato in particolare:

- la riconfigurazione degli impianti di Sistema Controllo Marcia Treno del compartimento di Venezia;
- il Sistema di *Upgrading* Impianto Luce e Forza Motrice della galleria dei Peloritani nell'ambito del raddoppio della linea Palermo – Messina;
- la realizzazione del Sistema Controllo Marcia Treno (SCMT) nella tratta Torino Porta Susa – Stura;
- i lavori di completamento del Piano Regolatore Generale (PRG) di Roma Tiburtina;
- il 3° appalto di mitigazione ambientale della Nuova Linea a Monte del Vesuvio;
- i lavori per la realizzazione del sistema di Blocco Automatico (BA) della tratta Treviglio – Bergamo.
- avviate gare di appalto di lavori relativi alle opere sostitutive di 51 passaggi a livello.

Sono stati, inoltre, affidati i seguenti lavori:

- passante ferroviario Alta Velocità del Nodo di Firenze, della Nuova Stazione AV, delle opere infrastrutturali connesse alla fluidificazione del traffico ferroviario (scavalco), nonché delle opere propedeutiche, funzionali ai due lotti in cui è articolata l'opera;
- lavori per l'inversione del Bivio Rovezzano al fine di portare i binari della Direttissima a nord della Linea Lenta per l'eliminazione delle interferenze del traffico lunga percorrenza con quello metropolitano/regionale;
- il sistema Gestione integrata delle telecomunicazioni nell'ambito del Nodo di Palermo;

- gli Apparati Centrali nelle stazioni di Giarre, Acireale e Cannizzaro nell'ambito del progetto di raddoppio della linea Messina - Siracusa;
- la riconfigurazione degli impianti Sistema Controllo Marcia Treno delle linee Bologna – Rimini, Bari – Taranto, Bologna - Padova, Milano – Lecco, Bergamo – Treviglio, tratta Torricola – Campoleone, tratta Terni – Orte, impianto di Catanzaro Lido;
- il 2° appalto di mitigazione ambientale della nuova linea a Monte del Vesuvio;
- i lavori di trazione elettrica prima fase dello scalo di Ravenna Canale Candiano;
- l'adeguamento impianto Dirigente Operativo Trazione Elettrica (DOTE) di Torino;
- le barriere antirumore della linea Padova – Mestre;
- il sistema di controllo centralizzato del traffico (CTC) e quello di supporto alla Condotta (SSC) della linea Decimomannu – S.Gavino;
- le opere di completamento della tratta Pace del Mela - Rometta nell'ambito del raddoppio della linea Palermo – Messina;
- l'apparato Centrale Computerizzato (ACC) di Rebaudengo, nel nodo di Torino;
- l'adeguamento a sagoma Gabarit “B1” della tratta Salbertrand-Torino della linea storica Torino – Lione;
- la realizzazione di alcuni sottopassi previsti nella convezione con la Regione Calabria;
- i lavori di raddoppio a Nord di Ortona della linea Pescara – Bari;
- le Opere Civili della variante di Gozzano;
- la Nuova Stazione Alta velocità di Roma Tiburtina.
- 7.800 metri di barriere antirumore,
- 778 Km di linee da adeguare con attrezzaggio semplificato SCMT;
- attrezzaggio SCC di 1.800 km di linee.

Rete Convenzionale/AC

Nel corso dell'anno 2007, gli investimenti infrastrutturali per la Rete Convenzionale/AC, nella articolazione del nuovo Contratto di programma 2007-2011, sono stati pari a 3.308 milioni di euro, di cui 14 a committenza TAV, in linea con la produzione del precedente esercizio.

In particolare, il complessivo volume di investimenti è stato destinato per circa 1.444 milioni di euro ai grandi progetti infrastrutturali (di cui 133 milioni di euro per i progetti di sviluppo tecnologico) e per circa 1.864 milioni di euro alle attività di mantenimento in efficienza dell'Infrastruttura ed a interventi diffusi sul territorio (di cui 518 milioni di euro per interventi a carattere tecnologico).

Torino – Milano – Napoli

L'avanzamento dei lavori nell'esercizio 2007 risulta pari a 2.205 milioni di euro, con una minore produzione pari a 177 milioni di euro (circa – 7,4%) rispetto all'esercizio precedente.

Tale minore produzione è legata prevalentemente alla naturale evoluzione della produzione sui progetti dell'asse TO-MI-NA, il cui avanzamento complessivo è pari a circa il 78%.

In particolare si evidenzia, per i progetti a committenza RFI, una produzione nell'anno pari a 230 milioni di euro, di cui 168 milioni di euro relativi alle attività di completamento sulle tratte AV/AC oggetto di scissione da TAV già attivate all'esercizio.

Al netto dei progetti legati alle suddette attività di completamento conseguenti alle scissioni, la produzione dell'anno 2007 è pari a 62 milioni di euro, registrando una maggiore produzione pari a 5 milioni di euro rispetto all'esercizio precedente.

Principali investimenti consegnati all'esercizio ferroviario

Si riportano di seguito le principali attivazioni/potenziamenti con il dettaglio delle opere consegnate all'esercizio ferroviario nel corso del 2007:

Nuove linee

attivati 63 km di linea a doppio binario: 20 km Pioltello – Melzo Scalo – Treviglio Centrale; 5 Km AV/AC Lavino - S. Viola., 38 Km Napoli C.le– Bivio Sarno, di cui 7 km sono parte del Nodo AV/AC di Napoli e 31 km sono parte della Linea a Monte del Vesuvio.

Elettrificazione

attivati 83 Km di linea a doppio binario: 20 Km Pioltello – Melzo Scalo – Treviglio Centrale; 20 Km Melito R.C. Pellaio; 5 Km PM Lavino (km 9,522) - S. Viola. ., 38 Km Napoli C.le (Dev. 0,894) – Bivio Sarno.

Raddoppi

attivati 87 km: 14 km tra Palagiano M. – Bellavista, 13 Km S. Felice sul Panaro – Crevalcore; 3 km Salone – Lunghezza, 8 Km Taranto - Bellavista, 33 km S.Gavino – Decimomannu, 11 Km Apricena – S. Severo 5 Km Cernusco – Carnate.

Sistema Comando Controllo (DCO/SCC): attivati 590 km.

Comando Traffico Centralizzato DCO/CTC: attivati 43 km.

Blocco Automatico: attivati 152 km.

Blocco conta assi: attivati 102 km

Banalizzazione : attivati 341 km.

Linea Codificata : attivati 189 km

Passaggi a livello : soppressi 128 passaggi a livello e ne sono stati automatizzati 16.

Barriere antirumore: completati 1500 metri

ACEI (Apparati Centrali Elettrici a pulsanti di Itinerario): attivati 39 ACEI.

ACC (Progetto Apparato Centrale a Calcolatore): attivato 11 ACC (Bari S. Spirito).
Sistema Controllo Marcia treno: attivati 1.939 km

TECNOLOGIE INTEGRATE AV

Le attività connesse con la realizzazione della rete AV/AC secondo le esigenze di certificazione europea dei componenti e dei sottosistemi e delle direttive sull'interoperabilità della rete transeuropea ad alta velocità hanno riguardato i seguenti progetti.

EUROPEAN RAILWAY TRAFFIC MANAGEMENT SYSTEM/EUROPEAN TRAIN CONTROL SYSTEM LIVELLO 2 (ERTMS/ETCS)

ERTMS è il sistema ATC (*Automatic Train Control*) introdotto per ottenere l'interoperabilità sulla rete ferroviaria europea.

Il sistema è composto da ETCS (*European Train Control System*), il nuovo sistema di controllo e comando che utilizza il sistema GSM-R per la trasmissione terra-treno.

Si rimanda a quanto descritto nella Relazione sulla Gestione del Bilancio d'Esercizio 2006 per quanto attiene ai livelli applicativi sviluppati.

Nel corso dell'anno 2007 sono state espletate tutte le attività per l'attivazione all'esercizio della tratta Torino-Novara avvenuta nel mese di febbraio 2007, dell'innesto di Prenestina della Tratta AV/AC Roma –Napoli nel mese di ottobre, nonché l'aggiornamento dei sottosistemi di terra ETCS delle tratte AV Roma-Napoli e Torino –Novara per integrazione con i nuovi SSB AV con integrato l'SCMT (STM Nazionale) e per retrofit per miglioramenti funzionali.

E' stato rilasciato il certificato di accettazione preliminare da parte dell'organismo normatore europeo (Cenelec) per emissione nulla osta messa in esercizio degli SSB Alstom per i treni 485 fase X ed ETR 500 fase finale con modulo di traduzione (STM) SCMT su linea storica e pre-esercizio su linea AV Roma-Napoli.

E' stato rilasciato il nulla osta messa in esercizio degli SSB ASF per l'ETR 500 fase finale con STM SCMT su linea storica e su tratta AC Torino-Novara.

Si stanno effettuando le corse prova sulla linea Roma-Napoli ed i test di integrazione con l'obiettivo di concludere la certificazione preliminare a norme Cenelec e la concessione del nulla osta messa in esercizio anche sulla tratta AV Roma-Napoli.

Rilascio Roma-Napoli per SSB ETR 500 ETCS livello 2 per ASF e Alstom in configurazione STM SCMT per linee storiche ed entrambe le tratte AV/AC.

Proseguono le attività di sviluppo e applicazione ETCS/SCMT all'ETR 600 e di aggiornamento *software* su entrambe le tipologie di SSB.

Sviluppo Nuove Tratte AV Mi-Bo e Bo-Fi

E' stato emesso il nuovo volume 1 delle SRS AV per le tratte alta velocità di prossima attivazione che prevede l'integrazione del ERTMS/ETCS livello 2 con la tecnologia a multistazione.

Sono state definite le funzionalità per la gestione della sicurezza in galleria e dell'implementazione delle funzionalità non implementate sulle tratte AV già attivate.

In tale ambito rientrano le attività di *upgrading* delle specifiche "UNISIG" alla versione 2.3.0 diventata cogente dal 2007.

Sviluppo ETCS Livello 1 con radio *infill* su tecnologia SCMT su corridoi interoperabili

Sono state definite e presentate le richieste di cambiamento (*Change Request*) a livello *European Railway Agency* (ERA) per la gestione del radio aggiornamento informazioni dell'aspetto dei segnali (*infill*) su livello 1. E' in corso la definizione del volume 1 e delle specifiche di sovrapposizione del ETCS livello 1 su linee SCMT in esercizio e dell'organizzazione contrattuale di sviluppo e realizzazione del corridoio principale Rotterdam-Genova.

FINANZIAMENTI COMUNITARI PER GLI INVESTIMENTI**Generalità**

RFI è beneficiaria finale di contributi comunitari erogati dalla Commissione Europea, principalmente a valere sul Fondo Europeo di Sviluppo Regionale (FESR) ed a carico del Bilancio della Rete Transeuropea dei Trasporti (in seguito TEN). Entrambe le suddette linee di cofinanziamento si configurano come risorse addizionali rispetto a quelle nazionali previste nel CdP 2001-2005 e nei relativi *Addenda* per la copertura degli investimenti infrastrutturali.

Di seguito si riporta una descrizione delle principali caratteristiche dei fondi ed i relativi dati dimensionali.

Risorse FESR – Programma Operativo Nazionale (PON) Trasporti 2000-2006

A valere sulle risorse rese disponibili dal Fondo Europeo di Sviluppo Regionale, con Decisione C(2001) 2162 del 14 settembre 2001 modificata dalla decisione C(2004) 5190 del 15 dicembre 2004, la Commissione Europea ha approvato il PON "Trasporti" che si integra nel quadro comunitario di sostegno (QCS) per gli interventi strutturali nelle regioni interessate dall'obiettivo 1 in Italia per il periodo 2000-2006.

In questo contesto, oltre ad essere beneficiaria finale di risorse previste per interventi di sviluppo della rete ferroviaria delle direttrici principali di collegamento del Mezzogiorno e di connessioni fra questi e le aree locali (Misura I.1 relativa alle Direttrici e II.1 relativa ai Nodi), mediante la stipula in data 30 novembre 2007 di una Convenzione con Ferrovie dello Stato ed il Ministero delle Infrastrutture, RFI beneficia anche di risorse previste per lo sviluppo delle infrastrutture nodali finalizzate all'intermodalità delle merci (Misura III.3 relativa all'Intermodalità).

Le risorse complessivamente attribuite ad RFI, considerate anche le modifiche ai piani finanziari deliberate dal Comitato di Sorveglianza del programma operativo nazionale (PON) Trasporti in ultimo nella seduta del 14 novembre 2007 e alla conseguente modifica della selezione di progetti ammessi a cofinanziamento, possono essere così rappresentate (importi in milioni di euro):

PON –T 00-06	Periodo di ammissibilità della spesa	Costo totale cofinanziato	Partecipazione comunitaria	Incassato al 31. 12.2007
Misura I.1 (<i>Direttrici</i>)	1.1.2000-31.12.2008	1.095,50	480,9	328,3
Misura II.1 (<i>Nodi</i>)		219,1	86,2	85
Misura III.3 (<i>Intermodalità</i>)		10,2	3	0
Totale		1.324,80	570,1	413,3

Dei 413,3 milioni di euro incassati ad oggi, nel corso dell'anno 2007 sono stati incassati 38,5 milioni di euro tutti riferiti alla Misura I.1.

Si precisa infine che RFI beneficia del finanziamento ai sensi della Legge 183/87 (Fondo di Rotazione) pari a 11,3 milioni di euro completamente incassati nel corso del 2006.

Risorse FESR – PON RETI E MOBILITA' 2007-2013

Sulla base del nuovo Regolamento generale dei Fondi strutturali – Regolamento (CE) 1083/2006 del Consiglio del 11 luglio 2006 - e quindi del Quadro Strategico Nazionale, approvato dal CIPE il 22 dicembre 2006, con decisione C(2007) 6318 del 7 dicembre 2007 la Commissione Europea ha approvato il Programma Operativo Nazionale (PON) “Reti e Mobilità” per l'obiettivo “Convergenza” della politica di coesione europea.

Tale Programma, finanziariamente quantificato in complessivi 2,7 miliardi di euro, di cui 1,4 miliardi FESR, interviene nelle aree “Convergenza” (Campania, Calabria, Puglia e Sicilia) ed ha l'obiettivo di contribuire alla valorizzazione della posizione del Paese nel bacino del Mediterraneo, mediante interventi che realizzano una piattaforma logistica quale testa di ponte dell'U.E. verso il sud del Mediterraneo.

In questo contesto ampio spazio è stato riservato agli interventi infrastrutturali ferroviari ed in particolare a quelli di RFI che vede inseriti in questo Programma investimenti per 1,7 miliardi di euro.

Risorse TEN

Complessivamente, le risorse TEN attribuite dal 1993 al 2007 ad RFI possono essere così rappresentate (importi in milioni di euro):

Tipologia di contributo	Importo decisioni emesse	Totale incassato	Di cui incassato anno 2007
MIP (Programma 2001-2006)	81,66	64,25	12,59
Extra MIP	220,09*	202,34*	7,75**
TOTALE TEN	301,75	266,58	20,34

* di cui 49,5 milioni di euro relativi a quota parte di decisioni emesse ante 1993 ma incassate post 1993.

** di cui 2,5 milioni di euro rigirati da TAV S.p.A.

Ulteriori contributi in c/impianti erogati dalla Commissione Europea sono stati incassati tramite il GEIE “ERTMS Users Group” per un importo di 0,7 milioni di euro e tramite le Società RFF e DLR per i progetti rispettivamente “Europtirails” e “Partner” per un totale di 0,1 milioni di euro.

Per quanto riguarda il periodo di programmazione 2007-2013, in data 18 luglio 2007 sono state consegnate alla Commissione Europea le richieste di co-finanziamento per i progetti infrastrutturali e tecnologici (ERTMS) ferroviari a valere sui fondi comunitari TEN-T dei Programmi multi-annuale 2007-2013 ed annuale 2007.

In particolare le richieste italiane relative alla progettazione e realizzazione della parte comune franco-italiana della tratta Torino-Lione di competenza della Società LTF, alla progettazione e realizzazione del Tunnel di Base del Brennero di competenza della Società BBT e alla progettazione della tratta AV/AC Trieste – Divača di competenza RFI.

Sono state predisposte ottemperando al prerequisito necessario all’ottenimento dello status di *Cross-Border Project*, status che implica la possibilità di accedere alla percentuale di cofinanziamento delle realizzazioni fino al 30% e che caratterizza il progetto con una priorità nella assegnazione del contributo comunitario.

La Commissione Europea ha concesso ad RFI ed alle sue partecipate LTF e BBT per il periodo di programmazione 2007-2013, un contributo totale di circa 997,97 milioni di euro così suddivisi: RFI 147,77 milioni di euro, LTF 457,20 milioni di euro (quota Italia) e BBT 393 milioni di euro (quota Italia).

INFRASTRUTTURA

Generalità

La rete ferroviaria italiana è classificata, sotto il profilo della circolazione, in Fondamentale, Complementare ed AV/AC. Per le caratteristiche si rimanda al medesimo punto illustrato nella Relazione sulla Gestione del Bilancio 2006.



Evoluzione dell'infrastruttura

La lunghezza della rete esercitata nel suo complesso al 31 dicembre 2007 è di km. 16.335.

La rete elettrificata, sia su semplice che su doppio binario, è di km. 11.531 pari al 70,6% del totale. L'incidenza della linea a doppio binario, sia elettrificata che non, è di km. 7.050 pari al 43,2% del totale.

La rete fondamentale, composta da linee e da nodi, è di km. 6.944, pari al 42,5 % del totale.

Indicatori di produttività

L'evoluzione infrastrutturale viene monitorata attraverso due principali indicatori di produttività che sono km di linea/agenti e % di linee telecomandate, che vengono di seguito rappresentati a confronto con il dato dell'anno 2006:

Indicatori di produttività	anno 2006	anno 2007
KM di linea/agenti	1,31	1,32
% di linee telecomandate	59,4%	63,2%

Il primo indicatore rapporta i chilometri totali di linea in esercizio con la consistenza degli agenti che operano nel settore movimento di RFI. Il lieve incremento di tale indicatore è dovuto all'effetto combinato della sospensione dell'esercizio sulla linea a semplice binario Motta – Paterno' di 15 km, delle nuove attivazioni di 63 km di linea a doppio binario (20 km Pioltello – Melzo Scalo – Treviglio Centrale, 5 km PM Lavino – S. Viola, 38 km Napoli C.le – Bivio Sarno) e della riduzione di 870 agenti.

Il secondo indicatore riporta il valore percentuale delle linee inserite nel telecomando (CTC, SCC, SCC-AV) e l'incremento di 3,8 punti percentuali che si è registrato rispetto al 2006 è dovuto al fatto che nel 2007 sono stati attivati 43 km di CTC (18 km Crevalcore – PM Tavernelle, 25 km Lamezia T.C. Marcellinara) e 590 km di SCC (23 km Vasto S. Salvo - Termoli, 65 km Sacile – Venezia Mestre, 22 km Molfetta – Bari Parco Nord, 62 km Udine – Sacile, 84 Km Tarvisio B. – PM Vat., 22 km Roma Termini - Bagni di Tivoli, 144 km Brennero - Trento, 51 km PM Lesina - Foggia, 105 km Patti - Lascari, 7 Km Castellbolognese – Faenza, 5 km Padova – Vigodarzere).

Indisponibilità dell'infrastruttura

A seguito della costruzione degli indicatori di *performance* dell'Infrastruttura ferroviaria che valutano la durata delle anomalie responsabili del ritardo treni rispetto agli oggetti di manutenzione che compongono l'Infrastruttura stessa, divisi per importanza di linea (Linea A, B, C, D), sono riportati di seguito i dati relativi all'anno 2007 rispetto al precedente anno 2006:

LINEA	INDICATORI	
	Anno 2006	Anno 2007
A	31,34	35,68
B	32,53	30,63
C	27,25	26,60
D	13,04	14,83

Il gruppo A è riferito a tratte significative viaggiatori e merci di grande intensità e rilevanza commerciale, il gruppo B è riferito a linee interessate al traffico internazionale e nazionale a lunga percorrenza, il gruppo C è riferito alle restanti linee elettrificate ed il gruppo D è riferito alla rete non elettrificata.

Il peggioramento degli indici di indisponibilità è essenzialmente dovuto ai numerosi cantieri aperti lungo tutta la rete per portare a termine i lavori di investimento e manutenzione ed a

cause legate alle condizioni climatiche stagionali quali la “canicola” anticipata che ha causato un aumento delle avarie.

Logistica e magazzini

Il valore complessivo delle scorte di RFI al 31 dicembre 2007 si è attestato a circa 132 milioni di euro (valutazione a prezzo *standard* 2007) con un decremento rispetto al 31 dicembre 2006 di circa 18 milioni di euro. L'aggiornamento dei prezzi *standard* per il 2007 ha incrementato il valore iniziale delle scorte al 1° gennaio di 158 milioni di euro con un aumento di circa il 5,5% dovuto all'aumento dei prezzi di acquisto rilevati nel corso del 2006, con particolare riferimento ai materiali costituiti da materie prime (prevalentemente rame) che nel mercato internazionale presentano un rilevante *trend* in aumento.

Sono stati assunti provvedimenti di radiazione relativi a materiali deteriorati (dichiarati tali a seguito dell'inventario 2006), obsoleti a lenta movimentazione ed in *overstock* giacenti presso i Magazzini Nazionali, le Officine Nazionali e gli impianti per un valore di circa 3 milioni di euro e svalutati materiali per un valore complessivo, compresi i materiali della Navigazione, di circa 9 milioni di euro (valutazione a prezzo *standard*).

I consumi sono stati pari a circa 286 milioni di euro, in diminuzione rispetto al 2006 (circa 313 milioni di euro) e l'indice di copertura si è attestato a 5,2 mesi, pari a quello dell'anno precedente.

Attualmente le scorte sono concentrate esclusivamente nel magazzino di Bologna ed in misura residua e limitata nel magazzino di Messina formalmente chiuso alla data del 31 dicembre 2007.

È proseguita positivamente l'analisi approfondita dei materiali obsoleti giacenti presso il magazzino di Bologna, al fine di consentire il loro reinserimento nel ciclo produttivo aziendale, oppure la definitiva fuoriuscita dalle scorte.

Officine nazionali

Gli impianti produttivi di RFI sono attualmente così organizzati:

- Officina Nazionale Apparecchiature Elettriche con sede a Bologna che nel 2007 ha sviluppato 115.795 ore di produzione diretta;
- Officina Armamento di Pontassieve che nel 2007 ha sviluppato 111.330 ore di produzione diretta per 2.052 scambi equivalenti;
- Officina Mezzi D'opera di Catanzaro Lido che nel 2007 ha sviluppato 71.804 ore di produzione diretta.

A cura delle Officine Nazionali di Pontassieve e di Bologna, sono stati immessi alle scorte, a seguito di ordini di produzione, materiali per un valore complessivo di circa 29 milioni di euro (valutazione a prezzo *standard* 2007) relativi alla costruzione, principalmente, di deviatori, giunti isolanti incollati e apparecchiature per sottostazioni elettriche (S.S.E.) e per impianti di segnalamento e sicurezza (I.S.).

Sono stati rottamati materiali per un valore di circa 3 milioni di euro e svalutati materiali per circa 9 milioni di euro, come meglio evidenziato nella nota integrativa al bilancio.

LE STAZIONI

La Carta dei Servizi

La “Carta dei Servizi di RFI” riporta gli impegni assunti dal Gestore dell’Infrastruttura in merito ai livelli di qualità offerti e riguardanti l’attività caratteristica svolta. A tale riguardo è indicato un sistema di indicatori di qualità, precisi e misurabili, che sintetizzano i livelli di servizio resi dall’azienda.

Le stazioni monitorate appartengono alle seguenti categorie:

- Grandi Stazioni (n° 13);
- Stazioni Intermedie (n° 135 comprese le 103 stazioni del *network* Centostazioni);
- Altre Stazioni (n° 744 impianti con frequentazione superiore a 200 viaggiatori al giorno).

A partire dal mese di luglio 2007 i rilevamenti di *Customer Satisfaction* hanno tenuto conto della nuova classificazione delle stazioni, secondo le seguenti 4 tipologie: Platinum, Gold, Silver e Bronze, e sono state sottoposte a monitoraggio stazioni appartenenti alle seguenti categorie: *Platinum* n° 15, *Gold* n° 99, *Silver* n° 823. Le stazioni scelte riguardano circa il 95% del traffico nazionale passeggeri.

La Carta dei Servizi di RFI, oltre a stabilire il monitoraggio continuativo dei livelli di qualità utilizzando specifici indicatori di *Customer Satisfaction*, introduce una serie di valori minimi di riferimento per alcuni dei suddetti indicatori (più in particolare si hanno valori minimi di riferimento per la pulizia, per il comfort, per i servizi aggiuntivi e per le informazione al pubblico).

La gestione dei servizi di stazione viene effettuata da:

- Grandi Stazioni per le 13 grandi stazioni del *network* di competenza, la cui superficie complessiva è pari a circa 1,3 milioni di metri quadri;
- Centostazioni per le 103 medie stazioni del *network* di competenza, la cui superficie complessiva è pari a circa 1,4 milioni di metri quadri;
- RFI per le rimanenti oltre 2.100 stazioni, la cui superficie complessiva è pari a circa 8,9 milioni di metri quadri.

Il *network* Grandi Stazioni (GS)

La gestione del contratto tra RFI e Grandi Stazioni ha fatto registrare nel 2007 un risultato positivo nell’applicazione dell’Accordo stipulato in data 20 aprile 2006 che ha definito i criteri di attribuzione degli interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria. Infatti, il costo sostenuto per gli interventi di manutenzione ordinaria si è vistosamente ridotto rispetto al 2006: Grandi Stazioni ha concordato e parzialmente attivato una serie di interventi che correttamente rientrano nella manutenzione straordinaria e pertanto non sono ricompresi nei valori del 2007.

Risulta comunque un incremento dei costi per le pulizie dovuto in parte al rinnovo del contratto da parte di Grandi Stazioni ma in parte alle iniziative sponsorizzate dal gruppo FS per il miglioramento del decoro nelle stazioni.

I ricavi della pubblicità evidenziano un buon *trend* di crescita in gran parte connesso al programma di installazione dei nuovi *monitor lcd* nelle stazioni.

Per il piano degli investimenti si registra un avanzamento di circa il 48% sull'importo complessivo di contratto.

Le azioni messe in atto nell'anno hanno contribuito a migliorare la *Customer Satisfaction* di circa l'11%, passando da 72,7 a circa 80.

Il *network* Centostazioni

Il piano di sviluppo degli investimenti registra un avanzamento di circa il 44% sull'importo complessivo di contratto.

In particolare, nel corso dell'anno è stato maturato il completamento sostanziale dei lavori relativi alle stazioni di: Asti, Brindisi, Civitavecchia, La Spezia, Napoli Campi Flegrei, Napoli Mergellina, Novara, Reggio Calabria, Reggio Emilia, Trieste e Vicenza.

Le azioni messe in atto nel 2007 hanno contribuito a migliorare la *Customer Satisfaction* di circa l'11%, passando da 68,7 a 75,4.

Le stazioni in gestione diretta di RFI

In continuità con l'esercizio precedente, è proseguito nel 2007 il piano di interventi sia di manutenzione ordinaria sia straordinaria volti a migliorare l'immagine delle stazioni dal punto di vista del decoro, della pulizia, della sicurezza, della vivibilità e del funzionamento degli impianti di stazione nonché della fruibilità dei servizi offerti.

A tale scopo, nel 2007, RFI ha avviato una serie di iniziative, tra le quali le seguenti:

- “Obiettivo Stazioni Pulite” che ha dato avvio ad interventi di pulizia straordinaria, all'attivazione (nelle 81 stazioni a maggior traffico) della raccolta differenziata dei rifiuti, all'affissione di locandine con indicato il programma delle pulizie ed un numero SMS per segnalare eventuali reclami o suggerimenti;
- “Nuovo Muralismo” che ha dato avvio alla creazione in stazione di aree dedicate ad opere di giovani artisti emergenti, radicati nel territorio;
- “Stazioni Senza Fumo” che ha determinato, in 82 stazioni italiane, l'estensione delle aree con divieto di fumo, la creazione di specifiche aree *free smoking* attrezzate con posacenere e l'affissione di cartelli relativi ai divieti di fumo.

Il livello del decoro delle stazioni è tenuto sotto controllo da un sistema di monitoraggio che offre l'opportunità di valutare in tempo reale le proprie *performance* gestionali.

Gli interventi finalizzati al mantenimento del decoro hanno comportato un progressivo miglioramento della qualità percepita di circa l'8%, passando da 65,2 ad inizio anno, a 70,5 a fine anno (indicatore di *performance*).

Nel corso del 2007 i servizi di pulizia hanno registrato un progressivo miglioramento grazie alla rivisitazione dei nuovi contratti di pulizia, che sono stati rimodulati comprendendovi

anche l'attività di mantenimento del decoro e l'incremento del numero delle pulizie grazie al progetto "Obiettivo Stazioni Pulite".

Per quanto attiene gli altri servizi appaltati si è proceduto con la messa in atto di azioni di *rightsizing*, sia riducendo/eliminando i servizi caratterizzati da un basso impatto con il cliente, sia procedendo con l'internalizzazione di alcune attività.

Progetto Pegasus (Programma Evoluto per la Gestione di Aree di Stazioni Ubicate nel Sud Italia)

Il progetto lanciato nel 2004 è finalizzato alla riqualificazione e valorizzazione entro il 2016 di 101 stazioni situate nelle regioni meridionali del nostro paese, significative per posizione, dimensione, pregio architettonico e attrattiva turistica. Le regioni interessate dal progetto sono: Abruzzo, Basilicata, Calabria, Campania, Molise, Puglia, Sardegna e Sicilia.

Sua specifica finalità è gestire in modo integrato i complessi immobiliari delle stazioni coinvolte attraverso:

- la valorizzazione, a fini commerciali, degli spazi e dei fabbricati di stazione;
- l'esercizio di tutte le attività legate alla manutenzione e alla conduzione dei complessi immobiliari di stazione (*building e facility management*);
- il ripristino delle caratteristiche architettoniche dei fabbricati;
- la riorganizzazione degli spazi di stazione secondo una concezione moderna ed avanzata.

Per quanto riguarda lo sviluppo del programma di investimento relativo alle 101 stazioni del *network*, si registra un avanzamento di circa l'8%, pari a complessivi 48 milioni di euro.

Le stazioni AV/AC

Le nuove stazioni AV/AC in fase di affidamento o realizzazione sono Torino Porta Susa, Reggio Emilia, Bologna, Firenze, Roma Tiburtina, Napoli Afragola.

Torino Porta Susa – l'appalto consegnato nel marzo del 2006, registra un avanzamento di circa il 25%: la fine dei lavori è stata prorogata a febbraio 2010.

Firenze - è stato perfezionato in data 28 maggio 07 l'affidamento dell'appalto in *General Contracting*, sono stati consegnati i lavori e sono in corso le attività di progettazione esecutiva.

Roma Tiburtina – è in via di perfezionamento il contratto d'appalto per l'avvio dei lavori entro i prossimi mesi si rimanda al paragrafo "eventi dell'anno" della Relazione sulla Gestione del presente Bilancio.

Napoli Afragola – a seguito della consegna dei lavori di appalto integrato è stato sviluppato dall'Impresa il progetto esecutivo che è stato tuttavia rigettato in quanto presentava un aumento del costo delle opere di circa il 30%. Conseguentemente si sta procedendo alla rescissione in danno con l'impresa appaltatrice e la definizione della soluzione da adottare per il proseguo delle attività.

Informazioni al Pubblico

Nell'ambito delle rilevazioni di *Customer Satisfaction*, emerge un progressivo miglioramento dei risultati ottenuti in tutti i settori investigati connessi con l'informazione alla clientela. Gli

indicatori di qualità che mensilmente vengono indagati per le stazioni che rientrano nel monitoraggio previsto dalla Carta dei Servizi di RFI sono relativi a:

- informazione di orientamento, dislocazione segnaletica;
- qualità informazioni cartacee – quadri orario;
- completezza, chiarezza e tempestività informazioni sonore;
- comprensibilità del linguaggio utilizzato nei messaggi sonori;
- chiarezza e tempestività informazioni visive ed efficienza impianti;
- informazioni nel complesso.

L'analisi statistica dei risultati aggregati a livello nazionale per l'indicatore "informazioni nel complesso", per tutte le categorie di impianti previsti dalla Carta dei Servizi, evidenzia un andamento attestato su valori soddisfacenti.

Servizio speciale Segnalazioni via SMS

Tale progetto attivato il 25 marzo 2007 prevede la possibilità, per tutti i clienti di stazione, di contribuire alla qualità comunicando, via SMS, ogni eventuale anomalia riscontrata in stazione. Tale sistema di segnalazione, aumentando la capacità di controllo dei servizi erogati nelle stazioni (coinvolgendo tutta la clientela) contribuisce ad aumentare la qualità.

LA SICUREZZA D'ESERCIZIO FERROVIARIO

D.Lgs. n. 162/2007: nasce l'Agenzia Nazionale per la sicurezza delle ferrovie

Con D.Lgs. n. 162 del 10 agosto 2007 pubblicato nel Supplemento Ordinario n. 199/L della Gazzetta Ufficiale n. 234 dell'8 ottobre 2007, in vigore dal 23 ottobre 2007, è stata istituita l'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie con compiti di garanzia della sicurezza del sistema ferroviario nazionale, prima ricadenti in capo ad RFI e al Ministero dei Trasporti, quali:

- definizione quadro normativo in materia di sicurezza;
- autorizzazioni alla messa in servizio di sottosistemi;
- controllo sull'applicazione della normativa;
- verifiche di conformità CE;
- omologazione componenti di sicurezza;
- rilascio di autorizzazioni e certificati di sicurezza;
- immatricolazione materiale rotabile;
- collaborazione con l'Agenzia Ferroviaria Europea (ERA);
- studi e ricerche sulla sicurezza ferroviaria;
- qualifica verificatori indipendenti di sicurezza.

L'Agenzia nazionale per la sicurezza svolge i compiti e le funzioni previsti dalla direttiva 2004/49/CE ed ha competenza per l'intero sistema ferroviario nazionale.

Il trasferimento di tali compiti avverrà, in base al D.Lgs. 162/07, in 3 fasi:

- 1^ fase – mantenimento assetto attuale (fino a non oltre il 23 luglio 08)

2^ fase – funzionamento agenzia con personale non da essa dipendente (dal termine della fase precedente fino a non oltre il 23 aprile 09);

3^ fase – funzionamento a regime dell'Agenzia (entro il 23 aprile 09).

L'Agenzia dovrà funzionare con un massimo di 300 risorse selezionate con procedure selettive pubbliche e con una riserva del 50% dei posti per il personale FS già utilizzato durante la 2^ fase. La selezione del personale dovrà essere conclusa entro il 23 ottobre 08 e la sua assegnazione alle diverse strutture entro il 23 aprile 09 avverrà in base a regolamenti che il Ministero dei Trasporti predisporrà di concerto con i Ministeri dell'Economia e delle Riforme entro il 23 aprile 08.

Il funzionamento dell'Agenzia trova in parte copertura finanziaria nelle seguenti risorse:

- nei limiti della somma di 11.900.000 euro annui, con corrispondente riduzione dello stanziamento dello Stato destinato all'espletamento dei compiti (attribuiti all'Agenzia) attualmente svolti da RFI S.p.A. a partire dalla data di assunzione delle relative attribuzioni in capo all'Agenzia (previste a partire dal 23 luglio 2008). La riduzione dello stanziamento dello Stato è da porre in correlazione con il distacco del personale tecnico di RFI (o di altra Società del gruppo FS).
- incremento dell'1 % dalla data di entrata in vigore del decreto (23 ottobre 2007), dei canoni di accesso alla rete ferroviaria, corrisposti dalle imprese ferroviarie a RFI S.p.A.

Il suddetto Decreto è stato richiamato nel PIR edizione dicembre 2007. Alla luce di quanto sopra, in occasione del conguaglio del quarto trimestre 2007, RFI fattura a carico delle IF i relativi importi di competenza, calcolati sul pedaggio con decorrenza 23 ottobre 2007-31 dicembre 2007.

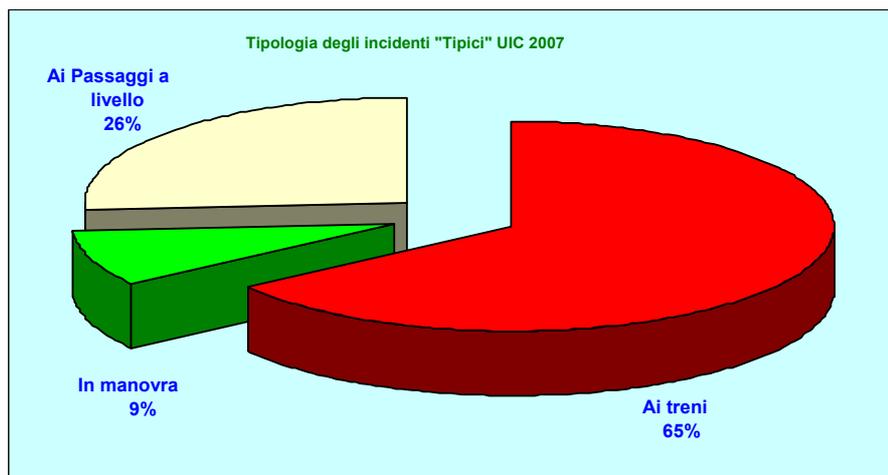
L'andamento della sicurezza nel 2007

I livelli di sicurezza registrati nel 2007 risultano nettamente più alti rispetto a quelli misurati nel 2006. La sicurezza nell'esercizio ferroviario viene misurata utilizzando il *Coefficiente Internazionale di Incidentalità*, i cui dettagli sono illustrati nel medesimo punto delle Informazioni Generali del Bilancio dell'esercizio 2006 a cui si fa rimando.

Nel 2007 sono stati registrati 23 incidenti "Tipici" UIC rispetto ai 37 registrati nel 2006, di cui 8 sono stati con responsabilità esterne al comparto ferroviario (nel 2006 erano stati 17 su un totale di 37). Utilizzando il suddetto Coefficiente Internazionale di Incidentalità, per il 2007 si ottiene il valore 0,07 incidenti/milioni di treni per Km, che risulta inferiore del 36% rispetto al valore registrato nel 2006 (pari a 0,11 incidenti/milioni di treni per Km).

Più in particolare nel 2007, nella Banca Dati Sicurezza (BDS), sono stati registrati:

- 15 incidenti ai treni contro i 19 del 2006 (riduzione del 21%);
- 2 incidenti in manovra contro i 6 del 2006 (riduzione del 66%);
- 6 incidenti ai Passaggi a livello contro i 12 del 2006 (riduzione del 50%).



Relativamente agli incidenti “Atipici” che, sostanzialmente, rilevano il numero di investimenti di persone e la caduta di viaggiatori dai treni in movimento, il 2007 registra 97 incidenti, esattamente come nel 2006.

Gli incidenti alle persone provocati dai rotabili in movimento sono oggetto di particolare attenzione. Per contrastare tale fenomeno è stato richiesto alle imprese ferroviarie un programma di adeguamento dei sistemi di chiusura e bloccaggio delle porte delle carrozze, in corso di realizzazione.

QUALITA' E SICUREZZA

Il Sistema Integrato di Gestione per la Sicurezza della circolazione dei treni e dell'esercizio ferroviario (SIGS)

Il SIGS è l'insieme dei provvedimenti dell'organizzazione che RFI ha definito e messo in atto per assicurare la gestione controllata dei processi e delle attività relativi alla circolazione dei treni e dell'esercizio ferroviario, alla sicurezza del lavoro e alla tutela dell'ambiente.

Concretizza la politica di RFI in materia di sicurezza, quale valore aziendale inteso come equilibrio tra tecnologie / uomini / organizzazione, soddisfacimento degli obblighi e vocazione al miglioramento continuo, confermando gli impegni assunti nonché le leve interne per il conseguimento.

Il SIGS è stato avviato nel 2003 dal Comitato Guida per il progetto ed è stato sviluppato – utilizzando la piattaforma della norma ISO 9001 nella quale sono stati integrati i requisiti delle norme OHSAS 18001 e ISO 14001 – con il coinvolgimento di gruppi di lavoro misti delle Direzioni centrali e territoriali nonché di Strutture Organizzative “pilota” individuate per recepire, applicare ed individuare proposte di affinamento al modello del sistema.

Nel luglio 2006 l'intero sistema è stato certificato dal TUV Italia in conformità alle norme ISO 9001, OHSAS 18001 e ISO 14001, concludendo un percorso iniziato negli anni precedenti

Nella seconda metà del semestre l'ente di certificazione (TUV Italia) ha effettuato la 1° verifica di sorveglianza annuale, al fine di confermare il mantenimento della certificazione conseguita nel luglio 2006.

Il SIGS ha formalizzato un'organizzazione che prevede il coinvolgimento di quattro livelli organizzativi nella quale i risultati operativi, ovunque prodotti, sono continuamente analizzati con criteri di omogeneità metodologica e comportamentale, in modo da poter confermare ovvero definire nuovi indirizzi per il periodo successivo di gestione, nel rispetto del miglioramento continuo.

Per agevolare e rendere efficace l'operatività prevista dal sistema è stata istituita la figura del Responsabile SIGS che, essendo presente in ogni Struttura Organizzativa di ogni livello del SIGS, ne costituisce il punto di riferimento gestionale.

I principali processi del SIGS che sono comuni a tutti i livelli del sistema, sono diventati gli strumenti operativi di supporto alle Direzioni e hanno concretizzato nel solo 2007 significativi volumi di attività riconducibili a circa 1400 azioni correttive, 160 azioni preventive, 550 non conformità e 980 verifiche ispettive interne.

Certificazione Sicurezza Imprese Ferroviarie

Nel corso del 2007 sono stati rilasciati n. 3 Certificati di Sicurezza alla seguenti Imprese Ferroviarie: Ferrovie Udine Cividale S.r.l., Linea S.r.l., Ferrotramviaria SpA.

Sono stati estesi n. 22 Certificati di Sicurezza alle seguenti Imprese Ferroviarie:

Railone S.p.A.(1); NordCargo S.r.l. (2); LeNord S.r.l. (2); Rail Traction Company S.p.A. (2); Ferrovie Emilia Romagna S.r.l.; Sistemi Territoriali S.p.A.; SBB Cargo Italia S.r.l. (2); Serfer Servizi Ferroviari S.r.l. (3); SNCF Fret Italia S.r.l. (3); Trasporto Ferroviario Toscano S.p.A. (2); Linea S.r.l.; Hupac S.p.A.; Del Fungo Giera S.p.A..

Attività di prevenzione, verifica e consulenza sanitaria

RFI svolge un'attività strettamente legata alla sicurezza dell'esercizio ferroviario, che fa riferimento ad un complesso quadro normativo da cui deriva un insieme di attribuzioni e funzioni in materia di prevenzione, verifica e consulenza sanitaria, estese a tutto il settore dei trasporti, anche in virtù della veste pubblicistica che assume e trova fondamento in un orientamento normativo e giurisprudenziale che, nel tempo, ha accreditato la Società all'espletamento in forma diretta, per conto dello Stato, del necessario controllo sanitario pubblico nei confronti degli operatori di tutto il settore dei trasporti.

Nel corso del 2007 sono state rinnovate alcune convenzioni in scadenza con importanti clienti per la gestione delle problematiche afferenti la figura del medico competente, nonché per la fornitura di prestazioni sanitarie nel settore della Medicina Legale e del Lavoro.

PATRIMONIO

Generalità

Nel corso di questo esercizio sono state avviate numerose iniziative concernenti il patrimonio immobiliare della Società.

Attività catastale

Tale attività è stata posta in essere per ottemperare agli obblighi derivanti dall'applicazione del Decreto Legge n° 262 del 3 ottobre 2006, convertito in legge n° 286 del 24 novembre 2006, che impone tra l'altro che tutti gli immobili di stazione o porzioni di essi, destinati ad uso terziario/commerciale, non possano essere più classificati alla categoria catastale "E", notoriamente esente ICI, e che pertanto è necessaria una revisione della loro qualificazione con conseguente attribuzione della rendita catastale.

In questo esercizio sono state accatastate oltre 300 stazioni con la costituzione di circa 3.000 nuove unità immobiliari: tale attività continuerà nell'esercizio 2008 interessando ulteriori 500/700 stazioni.

Attività di disinvestimento

Come già evidenziato nel paragrafo relativo ai principali eventi dell'anno, è stata portata a conclusione (con atto del 21 dicembre 2007) la scissione parziale di RFI in favore della beneficiaria FS Logistica di un compendio immobiliare costituito da aree e fabbricati localizzati a Bari, Maddaloni-Marcianise, Verona, Padova, Bologna, Milano, Torino, Novara, Brescia e Alessandria per un valore netto contabile totale di circa 270 milioni di euro.

Inoltre il 1° agosto 2007 è stato sottoscritto tra RFI ed FS un Accordo che ha riguardato la formalizzazione del servizio dell'attività di custodia dei beni pervenuti in capo a FS a seguito della scissione totale della società FRE limitatamente alle cosiddette "linee dismesse".

In data 15 gennaio 2007 è stato sottoscritto un contratto di mandato tra RFI e Ferservizi, finalizzato a mantenere aperto un canale per la vendita diretta da parte di RFI in presenza di specifiche situazioni di urgenza.

Tali attività hanno interessato nel periodo circa 70 compendi immobiliari di cui circa 20 avviati al rogito per un valore complessivo pari a circa 3,7 milioni di euro, tra cui, si segnalano in particolare:

- le aree ferroviarie interessate da programmi di riqualificazione urbana nel Comune di Cesena;
- un'area necessaria per il completamento del progetto urbanistico denominato "Contratto di Quartiere 2" da cedere ad una Società incaricata dal Comune di Savona di interventi di riqualificazione urbana;
- la vendita, all'amministrazione comunale, di immobili siti nel Comune di Airole, nell'ambito dell'ex stazione ferroviaria di Airole;
- la vendita di un compendio immobiliare, costituito dall'ex Scalo Merci della Stazione di Corso.

La pubblicità e gli impianti pubblicitari

L'anno 2007 è stato caratterizzato dall'avvio delle attività volte alla rimozione degli impianti pubblicitari abusivi presenti in grande quantità sugli *asset* di RFI.

Questa attività porterà un miglioramento della redditività degli impianti gestiti dalla società CBS Outdoor S.r.l., il cui ruolo è descritto nel medesimo punto della Relazione sulla Gestione del Bilancio di esercizio 2006, laddove saranno rimossi gli impianti abusivi, ed un notevole miglioramento del decoro dei siti in disponibilità di RFI.

Per quanto attiene le attività di attuazione del Piano degli investimenti 2007 si è registrato un forte incremento delle attività di *restyling* degli impianti nelle stazioni con la preventiva rimozione di impianti vecchi e degradati.

È stato avviato il piano di preventiva occupazione di superfici nelle stazioni con gli usuali mezzi di pubblicità di tipo “*below the line*”: tale piano consente una preventiva approvazione di massima (da parte delle strutture competenti) di alcune posizioni ed una velocizzazione dell’*iter* autorizzativo in fase di attuazione della specifica campagna pubblicitaria.

CBS ha commercializzato la parete esterna del “Finger A” dell’Air Terminal di Fiumicino, ciò ha determinato un incremento di 1,5 milioni di euro rispetto al canone anno 2006; stesso incremento si prevede per l’anno 2008.

È stata inoltre definitivamente chiusa la vicenda del contenzioso riferito alla Convenzione 2/92 con la sottoscrizione di un accordo che ha portato alla separazione delle posizioni contabili e legali riferite a Grandi Stazioni e alle altre società del Gruppo FS.

Energia elettrica

La crescente complessità gestionale dell’approvvigionamento di energia elettrica, determinata dalla progressiva liberalizzazione del mercato interno e dal moltiplicarsi dei nodi normativi irrisolti, ha impegnato RFI in una serie di contenziosi, con i soggetti istituzionali e le società elettriche, che hanno determinato l’insorgere di azioni legali e consistenti immobilizzazioni finanziarie.

Al fine di risolvere le criticità, l’Autorità per l’Energia Elettrica e il Gas aveva preannunciato un documento di consultazione finalizzato alla riforma del regime tariffario speciale RFI, da realizzarsi nel III quadrimestre dell’anno. Tuttavia l’Autorità non ha dato seguito alle citate azioni.

Come già commentato nei principali eventi dell’anno, nel mese di aprile sono stati stipulati tra RFI e S.EL.F. i contratti di locazione e di affidamento ad RFI delle prestazioni di esercizio e di manutenzione ordinaria e straordinaria per il mantenimento della Rete di Trasmissione Nazionale: tali contratti dovranno essere allegati alla Convenzione che dovrà essere stipulata tra TERNA e S.EL.F. per la gestione tecnica e la remunerazione economica degli elettrodotti ferroviari.

È proseguita l’attività di valorizzazione della rete elettrica in alta tensione, comprese le sottostazioni, sia mediante favorevoli rinnovi dei contratti in essere per il vettoriamento di energia e per l’affitto di linee in alta tensione, sia mediante l’offerta a terzi (in particolare i produttori di energia elettrica da fonti rinnovabili) di ulteriori possibilità di vettoriamento sfruttando le residue capacità della rete. In tale ambito sono stati avviati gli studi di fattibilità per l’inserimento nella rete in alta tensione di RFI di nuovi impianti di produzione di energia (Camucia, Larderello-Cascina, Poggio Imperiale, Montecatini Val di Cecina, Chiusino, Grosseto, Passo del Battello e Moggio Udinese).

È stato attivato il Sistema Centralizzato Elaborazione Dati Energetici (SCEDE). Il sistema è funzionale alla gestione tecnica delle infrastrutture elettriche ferroviarie, al controllo dei

consumi elettrici e, relativamente ai possibili nuovi scenari del mercato elettrico, alla ottimizzazione delle condizioni di acquisto dell'energia elettrica per la trazione ferroviaria.

Sono state definite con Enel Distribuzione le convenzioni per una serie di nuove forniture elettriche per la trazione, che potenzieranno l'alimentazione delle linee tradizionali e di quelle AV/AC.

Sono state elaborate diverse normative tecniche di settore, quali tra le altre, la Specifica Tecnica dei materiali TE per l'alta velocità, le Specifiche Tecniche di diverse apparecchiature per l'Alta Tensione e la revisione della Specifica Tecnica per le prove da effettuare sui pantografi a 3 kVcc.

ATTIVITA' DI RICERCA E SVILUPPO

Generalità

Il volume di spesa per investimenti in ricerca e sviluppo nell'anno 2007 è stato pari a circa 64,43 milioni di euro.

Si riporta di seguito una tabella che evidenzia l'ammontare della spesa per attività di ricerca e sviluppo dell'anno in milioni di euro, ripartita tra le principali aree di investimento:

Ricerca e Sviluppo	Anno 2007	Anno 2006
Tecnologie per la Sicurezza	41,33	85,66
Diagnostica Innovativa	21,02	44,17
Studi e Sperimentazioni di nuovi componenti e sistemi	2,08	3,83
TOTALE	64,43	133,66

Nella tabella si evidenzia come circa il 64,15% della spesa è rivolto ad attività relative alle tecnologie per la sicurezza ed il 32,62 % circa per la diagnostica innovativa per il controllo dell'efficienza della rete, mentre per studi e sperimentazioni di nuovi componenti e sistemi la percentuale è il 3,23 %.

La flessione rispetto all'esercizio precedente è dovuta essenzialmente all'avanzato stato di realizzazione dei programmi SCMT e SSC.

Si riportano di seguito alcuni progetti di ricerca e sviluppo di interesse europeo che hanno visto la partecipazione di RFI:

- progetto PROTECTRAIL: partecipazione al Consorzio costituito per la presentazione alla Commissione Europea di un Progetto Integrato (valore circa 22 milioni di euro) relativo alle tematiche di *security* ferroviaria, relativamente agli *assets* fisici, ai sistemi ed ai componenti;
- progetto GALILEO: partecipazione ai lavori del gruppo di lavoro UIC "Galileo *applications for rail*" ed alle attività promosse dall'Unione Europea per l'utilizzo di GALILEO e del suo precursore (GPS + EGNOS) in applicazioni ferroviarie legate alla sicurezza; definizione di uno specifico progetto per la gestione delle linee regionali, unitamente a UIC, ANSALDO, ALSTOM ed alcune Università;
- progetto INTEGRAIL: avvio delle attività connesse al Sottoprogetto 4 (Definizione degli scenari di *test*, integrazione dei risultati e valutazione finale) di cui RFI è *leader*;
- progetto GPS in galleria: definizione ed avvio delle attività propedeutiche alla fase 2 (*test* in campo e relativa valutazione finale);
- progetto SAFER: proseguimento delle attività del gruppo di lavoro RFI + ANSALDO per l'analisi della situazione esistente e la definizione di alcune ipotesi di soluzione delle tematiche relative alla *security for safety* nei sistemi di comando-controllo delle linee AV/AC.

Tecnologie per la sicurezza della circolazione ferroviaria

Nell'ambito della sicurezza della circolazione ferroviaria, l'attività 2007 ha riguardato fondamentalmente i sistemi per il controllo della marcia dei treni (SCMT, SSC, GSM-R e ERMTS).

Diagnostica innovativa

Riguardo lo sviluppo della diagnostica mobile sulle linee AV/AC in parallelo all'attrezzaggio dei treni sperimentali ETR 500 Y1 ed Y2 vengono di seguito riportate le principali attività svolte:

- è stato strumentato per il rilevamento e la diagnostica della qualità dell'interazione ruota-rotai e pantografo-catenaria nonché per il monitoraggio della dinamica di marcia il treno Y1. Tale treno è attualmente utilizzato sull'AV/AC Bologna – Milano per la certificazione dell'armamento ferroviario, con corse prova fino alla velocità di 330 km/h;
- è stato strumentato per il controllo della dinamica di marcia e per le verifiche dell'ERTMS fino a 300 km/h il treno Y2. Tale treno è attualmente utilizzato per le prove di funzionalità del sistema di comando e controllo della linea Bologna – Milano.

Inoltre, si stanno completando le fasi di collaudo della:

- installazione, a bordo del Treno Misure Archimede, del SSB (Sotto Sistema di Bordo) ATC (*Automatic Train Control*) integrato con:
 - a. STM (*Specific Transmission Module*) italiano per la marcia su linee con sistema di ripetizione di segnali sia discontinuo (SCMT: Sistema di Controllo Marcia Treni) che continuo (BACC: Blocco Automatico a Correnti Codificate);
 - b. ERTMS/ETCS lev. 2 (*European Rail Traffic Management System/ European Train Control System level 2*) per l'interoperabilità Europea sulle reti Alta Velocità.
 Il sistema, rappresenta una TdS (Testa di Serie) per le locomotive E402.B e le Semipilota Z1.
- installazione a bordo dell' SCMT/ERTMS lev. 2 sul treno misure Archimede (Locomotiva E402B. 101 e Semipilota Z1) con relativa diagnostica mobile.

Sono in corso di completamento altresì diversi interventi a supporto dei rilievi dei treni tra i quali:

- nuovo sistema di rilievo della geometria e dell'usura del binario sulla vettura Talete che permetterà di effettuare rilievi con un maggior campionamento in linea con quanto previsto dalla normativa internazionale;
- nuovo sistema di rilievo dell'usura del filo di contatto sul treno Archimede con risvolti positivi sia sulla precisione dei rilievi che sull'affidabilità del sistema stesso.

Studi e sperimentazioni di nuovi componenti e sistemi

Nel corso del 2007 sono proseguite le sperimentazioni e le omologazioni di componenti innovativi del sistema ferroviario in particolare:

- sono stati omologati due prodotti relativi alle barriere mobili di protezione dei cantieri di lavoro in ambito ferroviario;

- sono state completate le attività di *assessment* e di sperimentazione sul campo di prodotti e tecnologie per la protezione dei cantieri di lavoro (Sistemi Automatici di Annuncio Treno): al termine sono stati omologati due sistemi e cioè uno nelle configurazioni via cavo e radio e l'altro solo in quella cavo (per quest'ultimo è in corso l'*assessment* per la configurazione via radio);
- è stata aggiornata la gamma di lubrificanti speciali omologati per i cuscinetti degli scambi;
- sono stati prequalificati una serie di prodotti di armamento: controrotaie, traverse in cap, sistemi di attacco per scartamento regolabile, piastre per controrotaie UIC 33 e sistemi di saldatura alluminotermia;
- sono state emanate le Specifiche Tecniche di Fornitura per traversoni metallici per sistema di manovra (revisione C), per chiodi per la fabbricazione di giunzioni isolanti incollate, per piastrine e ganasce per armamento ferroviario;
- è stata ultimata la nuova progettazione delle lavorazioni degli aghi e dei contraghi degli apparecchi del binario tipo S60U/250/0,092 e tipo S60U/250/0,12;
- sono stati elaborati i nuovi progetti dei dispositivi di immobilizzazione degli aghi dei deviatori per le tipologie 46 UNI e 50 UNI.

Istituto Sperimentale

L'Istituto Sperimentale ha ampliato i propri campi di attività, sia con l'attivazione dei laboratori per le nuove tecnologie e la nuova camera termica, sia con l'acquisizione della gestione dei nuovi treni sperimentali ERT 500 Y1 e Y2 e le attività di misure e prove per l'attivazione delle nuove tratte del sistema AV/AC.

Lo stesso si è inoltre esteso sul territorio con la progettazione del "sito pilota per l'alta velocità" presso il km 91 della tratta AV/AC Roma – Napoli, allo scopo di eseguire misure sui treni in transito fino a 330 km/h.

Si stanno coordinando le attività di studio e ricerca, le prove in laboratorio ed in campo, le misure e sperimentazioni condotte in ambito RFI, attraverso la gestione integrata di tutti i laboratori ed in chiave europea, con l'aggregazione delle attività secondo i sottosistemi ferroviari di riferimento di cui alle normative europee e alle Specifiche Tecniche di Interoperabilità (STI): Infrastruttura, Energia, Comando – Controllo e Telecomunicazioni, Materiale Rotabile, Ambiente.

Certificazione dello *Standard* per l'Interoperabilità

Relativamente alla Certificazione dello *Standard* per l'Interoperabilità, nell'anno 2007 l'impegno è stato orientato principalmente verso le seguenti attività:

- avvio delle attività propedeutiche alla esecuzione delle attività di verifica CE delle nuove tratte AV di prossima attivazione (Milano – Bologna e Bologna – Firenze);
- conclusione delle attività di valutazione di conformità (con il supporto della struttura specialistica Telecomunicazioni e Supervisione) del terminale GSM-R GPH RGG 100T;

- coordinamento di un gruppo di lavoro di specialisti per la stesura delle Specifiche dei Requisiti applicabili agli Apparati Radio di Bordo di tipo “Cab-Radio”;
- avvio del processo di valutazione di conformità dell’apparato Radio di Bordo “Cab-Radio” della EADS da installare sulle Locomotive *Bombardier* E483 e E186.

RAPPORTI CON PARTI CORRELATE

Nel seguito sono rappresentati, in un tabella di sintesi, i principali rapporti attivi e passivi intercorsi nell'esercizio con imprese controllate, imprese collegate, controllanti, altre imprese consociate, collegate di proprie controllate dirette ed indirette ed altre parti correlate. Sono anche evidenziati i rapporti con la società che esercita l'attività di direzione e coordinamento e con le società che sono sottoposte alla medesima attività di direzione e coordinamento.

Denominazione	Rapporti attivi	Rapporti passivi
Imprese controllate		
TAV S.p.A.	Attività AV/AC, Organi sociali, oneri finanziari, debito da scissione, fitto locali uffici, servizi vari	Acconti per servizi, riaddebito costi attività AV/AC, deposito cauzionale locali uffici
Metropark S.p.A.	Commerciali e diversi: Locazione di aree, personale distaccato, prestazioni sanitarie	Commerciali e diversi: Progettazioni
S.EL.F. S.r.l.	Attività relative al trasporto e alla trasmissione dell'energia elettrica, relativamente alla rete elettrica attualmente di proprietà delle Ferrovie dello Stato S.p.A., nonché tutte le attività che consentono di valorizzare le reti di trasmissione di energia elettrica.	
Nord Est Terminal S.p.A.	Commerciali e diversi per utilizzo aree terminalistiche	
Tiburtina Sviluppo Immobiliare	Realizzazione del progetto di sviluppo inerente la riqualificazione urbanistica e funzionale dell'area della stazione Tiburtina di Roma nel rispetto della loro destinazione urbanistica e degli strumenti urbanistici tempo per tempo vigenti".	
Tunnel Ferroviario del Brennero S.p.A.	Gestione della partecipazione al capitale sociale della Società Galleria di Base del Brennero BBT SE e dell'eventuale diverso soggetto promotore della galleria ferroviaria di base del Brennero".	
Imprese collegate		
Italcertifer S.c.p.A.		Realizzazione di prove e sperimentazioni per la certificazione di componenti e sistemi ferroviari
LTF S.a.s.	Progettazione, studi, ricognizioni linea Torino-Lione	
Porta Sud S.p.A.	Riqualificazione scalo merci e stazione di Bergamo	
Quadrante Europa S.p.A.	Gestione integrata e sviluppo dei servizi intermodali nell'interporto di Verona Quadrante Europa	
SGT S.p.A.		Commerciali e diversi per gestione terminali merci
Terminal Tremestieri S.r.l.	Gestione completa dell'approdo per navi destinate al traghettamento attraverso lo Stretto di Messina, sito in località Tremestieri del comune di Messina.	
Controllanti		
FS (a)	Finanziari :Conto corrente intersocietario. Commerciali e diversi: per prestazioni sanitarie, sperimentazioni, locazioni Polizia ferroviaria, crediti fiscali	Finanziari: Conto corrente intersocietario. Commerciali e diversi: Licenze d'uso marchio, Consulenza di varia natura.

Altre imprese consociate		
Ferservizi (b)	Commerciali e diversi: per locazioni e alienazione dei beni immobili non strumentali	Commerciali e diversi: per attività di global service provider, servizi informatici, servizi amministrativi, amministrazione del personale, servizi di formazione, servizi per/di comunicazione, servizi per gli acquisti, facilities, ferrhotel, gestione amministrativa della ristorazione
Grandi Stazioni (b)	Commerciali e diversi: per la gestione e riqualificazione funzionale dei complessi immobiliari delle principali stazioni	Commerciali e diversi: per la mancata liberazione di alcune aree occupate ai fini istituzionali e oneri condominiali
Cento Stazioni (b)	Commerciali e diversi: per la gestione e riqualificazione funzionale dei complessi immobiliari delle 103 medie stazioni	Commerciali e diversi: per oneri condominiali
Fercredit (b)		Commerciali e diversi: come cessionario di debiti verso fornitori
Italferr (b)		Direzione, progettazione e controllo dell'esecuzione dei lavori di investimento nella rete
Trenitalia (b)	Commerciali e diversi: per il pedaggio, i servizi di traghettamento; il consumo di energia elettrica; i servizi di manovra; i servizi appaltati di pulizia; le prestazioni sanitarie; le locazioni immobili e le prestazioni istituto sperimentale; le locazione officine ed asset idrici	Commerciali e diversi: per i servizi di trasporto per il personale dipendente per servizio e per diporto, per noleggio carri, per acquisto materiale rotabile, per manutenzione materiale rotabile; per trasporto merci

(a) Società che esercita attività di direzione e coordinamento (controllante diretta)

(b) Società che è sottoposta all'attività di direzione e coordinamento di (a)

Di seguito si riportano inoltre i valori patrimoniali ed economici derivanti dai rapporti sopra indicati.

Rapporti commerciali e diversi

(in migliaia di euro)

	31.12.2007					2007			
	Crediti	Debiti	Ratei e Risconti passivi	Garanzie	Acquisti per investimenti	Costi		Ricavi	
						Costi della produzione	Oneri straordinari	Valore della produzione	Proventi straordinari
Imprese controllate	532.208	142.270	-	-	270.372	-	1	64.445	1.922
TAV S.p.A.	524.752	141.812			270.332		1	57.835	1.922
S.EL.F. S.p.A.	5.620							4.884	
Metropark S.p.A.	1.835	458			40			1.252	
Nord Est Terminal S.p.A.	1							474	
Tiburtina Sviluppo Immobiliare S.p.A.									
Tunnel Ferroviario del Brennero									
Imprese collegate	2.509	1.171	-	-	829	485	5	2.628	-
Italcertifer S.c.p.A.	1.783	674			556	68	5	1.528	
LTF S.a.s.	108	273			273			527	
Porta Sud S.p.A.	62							95	
Quadrante Europa S.p.A.	10							10	
Network Terminali Siciliani S.p.A.	11							11	
Terminal Tremestieri S.r.l.	243	224				417		5	
SGT S.p.A.	292							452	
Controllanti	1.356.955	18.616	-	-	-	55.822	58	4.313	7
Ferrovie dello Stato S.p.A.	1.356.955	18.616				55.822	58	4.313	7
Altre imprese consociate	387.665	367.036	1.584	5.165	157.947	192.771	2.196	1.124.770	3.504
Ferservizi S.p.A.	3.241	36.482	2		1.813	74.350	195	1.739	1.470
Italcontainer S.p.A.	16	1						45	
Fs Logistica	484	10.911	1		13.445	5.672	137	440	38
Serfer S.r.l.	2.091	98	9		87	18		1.501	3
Grandi Stazioni S.p.A.	10.542	17.183			5.207	50.187	1.219	32.218	1.372
Cento Stazioni S.p.A.	4.511	9.223	1.572		2.064	24.933	79	13.089	178
Fercredit S.p.A.	31	180.828		5.165		57		12	
Italferr S.p.A.	1.034	76.945			126.381	1.398	42	911	7
Sogin S.r.l.	91	32			22				
Sita S.p.A.	172	6				2		149	
Cemat S.p.A.	2.098	355				265	43	2.133	27
Trenitalia S.p.A.	363.252	34.972			8.928	35.889	481	1.072.420	409
Ferport S.r.l.	6							4	

Ferport Napoli S.r.l.									1
Tx Ligostik	67								68
Tevere Tpl	29								40
Collegate di controllate	-	-	-	-	626	-	-	-	669
BBT S.p.A.					626				669
TOTALE	2.279.338	529.092	1.584	5.165	429.774	249.078	2.260	1.196.825	5.433

Rapporti finanziari

(in migliaia
di euro)

Denominazione	31.12.2007				2007		
	Imm.ni Finanz.	Crediti	Ratei e Risconti attivi	Debiti	Ratei e Risconti passivi	Oneri	Proventi
Imprese controllate	-	-	-	-	24.720	-	-
TAV S.p.A.					-	24.720	
Controllanti	-	278.654	-	1.234.638	26.145	3.018	10.598
Ferrovie dello Stato S.p.A.		215.643		1.234.638	26.145	3.018	10.598
Altre imprese consociate	-	-	-	-	-	-	8
Fercredit S.p.A.							8
TOTALE	-	278.654	-	1.234.638	1.425	3.018	10.606

Si informa che le operazioni con le società del Gruppo sono state eseguite a normali prezzi di mercato.

ANDAMENTO ECONOMICO DELLE SOCIETÀ CONTROLLATE

TAV S.P.A. (100%)

In forza della Convenzione del 9 dicembre 2003 stipulata tra la controllante RFI e TAV, l'attività della Società consiste nella progettazione e costruzione, appaltata a terzi, delle linee e delle infrastrutture ferroviarie per il sistema Alta Velocità/Alta Capacità.

In particolare, rientra nella competenza e responsabilità della Società la progettazione esecutiva e la costruzione della direttrice Torino – Milano – Napoli costituita dalle tratte Torino - Milano, Milano - Bologna, Bologna – Firenze e Roma - Napoli.

La predetta convenzione stabilisce inoltre che, ultimati i lavori ed effettuato il Collaudo Tecnico-Amministrativo con esito favorevole, ogni singolo lotto o la singola tratta o il singolo intervento di adeguamento di nodo, saranno consegnati e trasferiti in proprietà a RFI assieme alle relative attività e passività, fermo restando il recupero da parte della Società stessa di tutti i costi sostenuti, incluse le spese generali e gli oneri finanziari.

Per quanto riguarda invece i nodi di Bologna, Roma e Napoli – a seguito della stipula, intervenuta in data 18 dicembre 2007, del primo atto modificativo alla convenzione di cui sopra – si è provveduto a modificare l'ambito di responsabilità tra RFI e TAV nella realizzazione dei progetti del Sistema AV/AC, con l'attribuzione a RFI della committenza dei lavori relativi ai nodi stessi.

Inoltre nello stesso atto modificativo alla convenzione, le parti si sono date atto dell'intervenuto scioglimento della convenzione stessa limitatamente alle tratte AV/AC Terzo Valico dei Giovi, Milano – Verona e Verona – Padova del Resto del Sistema, secondo quanto stabilito dalla legge n. 40 del 2 aprile 2007.

Il 2007 che si è chiuso con un risultato pari a zero in coerenza con lo scopo sociale della società, può considerarsi caratterizzato dai seguenti elementi:

FATTI DI MAGGIOR RILIEVO

- Il 1° di gennaio è divenuta efficace la scissione con RFI relativa agli “Immobili della Sub-tratta Torino-Novara della tratta ferroviaria AV/AC Torino-Milano” e la scissione con RFI del ramo di azienda denominato “Infrastruttura ferroviaria Nodo di Roma – Penetrazione Urbana AV/AC e Raddoppio FR2 (linea Roma-Sulmona) comprensiva degli immobili strumentali, delle opere e degli impianti tecnologici strumentali, accessori e funzionali” come già esposto nei principali eventi dell'anno.
- Come ampiamente descritto nei principali eventi dell'anno a seguito dell'entrata in vigore dell'art. 12 del decreto legge n. 7 del 31 gennaio 2007, di cui si è illustrato nei Fatti di Rilievo intervenuti dopo la chiusura dell'esercizio nel mese di febbraio 2007 del Bilancio 2006, cui si fa rimando, con Ordinanza del 23 maggio 2007 il TAR del Lazio ha disposto, in relazione ai ricorsi presentati dai *General Contractor* affidatari delle tratte AV/AC di cui trattasi, la devoluzione al giudizio della Corte di Giustizia delle Comunità Europee ai sensi dell'art. 234 del Trattato. Si evidenzia inoltre che i *General*

Contractor CEPAV DUE, IRICAV DUE e COCIV hanno altresì promosso giudizi arbitrali di contestazione di inadempimenti di TAV e di conseguente risarcimento dei danni. TAV si è costituita negli arbitrati asserendo l'intervenuto scioglimento ex lege delle Convenzioni, respingendo gli addebiti ad essa attribuiti dai *General Contractor* ed, a sua volta, contestando inadempimenti dei medesimi *General Contractor*.

I relativi Collegi arbitrali si sono costituiti nel corso del 2007. Dopo lo scambio delle prime memorie e delle relative repliche si sono tenute alcune udienze di trattazione nell'ambito delle quali, previo - nel caso della Milano-Verona - infruttuoso esperimento del tentativo di conciliazione, i Collegi arbitrali hanno fissato i termini per il deposito di ulteriori memorie e/o note nonché le date per lo svolgimento di ulteriori udienze di trattazione e per lo svolgimento del tentativo di conciliazione per la Milano-Genova. I termini per l'emissione dei lodi sono fissati per la seconda metà del 2008 ovvero nei primi mesi del 2009 per la Milano-Genova.

Considerando che la norma ha inteso ridefinire le modalità di affidamento delle opere in oggetto, nonché le priorità di realizzazione rispetto ai limiti della finanza pubblica e degli obblighi di equilibrio economico e finanziario del gestore dell'Infrastruttura, si è ritenuto che non sussistano i presupposti per rilevare specifici effetti nel presente bilancio.

- In data 18 dicembre è stato sottoscritto tra RFI e TAV il primo atto modificativo alla Convenzione del 9 dicembre 2003. Con tale atto si è provveduto a modificare l'ambito di responsabilità tra RFI e TAV nella realizzazione dei progetti del Sistema AV/AC, con l'attribuzione a RFI della committenza dei lavori relativi ai nodi di Bologna, Roma e Napoli.
- Inoltre nello stesso atto modificativo alla convenzione, le parti si sono date atto dell'intervenuto scioglimento della convenzione stessa limitatamente alle tratte AV/AC Terzo Valico dei Giovi, Milano – Verona e Verona – Padova del Resto del Sistema, secondo quanto stabilito dalla legge n. 40 del 2 aprile 2007.

In conseguenza di quanto sopra, in data 29 dicembre 2007 è stato stipulato l'atto di scissione parziale a favore di RFI, assegnando ad essa i rami di azienda denominati Nodo di Napoli, Nodo di Roma, Nodo di Bologna e Tratta Modena-Bologna come già descritto nei principali eventi dell'anno.

Contenziosi, indagini e procedimenti giudiziari in corso

Indagini e procedimenti penali

Riguardo le evoluzioni nelle indagini e nei procedimenti penali, attinenti al Progetto Alta Velocità/Alta Capacità, si segnalano i seguenti rilevanti sviluppi.

In relazione al procedimento pendente innanzi al Tribunale di Perugia per fatti corruttivi a carico, tra gli altri, di un ex Amministratore della Società e di alcuni Amministratori del Gruppo (nel quale la Società, RFI - subentrata ad FS - ed Italferr si sono costituite parti civili), all'esito della sentenza di non doversi procedere nei confronti di quasi tutti gli imputati (compreso l'ex Amministratore della Società) con la quale, nel mese di gennaio 2007, è stata

dichiarata l'estinzione per intervenuta prescrizione della maggior parte dei reati contestati, la Società, in linea con la posizione assunta dal Gruppo, ha proseguito la costituzione di parte civile in ordine alle ipotesi delittuose sopravvissute (riciclaggio, ricettazione e favoreggiamento, contestate a soggetti estranei alla Società). Il Processo prosegue con l'audizione dei testi del Pubblico Ministero.

In relazione alla pendenza di una indagine presso la Procura della Repubblica di Frosinone a carico di un ex Amministratore nonché di esponenti del General Contractor IRICAV UNO, della consorziata Italstrade e della Ditta Pegaso, concernente una ipotesi di lesioni colpose ai danni di un privato in connessione con la fase esecutiva dei lavori della tratta Alta Velocità/Alta Capacità Roma - Napoli, si è appreso che il Pubblico Ministero ha formulato richiesta di rinvio a giudizio nei confronti dell'ex Amministratore. Non si dispone, allo stato, di ulteriori elementi di conoscenza in ordine agli sviluppi del procedimento.

Con riferimento all'indagine che ha visto coinvolti un Dirigente della Società unitamente a rappresentanti di Italferr S.p.A., della società Condotte d'Acqua e del Comune di Roma per 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", si riferisce che, nel mese di febbraio 2007, a seguito della conclusione delle indagini preliminari, il Pubblico Ministero ha chiesto l'archiviazione per infondatezza della notizia di reato in difetto della condizione di procedibilità (mancanza di formale atto di querela della persona offesa). Il G.I.P., a scioglimento della riserva assunta all'esito dell'udienza camerale di discussione sull'opposizione, ha disposto l'archiviazione del procedimento in accoglimento della richiesta formulata dal Pubblico Ministero.

E' inoltre proseguita, nel corso dell'esercizio, l'attività di acquisizione di informazioni e documenti da parte della Guardia di Finanza per conto della Procura Regionale della Corte dei Conti del Lazio in merito all'iter procedurale di autorizzazione dei lavori di escavazione dei cunicoli esplorativi e del relativo impegno di spesa nell'ambito del Progetto del terzo Valico dei Giovi. Al riguardo, si informa che la Società ha provveduto a fornire documentazione, anche in forma di estratti dei verbali di Comitato Esecutivo e di Consiglio di Amministrazione dell'anno 1995.

Per quanto attiene all'indagine concernente il disastro verificatosi a seguito dello scoppio di una tubatura del gas in località San Benedetto del Querceto (Comune di Monterenzio), si informa che la Società - individuata quale soggetto che potrebbe assumere la qualità di responsabile civile qualora dagli accertamenti tecnici disposti in loco dovesse emergere una interferenza tra l'evento ed i vicini cantieri del Consorzio Cavet - ha tempestivamente provveduto alla nomina di un difensore e - d'intesa con il Gruppo - di un consulente tecnico che ha preso parte agli accertamenti peritali tuttora in corso di svolgimento. Inoltre, al fine di fornire utili contributi all'indagine per le conseguenti valutazioni sul piano delle eventuali responsabilità civili in ordine all'evento, la Società assistita dal difensore si è spontaneamente presentata presso il Pubblico Ministero titolare dell'indagine per evidenziare i rapporti contrattuali vigenti, i ruoli e le competenze del committente TAV, del General Contractor FIAT e del Consorzio Cavet.

Nel corso dell'esercizio, sono inoltre intervenuti i seguenti eventi.

Relativamente alle aree di cantiere AV/AC in località Casoria ed Afragola, nel corso del mese

di settembre 2007 sono stati operati due sequestri preventivi in esecuzione di decreto del G.I.P. presso il Tribunale di Napoli, notificato alla Società nella qualità di proprietaria delle aree. Per quanto si è potuto apprendere dagli atti notificati alla Società, tale provvedimento è stato emesso nell'ambito di un procedimento penale in corso a carico di esponenti di alcune Ditte esercenti attività illecite di traffico e smaltimento di rifiuti in siti di discarica non autorizzati. Operato il sequestro, le aree di cantiere AV/AC sono state affidate in giudiziale custodia alla Società Condotte D'Acqua S.p.A. appaltatore dei lavori in loco. Successivamente il Consorzio Iricav Uno ha comunicato a TAV che, a seguito di istanze presentate dalla Società Italiana per Condotte D'Acqua S.p.A. inerenti l'accesso ed il transito sulle aree in oggetto per la regolare ripresa dei lavori, il Pubblico Ministero ha autorizzato Condotte d'Acqua all'accesso sui cantieri TAV in sequestro al fine di effettuare le opere edili indispensabili al completamento dei lavori. Eseguiti i lavori, le aree sono state consegnate dal General Contractor Iricav Uno alla TAV - e contestualmente da questa ad RFI - per l'attivazione e messa in esercizio della linea "Monte del Vesuvio".

Nel mese di ottobre 2007 la Guardia di Finanza – Nucleo Polizia Tributaria di Roma ha notificato un verbale di identificazione, elezione di domicilio e nomina di difensore ad un ex Amministratore Delegato della Società, quale persona indagata per il reato di abuso di ufficio di cui all'art. 323 c.p., in relazione ad un procedimento pendente avanti la Procura della Repubblica di Roma ed avente ad oggetto il subentro di Baldassini-Tognozzi alla Pontello S.p.A. nell'appalto relativo al Lotto 9 del Nodo di Bologna.

Il predetto ex Amministratore, su convocazione del magistrato procedente, è stato altresì escusso a sommarie informazioni ed in tale sede, con l'assistenza del difensore di fiducia, ha provveduto a fornire ai verbalizzanti le informazioni ed i chiarimenti richiesti in merito all'operazione di subentro. Si è recentemente appreso che il Pubblico Ministero ha richiesto l'archiviazione del procedimento.

Con riferimento alle indagini e procedimenti penali in corso, in mancanza di elementi che possano indurre a ritenere che la Società sia esposta a significative passività, non sono stati effettuati stanziamenti.

S.EL.F. S.r.l. (100%)

La Società, che è stata costituita in data 7 aprile 2000 con capitale sociale di 50.000 EURO ha come scopo sociale l'attività di trasporto e trasmissione di energia elettrica sulla rete di proprietà RFI, nonché la valorizzazione della rete medesima.

In base al D.Lgs. 16 marzo 1999, n.79, la Società, a partire dal 16 aprile 2007 ha ricevuto da RFI la piena disponibilità della porzione di rete elettrica di proprietà, compresa nel perimetro della Rete di Trasmissione Nazionale (863,718 Km), al fine di consentire alla stessa di espletare in tale ambito le attività relative alla trasmissione dell'energia elettrica. Contestualmente S.EL.F. ha affidato ad RFI la manutenzione ordinaria e straordinaria degli elementi di impianto facenti parte della porzione di rete di trasmissione nazionale in locazione a S.EL.F..

Inoltre è in corso di stipula una convenzione tra S.EL.F. e TERNA Rete Elettrica Nazionale che disciplina gli interventi di manutenzione e sviluppo della rete di trasmissione nazionale e

dei dispositivi di interconnessione con altre reti ed il canone annuale dovuto da TERNA a S.EL.F. a copertura dei costi per le attività di esercizio e manutenzione degli impianti, degli ammortamenti e della remunerazione degli investimenti.

In data 25 ottobre 2007 è stato nominato Amministratore unico della società l'Ing. Gian Piero Pavirani al posto del Dott. Nicola Mandarino.

La società chiude il bilancio al 31 dicembre 2007 in pareggio.

METROPARK S.p.A. (100%)

La Società Metropark svolge un'attività di valorizzazione e riqualificazione del patrimonio di RFI, finalizzata a favorire l'accessibilità agli impianti di stazione, ed ha, quale oggetto sociale, l'analisi, lo studio, la progettazione, la realizzazione e la gestione di parcheggi su aree di proprietà di RFI o di terzi.

Sotto il profilo operativo si segnala il costante miglioramento dei ricavi operativi che rispetto all'esercizio precedente, si sono incrementati di circa il 14%. Le ragioni di tale notevole crescita sono attribuibili principalmente sia ad aumento della domanda di sosta sia all'entrata in esercizio dei nuovi parcheggi che hanno superato la fase di avviamento. A questo si deve aggiungere un "effetto prezzo" derivante dall'aumento delle tariffe in alcuni parcheggi. Il margine operativo lordo migliora in percentuale del 17% rispetto al periodo precedente grazie alla migliore redditività delle attività in corso. Ciò ha consentito, nonostante l'aumento degli ammortamenti (fenomeno strutturale rispetto ai nuovi parcheggi, che necessitano di un periodo di avviamento di 1-2 anni prima di entrare a regime) e delle imposte sul reddito (aumento dell'IRES a seguito dell'esaurimento delle perdite fiscali), di chiudere l'esercizio con un utile di euro 118 mila in linea con quello del precedente esercizio.

Al 31 dicembre 2007 il portafoglio parcheggi risulta essere pari a n. 97 aree di sosta per complessivi n. 15.888 posti auto, con un incremento, rispetto al 2006, rispettivamente di 3 parcheggi e 999 posti auto.

Si segnala la continuazione del giudizio richiesto dalla *Citis Park* (Gestore di alcune aree in Liguria) per contestare la cessazione dell'affitto di ramo di azienda e richiedere il risarcimento dei danni subiti (circa 3,5 milioni di euro) a seguito all'occupazione di alcune aree di parcheggio da parte di cantieri per la manutenzione delle linee ferroviarie. Si ricorda che, considerato il comune interesse, RFI è intervenuta nel giudizio con intervento adesivo volontario a favore di Metropark, presentando apposite memorie, in quanto artefice dei lavori di manutenzione sulle linee ferroviarie.

Al riguardo Metropark ha stimato che l'eventuale pregiudizio a proprio carico debba essere eventualmente calcolato sulla base dei criteri condivisi con la *Citis Park* nell'Accordo transattivo del 26 marzo 2003, con il quale venivano quantificati e regolati i danni richiesti fino ad allora (circa 223 mila euro).

Metropark ritiene altresì che gli eventuali oneri che dovessero scaturire dal giudizio, saranno sostenuti da RFI che, in virtù dell'Accordo transattivo del 26 marzo 2003 e di una comunicazione del 20 marzo 2006, ha riconosciuto le proprie responsabilità nella vicenda.

Nel corso del 2007 sono stati unificati i giudizi, pendenti dinanzi a diversi uffici giudiziari,

innanzi il Tribunale di Genova.

In data 18 settembre 2007 il Giudice sentiti i legali rappresentanti ha ammesso in parte le richieste istruttorie delle parti. Con la stessa Ordinanza ha riconvocato i legali rappresentanti delle parti per ascoltarli sull'Accordo transattivo con il quale venivano definiti i rapporti pregressi.

RFI ha comunque accantonato a titolo prudenziale già nel bilancio 2005 apposito e congruo fondo rischi ed oneri.

Si segnala inoltre che nel corso dell'anno è stato notificato alla società Metropark ed a RFI da parte della società Italiana Parcheggio S.r.l. atto di citazione innanzi al Tribunale civile di Milano per sentire accertata la presunta violazione delle regole della concorrenza in relazione alla gestione del parcheggio di Milano, Porta Genova e sentire pronunciare condanna generica al risarcimento dei danni. Metropark ed RFI si sono regolarmente costituite in giudizio impugnando la ricostruzione dei fatti avversaria e la configurabilità degli illeciti concorrenziali, nonché proponendo domanda tesa alla condanna della controparte per lite temeraria.

La causa è attualmente rinviata al 1° aprile 2008 per permettere il perfezionamento della conciliazione concordata tra le parti, che non dovrebbe prevedere alcun esborso da parte della Società e la compensazione delle spese di lite. Se tale perfezionamento avverrà, sarà definitivamente esclusa la possibilità che possano scaturire passività a carico della Società.

TUNNEL FERROVIARIO DEL BRENNERO – TFB (82,796%)

L'oggetto della Società consiste nella "gestione della partecipazione al capitale sociale della Società Galleria di Base del Brennero BBT SE e dell'eventuale diverso soggetto promotore della galleria ferroviaria di base del Brennero".

Il Consiglio di Amministrazione di TFB nel mese di gennaio ha deliberato la richiesta ai soci della terza *tranche* di 5 milioni di euro in proporzione alle quote detenute.

A seguito del versamento effettuato da tutti i soci nel 2007 la compagine societaria risulta essere la seguente:

- RFI 82,796% con un capitale di 52.816.211 euro;
- Provincia Autonoma di Bolzano 6,058% con un capitale sociale 3.864.622 euro;
- Provincia Autonoma di Trento 6,058% con un capitale sociale di 3.864.622 euro;
- Provincia di Verona 5,088% con un capitale sociale di 3.245.455 euro.

In data 29 marzo 2007 l'Organismo di Gestione di BBT SE ha comunicato che le esigenze finanziarie preventivate nel budget 2007, sarebbero state rimodulate in relazione alle intervenute criticità sull'affidamento dei lavori del cunicolo pilota nel tratto Aica-Mules. Ciò ha determinato una sospensione dei conferimenti a BBT SE originariamente previsti pari a 25 milioni di euro.

In data 3 settembre 2007 il Consiglio di Sorveglianza di BBT SE ha ridefinito il fabbisogno finanziario per il 2007 riducendo i conferimenti da parte dei soci a 10 milioni di euro di cui 5 milioni di euro a carico di TFB. Pertanto in data 31 dicembre 2007, TFB ha versato, a BBT SE, a titolo di riserve di capitale, 5 milioni di euro.

Il Bilancio d'esercizio 2007 presenta un risultato positivo di € 211 mila generato sostanzialmente dai proventi finanziari maturati sulle temporanee disponibilità liquide derivanti dai su indicati aumenti di capitale Sociale e parzialmente utilizzati per finanziare la BBT SE.

NORD-EST TERMINAL S.p.A. (51%)

La partecipazione azionaria di RFI nella Nord-Est-Terminal (NET) pari al 51% del capitale sociale, è stata acquistata dalla Società FS Cargo con effetto 18 novembre 2005.

La società opera nel settore del trasporto intermodale e, più in particolare, gestisce sei *terminal* situati nel centro-nord Italia: Livorno, Parma, Bologna, Brescia, Verona e Padova (i principali sono quelli di Padova e Bologna).

A partire dal 1° gennaio 2007 ha iniziato a gestire il *terminal* intermodale d'interporto di Parma e da fine maggio 2007 ha iniziato a gestire il *grande terminal* dell'interporto di Livorno Guastocce.

Le aree e le relative strutture su cui opera sono di proprietà di RFI, salvo il *terminal* di Padova che, in quota parte, è anche di proprietà del socio Interporto di Padova.

Nel suo complesso la Società, oltre ad effettuare rilevanti investimenti negli impianti caratteristici del settore, opera essenzialmente con quattro grandi clienti (tra cui le società consociate CEMAT ed Italcontainer) e con tre grossi fornitori che, di fatto, effettuano i servizi terminalistici.

Prosegue pertanto nel trend positivo avviato negli esercizi 2000-2001 e che, a partire dal 2003, è diventato sempre più consistente (+12% medio annuo nel triennio e + 12% nel 2007 rispetto al 2006).

Infatti le unità di carico complessivamente movimentate nel 2007 sono pari a 597.269 (532.801 nell'esercizio precedente). In particolare l'incremento è sostanzialmente dovuto alle attività svolte nel terminal di Parma e Verona Porta Nuova.

Il Bilancio d'esercizio 2007 presenta un risultato positivo, al lordo delle imposte, di 2.162 mila euro.

AZIONI PROPRIE

La società non è in possesso di azioni proprie o della controllante, né direttamente né tramite società fiduciaria o interposta persona, ai sensi dell'art. 2357 del Codice Civile.

ALTRE INFORMAZIONI

Indagini e procedimenti giudiziari in corso

Indagini e procedimenti penali

In relazione al procedimento penale n. 1988/96 R.G.N.R. – n. 1726 GIP, pendente innanzi il Tribunale di Perugia, all'udienza del 7 maggio 2007 sono state rigettate quasi tutte le eccezioni sollevate dalle difese degli imputati. Permane la costituzione di parte civile di RFI e TAV in quanto sono sopravvissuti alcuni dei capi di imputazione per i quali le predette Società sono costituite parte civile. Durante l'udienza del 17 dicembre 2007 (di rinvio da quella del 24 settembre 2007) i difensori degli imputati hanno riproposto le stesse eccezioni preliminari sollevate all'udienza del 7 maggio 2007. Il tribunale ha rigettato tutte le eccezioni risollevate dalla difesa; ha ammesso le prove documentali richieste dal Pubblico Ministero; ha ammesso tutte le prove testimoniali chieste dalle parti ed ha rinviato all'udienza del 10 maggio 2008 per l'audizione di alcuni testi del PM.

In riferimento ai procedimenti penali n. 3042/98 già 282/97 R.G.N.R., n. 1363/03 già 282/97 R.G.N.R. e n. 8191/01 RGNR si segnala che non ci sono state variazioni rispetto a quanto riportato nel Bilancio 2006.

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, sono stati conclusi accordi transattivi con alcune delle parti offese.

Con riferimento alle indagini e procedimenti penali in corso, in mancanza di elementi che possano indurre a ritenere che la Società sia esposta a significative passività, non sono stati effettuati stanziamenti nel bilancio al 31 dicembre 2007.

Evoluzione del contenzioso fiscale

A seguito del PVC n. 1218 del 31.7.1989 in data 9 giugno 2006 l'Agenzia delle Dogane – Ufficio di Napoli – ha notificato a RFI l' "Invito a pagamento" prot. n. 32878 in materia di diritti doganali. Avverso tale atto RFI, in data 28 settembre 2006 ha presentato ricorso innanzi alla Commissione Tributaria Provinciale di Napoli. Poiché in data 29 gennaio 2007 è stata notificata la cartella di pagamento al fine di evitare l'avvio delle procedure esecutive, nelle more del giudizio, si è provveduto a disporre il pagamento dell'importo iscritto a ruolo.

In data 23 gennaio 2006, l'Agenzia delle Entrate – Ufficio di Sulmona – ha notificato alla ricorrente Società avviso di rettifica e liquidazione in materia di imposta di registro n. 20021V000540000, avverso il quale in data 03 aprile 2006, RFI ha presentato ricorso innanzi alla Commissione Tributaria Provinciale de L'Aquila, tuttora pendente. Questa società nei termini di legge ha provveduto, ai sensi dell'art. 56, comma 1, lett. A) del DPR 26 aprile 1986, n. 131, al versamento di 1/3 dell'imposta complementare per il maggior valore accertato e relativi interessi moratori. In data 20 dicembre 2007 è stata depositata la sentenza n.

600/01/07 con la quale i giudici di prime cure hanno accolto le tesi prospettate dalla società ricorrente.

Come detto nel bilancio 2006, in data 21 aprile 2006 l'Agenzia delle Entrate – Ufficio di Roma 1 – ha notificato alla ricorrente Società avviso di rettifica e liquidazione in materia di imposta di registro n. 20021V006765000, avverso il quale in data 20 gennaio 2006 RFI ha presentato ricorso innanzi alla Commissione Tributaria Provinciale di Roma, tuttora pendente e per il quale non ci sono ulteriori sviluppi.

Con riferimento al ricorso presentato da Ferrovie dello Stato contro l'Agenzia delle Entrate – Ufficio di Roma 4, per l'annullamento dell'avviso di accertamento n. 5323010105 relativo a Irpeg ed Ilor, anno di imposta 1992 (Mod. 760/93 di cui si è fornito il dettaglio nella medesima sezione del Bilancio 2006 a cui si rimanda, avverso la sentenza n.2006/36/06 non è stato proposto da parte dell'Ufficio, nei termini di legge, ricorso per Cassazione; la predetta sentenza è pertanto passata in giudicato.

Con riferimento al ricorso presentato da Ferrovie dello Stato contro l'Agenzia delle Entrate – Ufficio di Roma 4, per l'annullamento dell'avviso di accertamento n. 5323011650, relativo a Irpeg ed Ilor, anno di imposta 1993 (Mod. 760/94 di cui si è fornito il dettaglio nella medesima sezione del Bilancio 2006 a cui si rimanda, Avverso la sentenza n. 87/48/02 non è stato proposto da parte dell'Ufficio, nei termini di legge, ricorso per Cassazione e, pertanto, la predetta sentenza deve ritenersi passata in giudicato.

Relativamente alla controversia avente ad oggetto l'avviso di accertamento n. RCE 3000178, relativo a Irpeg ed Ilor, anno di imposta 1994 (Mod. 760/95), la Commissione Tributaria Regionale di Roma (Sez. n. 21) con la sentenza n. 85/21/07 – pronunciata il 17 aprile 2007 e depositata il 27 settembre 2007 – ha respinto l'Appello proposto dall'Agenzia delle Entrate – Ufficio di Roma 4, confermando la sentenza di primo grado favorevole alla Società.

In data 13 novembre 2006 è stato notificato alla Società un avviso di accertamento relativo all'anno d'imposta 2002, con il quale l'Ufficio dell'Agenzia delle Entrate di Roma 4 ha rettificato la perdita dichiarata ai fini IRPEG, recuperando un minor credito IRAP spettante pari a 1.257.054,78 euro, più relativi interessi pari ad 118.025,41 euro, irrogando la sanzione amministrativa pecuniaria di 1.257.055 euro. Tale avviso di accertamento recepisce integralmente il contenuto del Processo Verbale di Constatazione redatto dalla Guardia di Finanza in data 18 Dicembre 2003. Ritenendo alcuni dei rilievi infondati la Società ha presentato in data 12 Gennaio 2007 istanza di accertamento con adesione con la quale intende accogliere soltanto parzialmente la contestazione.

Con riferimento all'avviso di accertamento, che recepisce integralmente il contenuto del Processo Verbale di Constatazione redatto dalla Guardia di Finanza, con cui viene contestata alla Società la deducibilità, ai fini Ires ed Irap, dei canoni passivi per utilizzo marchio FS, per un importo pari a 9.182.000,00 euro; il costo delle carte di libera circolazione (CLC), per un importo pari a 15.889.182,00 euro; oneri per aggiornamento stime esercizi precedenti, per un importo pari a 783.713,16 euro; oneri per interventi a seguito di calamità naturali, per un importo pari a 2.385.140,29 euro; costi di acquisto software, per un importo pari a 1.337.724,089 euro, ritenendo i rilievi infondati, la società ha presentato in data 11 aprile 07 ricorso avverso il suddetto avviso di accertamento.

Relativamente alla controversia contro il Comune di Siena per ICI relativa alle annualità dal 1998 al 2000, si segnala che avverso la Sentenza n. 13/33/07 del 14 marzo 07, con la quale la Commissione Tributaria Regionale di Firenze (Sez. 33) ha accolto l'appello proposto dal Comune di Siena la Società ha tempestivamente presentato appello presso la Corte di Cassazione. Al momento non è stata ancora fissata la trattazione della predetta controversia.

In data 02 gennaio e 17 dicembre 2007, il Comune di Siena ha notificato a RFI quattro avvisi di accertamento e irrogazione di sanzioni in materia di imposta comunale sugli immobili (ICI) uno relativo all'annualità 2001 e tre relativi alle annualità 2002/2003/2004 per l'importo complessivo (comprensivo di sanzioni e interessi) di 32.507.26 euro. Avverso tali atti la Società ha presentato/presenterà tempestivi ricorsi innanzi alla Commissione Tributaria Provinciale competente. In data 22 Novembre 2007 si è tenuta presso la Commissione Tributaria Provinciale di Siena l'udienza di trattazione al ricorso avente ad oggetto l'avviso di accertamento n. 1000222 del 27.12.2006 relativo all'annualità 2001. La società è in attesa di conoscere il dispositivo della sentenza che a norma di legge è generalmente depositato presso la Segreteria della Commissione Tributaria entro 60 giorni dalla data della trattazione del ricorso.

Relativamente ai ricorsi presentati contro il Comune di Villadossola, per l'annullamento degli avvisi di accertamento nn. 7975, 7976, 7977, 7978, 7991, 7992, 7993, rispettivamente per ICI 1998, 1999, 2000, acconto 2001, saldo 2001, 2002, 2003, in data 10 Gennaio 2006 è stata depositata la relativa sentenza. La Società per ora non ha ritenuto di notificare all'Ente impositore la sentenza n. 57/02/05, emessa in data 12 Novembre 2005, con la quale la Commissione Tributaria Provinciale di Verbania ha accolto i ricorsi presentati dalla Società annullando i citati avvisi di accertamento. In data 28 Febbraio 2007 alla Società è stato notificato l'Appello che il Comune di Villadossola ha proposto avverso la sentenza n. 57/02/05. Con sentenza n. 51/30/07, emessa il 19 novembre 2007 e depositata il 03 dicembre 2007 la Commissione Tributaria di Torino (Sez. n. 30) ha annullato l'appello proposto dal Comune e confermato la sentenza di primo grado favorevole alla Società.

In relazione all'avviso di classamento per il frazionamento e riaccatastamento d'ufficio di unità immobiliari sedi della stazione ferroviaria di Lucca, notificato in data 17 Dicembre 2005 dall'Agenzia del territorio – Ufficio di Lucca, avverso il quale la società Ferservizi ha proposto ricorso in nome proprio e per conto di RFI la Commissione Provinciale di Lucca ha dichiarato lo stesso ricorso inammissibile e quindi il giudizio deve considerarsi estinto.

Con riferimento al contenzioso IVA relativo agli anni 1976, 1977, 1980 e 1981, in relazione al quale la Commissione Tributaria Centrale in data 20 Dicembre 2004 aveva emesso la sentenza nn. 10845, si segnala che l'Ufficio ha impugnato la sentenza (relativa all'avviso di rettifica n. 3777/81), che accoglieva parzialmente il ricorso.

In data 18 febbraio 2005 e 11 aprile 2005 erano stati presentati n. 10 ricorsi giurisdizionali presso la Commissione Tributaria Provinciale di Roma (con richiesta di sospensione giudiziale), avverso altrettante cartelle di pagamento in materia di "interessi su omesso o ritardato versamento di ritenute alla fonte" per gli anni d'imposta 1993 – 1994 – 1995 – 1996 – 2000.

In relazione alle stesse cartelle di pagamento erano state altresì presentate relative istanze di sospensione in via amministrativa, in seguito alle quali, in data 31 maggio 2005, l'Agenzia delle Entrate – Ufficio di Roma 4 - aveva disposto la sospensione amministrativa a tempo indeterminato. Al fine di evitare l'avvio delle procedure esecutive, nelle more del giudizio, davanti alla Commissione Tributaria Provinciale, si era provveduto a disporre il versamento degli importi iscritti a ruolo per la parte non oggetto di sospensione, comprensivi di interessi di mora. Successivamente l'Ufficio aveva disposto lo sgravio degli importi già interessati dai provvedimenti di sospensione amministrativa.

In data 22 marzo 2006 l'Ufficio ha disposto lo sgravio totale di una delle cartelle di pagamento oggetto di ricorso in relazione alla quale erano ancora pendenti a tale data i termini per la costituzione in giudizio. Non essendosi più ravvisata la necessità di deposito del ricorso, la fattispecie può ritenersi estinta.

In data 19 settembre 2006 la sezione 33 della Commissione Tributaria Provinciale di Roma – riuniti 4 ricorsi – ha emesso una sentenza con la quale, prendendo atto di quanto riconosciuto anche dall'Agenzia delle Entrate e già oggetto di provvedimenti di sgravio, ha accolto le tesi prospettate dalla ricorrente. Pur in attesa del passaggio in giudicato della sentenza suddetta (che andrà a scadere in data 5.11.2007) può ritenersi estinta per l'importo di 4.905.805,52 euro.

Sempre in data 19 settembre 2006 la sezione 33 della CTP di Roma ha emesso 4 sentenze con la quale ha dichiarato cessata la materia del contendere in relazione ad altri 4 ricorsi la cui pretesa erariale corrisponde a 3.410.565,14 euro.

La restante somma pari ad 145.823,62 euro è relativa ad una cartella di pagamento il cui ricorso pende ancora in giudizio.

Relativamente agli 85 atti di accertamento per violazione e irrogazione sanzione in materia di tasse di concessioni governative sui telefoni cellulari anno 2000, la Commissione Tributaria adita ha, nel corso delle udienze tenutesi nel 2007, formalmente dichiarato la cessazione della materia del contendere per alcuni degli atti per i quali era stato disposto il loro annullamento, dall'Ente impositore nell'ambito del potere di autotutela. In relazione a tali atti, pertanto, la fattispecie può dichiararsi estinta.

Con riferimento ai 6 atti di accertamento per violazione ed irrogazione di sanzioni in materia di tasse di concessioni governative sui telefoni cellulari e radiomobili per l'anno 2001, si fa presente che l'Agenzia delle Entrate – Ufficio di Roma 4 ha disposto l'annullamento totale di uno di questi. Relativamente ai restanti ricorsi l'udienza è stata fissata il 5 febbraio 2008.

Con riferimento all'atto di accertamento per violazione ed irrogazione di sanzioni in materia di tasse di concessioni governative sui telefoni cellulari e radiomobili per l'anno 2002 al fine di evitare l'avvio delle procedure esecutive, nelle more del giudizio, si è provveduto a disporre il pagamento dell'importo dovuto.

Per alcune controversie, peraltro di importo assai poco significativo, la Commissione Tributaria Provinciale di Roma ha respinto il ricorso presentato dalla Società, la quale rimane in attesa di conoscere le motivazioni della decisione avversa al fine di valutare l'opportunità di proporre eventuale appello. In relazione a tali atti, pertanto, la fattispecie non può considerarsi estinta. Inoltre, nelle more del giudizio davanti alla Commissione Tributaria Provinciale, si è provveduto a disporre il versamento di tutti gli importi non interessati dagli atti di annullamento in via di autotutela.

In data 11 novembre 2005, il Comune di Albisola Superiore ha notificato, a questa società, tre atti di accertamento relativi agli anni 2003, 2004 e 2005, in materia di Tassa Occupazione Spazi e Aree Pubbliche (TOSAP), per omessa denuncia e omesso versamento del tributo. I predetti atti sono stati impugnati in data 09 gennaio 2006. In data 07 dicembre 2007 sono stata depositate le sentenze nn. 297/01/07, 298/01/07 e 299/01/07 con le quali i giudici della Commissione Tributaria Provinciale di Savona di prime cure hanno accolto le tesi prospettate dalla Società ricorrente.

In data 26 giugno 2007, l'Agenzia delle Entrate – Ufficio di Prato – ha notificato alla ricorrente Società sette avvisi di liquidazione in materia di imposta di registro prot. nn. 43082 – 43083 – 43084 – 43085 – 43086 – 43088 e 43287, avverso i quali in data 09 ottobre 2007, RFI ha presentato i relativi ricorsi innanzi alla Commissione Tributaria Provinciale competente, tuttora pendente. Questa Società nei termini di legge ha provveduto, ai sensi dell'art. 56, comma 1, lett. a) del DPR 26/04/1986, n. 131, al versamento corrispondente all'imposta complementare per il maggior valore accertato e relativi interessi moratori.

In data 24 settembre 2007, la Provincia di Genova – ha notificato alla ricorrente Società sei atti di accertamento d'ufficio in materia di canone occupazione aree pubbliche (Cosap), nn. 13 – 14 – 15 – 16 – 17 e 18, avverso i quali in data 07 dicembre 2007, RFI ha presentato i relativi ricorsi innanzi alla Commissione Tributaria Provinciale competente, tuttora pendente.

Con riferimento a tali contenziosi sono stati previsti accantonamenti in bilancio, per la cui quantificazione si rimanda alla Nota Integrativa dello Stato patrimoniale e del Conto economico.

D.Lgs 231/2001

L'Organismo di Vigilanza istituito dal Consiglio di Amministrazione di RFI con delibera del 27 settembre 2004 ha eseguito attività di verifica sui processi societari a rischio di commissione dei reati di cui al D.Lgs n. 231/2001 al fine di vagliare l'adeguatezza e l'osservanza del Modello Organizzativo di Gestione definito per la prevenzione dei reati.

L'azione operativa di verifica del 2007 è costituita da n. 13 attività di *audit*. Le risultanze delle attività, comunicate in via continuativa all'Amministratore Delegato di RFI e con reportistica

semestrale al Consiglio di Amministrazione e al Collegio Sindacale della Società, hanno evidenziato un quadro di complessiva adeguatezza e funzionamento del Modello di prevenzione dei reati esaminato.

Con delibera del 12 ottobre 2007 il Consiglio di Amministrazione di RFI ha approvato le modifiche dello Statuto dell'Organismo, proposte all'unanimità dall'Organismo stesso.

D.Lgs 196/2003

In relazione a quanto previsto dalla normativa relativa al trattamento dei dati personali effettuati con strumenti elettronici, è stato redatto il Documento Programmatico per la Sicurezza del trattamento dei dati personali.

Il provvedimento di emanazione dell'Amministratore Delegato è stato formalizzato in data 24 gennaio 2005 con Comunicazione Operativa n. 196.

Nel corso dell'anno 2007 sono state avviate attività di *audit* finalizzate alla verifica dell'osservanza, da parte dei Responsabili incaricati, del trattamento dei dati personali e degli adempimenti di legge previsti.

Informativa relativa all'articolo 2497 ter

La Società, nell'esercizio 2007, non ha assunto decisioni esplicitamente ai sensi dell'art. 2497 *ter* del Codice Civile, pur avendo assunto rilevanti deliberazioni nello spirito di piena condivisione degli orientamenti dell'Azionista unico Ferrovie dello Stato S.p.A..

Progetto *Risk Management* ed attività di *Audit*

Le attività eseguite hanno interessato, in diversa misura, i principali macroprocessi operativi e di supporto di RFI come indicato nella sottostante tabella.

Area/macrop processo oggetto di <i>audit</i>	n. Attività di <i>audit</i>¹
PRODUZIONE DEI SERVIZI	2
GESTIONE PATRIMONIO IMMOBILIARE	3
NEGOZIALE E APPROVVIGIONAMENTI	7
INVESTIMENTI	8
MANUTENZIONE	9
SICUREZZA DI ESERCIZIO	3
SICUREZZA SUL LAVORO E TUTELA AMBIENTALE	4
GESTIONE RISORSE UMANE E ORGANIZZAZIONE	9
SVILUPPO E GESTIONE DEI SISTEMI INFORMATIVI	6
GESTIONE AMMINISTRATIVA E FISCALE	12
PIANIFICAZIONE E CONTROLLO	4

¹ Numero delle attività di audit che hanno preso in esame i singoli macroprocessi. Si evidenzia che un'attività di audit può interessare uno o più macroprocessi aziendali.

Nel 2007 sono state eseguite e concluse n° 51 attività di *audit*. Di esse, n° 2 hanno interessato TAV, n° 1 TFB e n° 3 Trenitalia.

Nel corso del 2007 la Società è stata interessata da una profonda rivisitazione delle posizioni dirigenziali con conseguenti ripercussioni sull'organizzazione.

Ciò ha determinato un incremento delle attività di *audit* svolte su richiesta del Vertice societario e delle Strutture interessate dai citati cambiamenti.

Monitoraggio dei Piani di Azione

A fronte delle criticità/aree di miglioramento emerse a seguito delle attività di *audit*, i responsabili delle competenti Strutture operative societarie hanno definito appropriati Piani di Azione, attuati o in corso di attuazione.

Nel corso del 2007 sono stati monitorati n° 58 Piani di Azione relativi ad Attività eseguite nel 2005, 2006 e 2007. Di essi, n° 37 risultano attuati e n° 27 sono in corso di attuazione.

Risk Management

Sono in corso le attività di sviluppo del progetto *Risk Management*, finalizzato a introdurre nella Società un processo strutturato e continuo di individuazione, gestione e monitoraggio dei rischi aziendali, basato sulla metodologia del CRSA (*Control and risk self assessment*), che si caratterizza per l'autovalutazione dei rischi e dei controlli da parte dei titolari e addetti ai processi in base al proprio patrimonio di competenze, conoscenze e sensibilità.

Nel 2007, con la metodologia del CRSA, sono stati definiti i Modelli Processi/Rischi/Controlli e sono stati effettuati "assessment pilota" tramite l'applicativo ERA (*Enterprise Risk Assessor*) da parte di alcune strutture organizzative

In tale ambito è stato definito il processo di *risk management* con l'indicazione delle attività e dei ruoli di riferimento ed è stata descritta la metodologia da applicare con le istruzioni di dettaglio per l'individuazione e la valutazione dei rischi e dei controlli e le metriche di valutazione.

Valutazione sintetica del Sistema di Controllo Interno della Società

Il quadro cognitivo sul Sistema di Controllo Interno di RFI risulta dalle conoscenze acquisite attraverso l'attività di *audit* sui processi esaminati e le autovalutazioni dei *Process Owner*, condivise nell'ambito del progetto *Risk Management*.

In base al quadro cognitivo di cui sopra, relativamente ai processi esaminati nel corso del 2007, il Sistema di Controllo Interno risulta sostanzialmente "adeguato" al perseguimento di una buona *Governance* e al raggiungimento degli scopi societari.

Le politiche seguite sono state orientate al miglioramento continuo, attraverso la definizione di processi e procedure, nonché l'indicazione di regole di comportamento basate sempre più su standard di riferimento e misurazione dei risultati.

Tra le leve principali del Sistema va citata la profonda cultura organizzativa del management e la diffusa attenzione ai prioritari temi aziendali, come pure la sensibilità verso la sicurezza dell'esercizio ferroviario, del lavoro e della tutela dell'ambiente.

Sono state rilevate condizioni di carenza unicamente in due processi esaminati, peraltro secondari rispetto al *core business* e sono in atto i relativi piani di azione tesi al superamento delle carenze rilevate.

FATTI DI RILIEVO INTERVENUTI DOPO LA CHIUSURA DELL'ESERCIZIO

Gennaio

- **Interventi sul capitale sociale**

A seguito dell'atto di scissione parziale di RFI a favore della FS Logistica stipulato in data 21 dicembre 2007 il capitale sociale di RFI dal 1° gennaio 2008 è diminuito di 268.673.758 euro. A fronte di ciò sono state annullate n. 268.673.758 azioni ordinarie del valore nominale di 1 euro ciascuna di proprietà dell'unico socio Ferrovie dello Stato.

Inoltre, per effetto dell'atto di scissione parziale di Trenitalia a favore di RFI, sottoscritto in data 28 dicembre 2007, il capitale sociale di RFI con effetto dal 1° gennaio 2008, è aumentato di 48.000 euro. A fronte di ciò sono state emesse n. 48.000 azioni ordinarie del valore nominale di 1 euro ciascuna in favore dell'unico socio Ferrovie dello Stato.

Infine, in data 31 gennaio 2008 è stato sottoscritto e versato l'aumento di capitale sociale di 250.000.000 euro, deliberato dal Consiglio di Amministrazione nella seduta del 18 dicembre 2007 ai sensi dell'art. 5.2 dello statuto sociale.

Pertanto il capitale sociale sottoscritto e versato al 31 gennaio 2008 è pari ad 32.835.071.349 euro.

- **Atto di risoluzione dell'Autorità per la Vigilanza sui Contratti Pubblici**

La Direzione Generale – Vigilanza Contratti Pubblici dell'Autorità per la Vigilanza sui contratti pubblici di lavori, servizi e forniture ha comunicato con nota del 28 dicembre (ricevuta in data 4 gennaio 2008) a RFI, TAV ed ai *General Contractor* FIAT e Consorzio Iricav Uno che il Consiglio dell'Autorità ha approvato un atto di risoluzione in ordine agli interventi gestiti da TAV - relativamente alle tratte Roma-Napoli e Bologna-Firenze. Tale risoluzione giunge all'esito di un'attività istruttoria avviata nel 1999.

L'autorità ha accolto l'istanza della società di differire di 90 giorni – rispetto a quello iniziale fissato in 30 giorni - il termine per comunicare “le misure adottate e gli impegni che intendono assumere per porre fine alle infrazioni rilevate” con il predetto Atto di risoluzione.

Allo stato la Società sta provvedendo alla definizione dei contenuti da fornire a riscontro della suddetta comunicazione dell'Autorità di Vigilanza d'intesa con la *Holding*.

- **Istituzione del GEIE per il corridoio interoperabile Genova-Rotterdam (Corridoio A)**

Nell'ambito del *Memorandum of Understanding* (MoU) firmato a marzo 2005 tra la Commissione europea e gli "*stakeholders*" ferroviari sono stati individuati sei corridoi prioritari tra quelli indicati nel progetto TEN-T, da attrezzare con il sistema interoperabile ETCS (*European Train Control System*) di *Control Command*.

Per quanto attiene al Corridoio A, in osservanza di quanto previsto nella LoI siglata a Bruxelles il 3 Marzo 2006, il *Management Committee* ha proposto all'*Executive Board* la costituzione di un GEIE.

A metà gennaio è stato costituito il GEIE “*Corridor A EEIG*” composto da 3 membri ovvero RFI, DB e Prorail per il quale sono ancora in fase di completamento gli *iter* procedurali di formalizzazione della registrazione. La durata del GEIE è prevista fino al 2015 ma può essere variata: la sede è Francoforte.

Febbraio

- **Protocollo di Accordo tra RFI e la Provincia Autonoma di Bolzano**

Il 18 febbraio sono stati sottoscritti due protocolli di intesa tra RFI e Provincia Autonoma di Bolzano riguardanti:

- ✓ integrazione dell'accordo del 2005 sul comodato di fabbricati ed aree delle linee atesine;
- ✓ accordo sul potenziamento della linea della Val Pusteria con finanziamento congiunto RFI/ PA (la quota di RFI proveniente dalla dismissione di aree).

EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE

La scarsità delle risorse per finanziare un ambizioso piano di investimenti ferroviari, così come definito nel nuovo Contratto di Programma (di seguito CdP) 2007-2011 e riportato nel Piano Industriale (di seguito PI) 2007-2011, è stata e sarà la preoccupazione costante di questi anni. L'anno 2007 ha permesso alla Società di rispettare ed anche superare gli ambiziosi obiettivi di Piano 2007-2011 e nel contempo, seppure attraverso un faticoso *iter* legislativo, di riuscire ad ottenere dai Ministeri competenti le risorse necessarie a finalizzare gli investimenti programmati, problema che peraltro si ripropone ogni anno con la conseguente incertezza rappresentata dai tempi e dalle modalità di applicazione della Legge Finanziaria (di seguito LF).

Il Tavolo tecnico, avviato nel corso del 2007, di cui si è ampiamente detto nella Relazione sulla gestione a cui si fa rimando, ha portato:

- ✓ alla sottoscrizione del nuovo CdP 2007-11 parte investimenti avvenuta in data 31 ottobre 2007; tale evento rappresenta un atto di grande rilievo per la Società, in quanto consente un'equilibrata pianificazione degli investimenti in un arco temporale pluriennale. Nonostante al Contratto non siano associate le risorse di cassa necessarie a completare l'intero piano di investimenti del quinquennio, sussiste l'impegno del Ministero dell'Economia e delle Finanze e del Ministero delle Infrastrutture a proporre, per quanto di competenza, tutte le misure e ad attuare tutte le iniziative necessarie atte a tenere indenne RFI in caso di definanziamenti successivi o sospensione di investimenti oggetto del CdP, in modo da rispondere, nei limiti dell'attuale quadro di finanza pubblica, alle obiettive esigenze della Società;
- ✓ alla trasmissione del CdP 2007-2011 parte servizi al Ministero delle Infrastrutture per il seguito di competenza. Come già indicato nella Relazione dello scorso anno avendo RFI trasmesso ai Ministeri delle Infrastrutture, dei Trasporti e dell'Economia e delle Finanze la rendicontazione 2006 a norma degli artt. 17 e 20 del CdP 2001-2005 secondo il Modello di Contabilità Regulatoria, nel luglio del 2007 è stato avviato un tavolo tecnico con le competenti strutture del MI e del Ministero dell'Economia e delle Finanze (di seguito MEF) con l'obiettivo di definire il nuovo schema di contratto di servizio, con particolare riguardo all'oggetto della prestazione ed ai meccanismi contrattuali. Nel mese di novembre la proposta di schema di CdP 2007-2011 parte servizi è stata trasmessa da RFI al MI per il seguito di competenza. Intanto per l'anno 2008 ha previsto, per la parte di gestione corrente, stanziamenti per 1.127 milioni di € complessivi che sono stati posti a carico del capitolo di pertinenza RFI.

Per quanto riguarda il tema del progetto Alta Capacità/Alta Velocità - Asse Torino-Milano-Napoli, i provvedimenti normativi contenuti nella LF 2006 e nella LF 2007 hanno definito le modalità di contribuzione dello Stato al completamento del progetto, alcune delle quali sono state recepite nel CdP 2007-2011 firmato tra le parti. Si evidenzia che la copertura complessiva dei costi di investimento dell'Asse dovrà essere assicurata anche con il ricorso al mercato finanziario per ammontari compatibili con la redditività che la gestione potrà assicurare. E' in corso la definizione di 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.

Il gestore dell'infrastruttura, così come già avvenuto a fine 2007 per ciò che ha riguardato la scissione parziale di aree non strumentali a favore di FS Logistica, sta proseguendo nella perimetrazione degli *asset* non più strumentali all'esercizio ferroviario, così come stabilito nel Comitato Investimenti di Gruppo, ridefinendo i propri confini fisici in coerenza con la missione indicata dalla legge 188/2003.

Il quadro di riferimento, seppur evidenziando un grande sforzo compiuto dal Governo, necessiterà da parte di tutte le Istituzioni di una costante attenzione ai temi del trasporto ferroviario in quanto presenta ancora alcuni elementi di incertezza, più in particolare:

- necessità che lo Stato assicuri la sincronia finanziaria tra lo stanziamento e l'erogazione dei contributi necessari per il finanziamento degli investimenti relativi alla rete tradizionale;
- che le istituzioni competenti, oltre ad onorare gli impegni di cui al CdP, predispongano, per il futuro, un quadro di regole certe e vincolanti, soprattutto quanto ad entità, tempi, modalità e garanzie di erogazione dei trasferimenti a RFI in quanto oltretutto alcuni di questi sono subordinati agli esiti positivi del provvedimento previsto in Finanziaria riferito al "Fondo per l'erogazione ai lavoratori dipendenti del settore privato dei Trattamenti di Fine Rapporto";
- in considerazione del fatto che RFI vanta nei confronti dello Stato ingenti somme a credito, dallo stesso formalmente riconosciute, adottare strumenti attuativi per un pronto realizzo di cassa di tali risorse;
- necessità che lo Stato assicuri, con tempestiva regolarità, l'adeguamento annuale del canone d'accesso all'infrastruttura al tasso di inflazione. A tale proposito si evidenzia che la Società nel mese di gennaio 2008 ha trasmesso ai competenti uffici ministeriali la richiesta per il suddetto adeguamento supportandola anche con le risultanze della rendicontazione dell'anno 2006, dalla quale emergono gli elementi che evidenziano la coerenza tra la richiesta di revisione annuale del canone con il perseguimento dell'equilibrio economico-finanziario della società, obiettivo inderogabile ai sensi dell'art. 15, comma 1, del D. Lgs. 188/2003;
- è opportuno che RFI prosegua nella costante attenzione al contenimento dei costi e utilizzi in modo efficace la leva dei ricavi.

Il risultato d'esercizio positivo registrato per l'anno 2007 conferma la solidità industriale delle Società, gli sforzi compiuti nel corso degli ultimi anni riguardo all'efficientamento sul lato costi e la capacità di dialogo con le Istituzioni che confidiamo possa continuare e ancor più migliorare nel corso dei prossimi anni.

PROPOSTA DI DESTINAZIONE DEL RISULTATO D'ESERCIZIO

Il bilancio della società, chiuso al 31 dicembre 2007, evidenzia un utile netto di € 16.883.258,49.

Si propone di destinare:

- il 5% dell'utile alla riserva legale;
- il residuo importo a utili da riportare a nuovo.

Roma, 14 marzo 2008

Il Consiglio di Amministrazione
L'Amministratore Delegato

PROSPETTI CONTABILI

STATO PATRIMONIALE ATTIVO	31.12.2007	31.12.2006	Differenze
----------------------------------	-------------------	-------------------	-------------------

A) CREDITI VERSO SOCI PER VERSAMENTI

ANCORA DOVUTI (di cui già richiamati)

B) IMMOBILIZZAZIONI

I. IMMOBILIZZAZIONI IMMATERIALI

2) Costi di ricerca, di sviluppo e di pubblicità	27.546.296	18.442.781	9.103.515
4) Concessioni, licenze, marchi e diritti simili	197.313.144	110.768.015	86.545.129
6) Immobilizzazioni in corso e acconti	729.254.806	506.739.235	222.515.571
7) Altre	89.897.130	272.740.293	(182.843.163)
Totale I	1.044.011.376	908.690.324	135.321.052

II. IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI

1) Terreni e fabbricati	52.771.895.791	51.458.880.130	1.313.015.661
2) Impianti e macchinario	124.102.965	118.137.908	5.965.057
3) Attrezzature industriali e commerciali	157.883.357	159.253.994	(1.370.637)
4) Altri beni	97.236.906	90.434.547	6.802.359
5) Immobilizzazioni in corso e acconti	4.465.664.004	5.694.125.567	(1.228.461.563)
Totale II	57.616.783.023	57.520.832.146	95.950.877

III. IMMOBILIZZAZIONI FINANZIARIE

1) Partecipazioni in:

a) Imprese controllate	3.188.253.548	3.296.417.797	(108.164.249)
b) Imprese collegate	97.255.597	98.669.932	(1.414.335)
d) Altre imprese	49.272.031	49.286.059	(14.028)
Totale 1)	3.334.781.176	3.444.373.788	(109.592.612)

2) Crediti:

a) verso imprese controllate			
- esigibili entro l'esercizio successivo	136.127.392	131.609.686	4.517.706
- esigibili oltre l'esercizio successivo	387.775.042	0	387.775.042
	523.902.434	131.609.686	392.292.748
d) verso altri			
- esigibili entro l'esercizio successivo	122.100.455	2.129.982	119.970.473
- esigibili oltre l'esercizio successivo	1.948.838.618	12.013.708	1.936.824.910
	2.070.939.073	14.143.690	2.056.795.383
Totale 2)	2.594.841.507	145.753.376	2.449.088.131

Totale III

	5.929.622.683	3.590.127.164	2.339.495.519
--	---------------	---------------	---------------

Totale B) Immobilizzazioni

	64.590.417.082	62.019.649.634	2.570.767.448
--	-----------------------	-----------------------	----------------------

C) ATTIVO CIRCOLANTE

I. RIMANENZE

1) Materie prime, sussidiarie e di consumo	143.147.096	155.506.135	(12.359.039)
5) Acconti	169.214	169.214	0
6) Cespiti radiati da alienare	24.761	24.761	0
Totale I	143.341.071	155.700.110	(12.359.039)

(importi in euro)

STATO PATRIMONIALE ATTIVO		31.12.2007	31.12.2006	Differenze
II. CREDITI				
1)	Verso clienti			
	- esigibili entro l'esercizio successivo	270.527.009	310.246.590	(39.719.581)
	- esigibili oltre l'esercizio successivo	13.020.689	14.405.183	(1.384.494)
		<u>283.547.698</u>	<u>324.651.773</u>	<u>(41.104.075)</u>
2)	Verso imprese controllate			
	- esigibili entro l'esercizio successivo	45.430.226	39.095.281	6.334.945
	- esigibili oltre l'esercizio successivo	486.777.882	512.121.481	(25.343.599)
		<u>532.208.108</u>	<u>551.216.762</u>	<u>(19.008.654)</u>
3)	Verso imprese collegate			
	- esigibili entro l'esercizio successivo	2.508.710	858.537	1.650.173
4)	Verso controllanti			
	- esigibili entro l'esercizio successivo	1.259.316.050	915.974.771	343.341.279
	- esigibili oltre l'esercizio successivo	313.283.200	11.999.078	301.284.122
		<u>1.572.599.250</u>	<u>927.973.849</u>	<u>644.625.401</u>
4 bis)	Crediti tributari			
	- esigibili entro l'esercizio successivo	2.142.229	1.726.627	415.602
5)	Verso altri			
a)	altre imprese consociate			
	- esigibili entro l'esercizio successivo	387.665.493	449.575.881	(61.910.388)
b)	altri			
	- esigibili entro l'esercizio successivo	1.941.714.010	2.854.014.207	(912.300.197)
	- esigibili oltre l'esercizio successivo	103.067	103.067	0
		<u>1.941.817.077</u>	<u>2.854.117.274</u>	<u>(912.300.197)</u>
	Totale 5)	<u>2.329.482.570</u>	<u>3.303.693.155</u>	<u>(974.210.585)</u>
	Totale II	<u>4.722.488.565</u>	<u>5.110.120.703</u>	<u>(387.632.138)</u>
IV. DISPONIBILITÀ LIQUIDE				
1)	Depositi bancari e postali	2.054.869	2.032.338	22.531
2)	Assegni	10.349	20.109	(9.760)
3)	Denaro e valori in cassa	1.082.605	760.097	322.508
4)	Conti correnti di tesoreria	2.165.967.834	215.727.058	1.950.240.776
	Totale IV	<u>2.169.115.657</u>	<u>218.539.602</u>	<u>1.950.576.055</u>
Totale C) Attivo circolante		7.034.945.293	5.484.360.415	1.550.584.878
D) RATEI E RISCONTI				
II.	Altri ratei e risconti	19.269.467	19.363.112	(93.645)
Totale D) Ratei e risconti		19.269.467	19.363.112	(93.645)
TOTALE ATTIVO		71.644.631.842	67.523.373.161	4.121.258.681

STATO PATRIMONIALE PASSIVO		31.12.2007	31.12.2006	Differenze
A) PATRIMONIO NETTO				
I.	CAPITALE	32.853.697.107	32.603.697.107	250.000.000
II.	RISERVA DA SOPRAPPREZZO DELLE AZIONI	0	0	0
III.	RISERVE DI RIVALUTAZIONE			
	1. Variazione 2002 D.M. 4 febbraio 2003 valutazione definitiva patrimoniale	887.352.096	887.352.096	0
IV.	RISERVA LEGALE	197.160	197.160	0
V.	RISERVE STATUTARIE	0	0	0
VI.	RISERVA PER AZIONI PROPRIE IN PORTAFOGLIO	0	0	0
VII.	ALTRE RISERVE			
	1. Riserva straordinaria	0	0	0
	2. Versamenti in conto futuri aumenti di capitale	0	0	0
	3. Versamenti in conto capitale	0	0	0
	4. Riserva da utili su cambi	0	19.625	(19.625)
	Totale VII	0	19.625	(19.625)
VIII.	UTILI (PERDITE) PORTATI A NUOVO	(193.250.913)	3.730.333	(196.981.246)
IX.	UTILE (PERDITA) DELL'ESERCIZIO	16.883.258	(196.965.872)	213.849.130
Totale A) Patrimonio netto		33.564.878.708	33.298.030.449	266.848.259
B) FONDI PER RISCHI E ONERI				
2)	Per imposte, anche differite	20.546.040	4.279.520	16.266.520
4)	Fondo ristrutturazione ex Lege n.448/1998	19.277.049.012	19.277.049.011	1
5)	Integrazione fondo di ristrutturazione ex Lege n.448/1998	4.195.847.744	4.663.546.894	(467.699.150)
6)	Fondo per manutenzione ordinaria	2.323.000.000	2.323.000.000	0
7)	Altri	1.261.829.425	1.248.272.710	13.556.715
Totale B) Fondi per rischi e oneri		27.078.272.221	27.516.148.135	(437.875.914)
C) TRATTAMENTO DI FINE RAPPORTO DI LAVORO SUBORDINATO		1.117.508.043	1.212.818.585	(95.310.542)

(importi in euro)

STATO PATRIMONIALE PASSIVO**31.12.2007****31.12.2006****Differenze****D) DEBITI**

3) Debiti verso soci per finanziamenti			
- esigibili entro l'esercizio successivo	69.951.976	0	69.951.976
- esigibili oltre l'esercizio successivo	1.164.685.968	0	1.164.685.968
	<u>1.234.637.944</u>	<u>0</u>	<u>1.234.637.944</u>
4) Debiti verso banche			
- esigibili entro l'esercizio successivo	102.248.071	47.396.019	54.852.052
- esigibili oltre l'esercizio successivo	1.215.931.194	1.118.179.265	97.751.929
	<u>1.318.179.265</u>	<u>1.165.575.284</u>	<u>152.603.981</u>
5) Debiti verso altri finanziatori			
- esigibili entro l'esercizio successivo	0	16.642.842	(16.642.842)
- esigibili oltre l'esercizio successivo	0	0	0
	<u>0</u>	<u>16.642.842</u>	<u>(16.642.842)</u>
6) Acconti			
- esigibili entro l'esercizio successivo	2.900.397.743	1.105.286.802	1.795.110.941
- esigibili oltre l'esercizio successivo	1.258.425.594	2.691.194	1.255.734.400
	<u>4.158.823.337</u>	<u>1.107.977.996</u>	<u>3.050.845.341</u>
7) Debiti verso fornitori			
- esigibili entro l'esercizio successivo	1.869.061.638	1.732.629.551	136.432.087
- esigibili oltre l'esercizio successivo	12.416.513	0	12.416.513
	<u>1.881.478.151</u>	<u>1.732.629.551</u>	<u>148.848.600</u>
9) Debiti verso imprese controllate			
- esigibili entro l'esercizio successivo	142.270.757	68.170.280	74.100.477
- esigibili oltre l'esercizio successivo	0	0	0
	<u>142.270.757</u>	<u>68.170.280</u>	<u>74.100.477</u>
10) Debiti verso imprese collegate			
- esigibili entro l'esercizio successivo	1.170.455	9.062.032	(7.891.577)
- esigibili oltre l'esercizio successivo	0	0	0
	<u>1.170.455</u>	<u>9.062.032</u>	<u>(7.891.577)</u>
11) Debiti verso controllanti			
- esigibili entro l'esercizio successivo	17.666.952	248.538.648	(230.871.696)
- esigibili oltre l'esercizio successivo	948.957	0	948.957
	<u>18.615.909</u>	<u>248.538.648</u>	<u>(229.922.739)</u>

(importi in euro)

STATO PATRIMONIALE PASSIVO	31.12.2007	31.12.2006	Differenze
12) Debiti tributari			
- esigibili entro l'esercizio successivo	55.247.244	42.325.853	12.921.391
- esigibili oltre l'esercizio successivo	0	0	0
	<u>55.247.244</u>	<u>42.325.853</u>	<u>12.921.391</u>
13) Debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale			
- esigibili entro l'esercizio successivo	144.890.842	127.423.289	17.467.553
- esigibili oltre l'esercizio successivo	96.404.941	102.430.272	(6.025.331)
	<u>241.295.783</u>	<u>229.853.561</u>	<u>11.442.222</u>
14) Altri debiti			
a) verso altre imprese consociate			
- esigibili entro l'esercizio successivo	367.023.189	355.385.981	11.637.208
- esigibili oltre l'esercizio successivo	13.004	13.004	0
	<u>367.036.193</u>	<u>355.398.985</u>	<u>11.637.208</u>
b) verso altri			
- esigibili entro l'esercizio successivo	311.663.974	247.141.191	64.522.783
- esigibili oltre l'esercizio successivo	1.963.701	10.080.902	(8.117.201)
	<u>313.627.675</u>	<u>257.222.093</u>	<u>56.405.582</u>
Totale 14)	<u>680.663.868</u>	<u>612.621.078</u>	<u>68.042.790</u>
Totale D) Debiti	9.732.382.713	5.233.397.125	4.498.985.588
E) RATEI E RISCOINTI			
II. Altri ratei e risconti	151.590.157	262.978.867	(111.388.710)
Totale E) Ratei e risconti	151.590.157	262.978.867	(111.388.710)
TOTALE PASSIVO	71.644.631.842	67.523.373.161	4.121.258.681

(importi in euro)

CONTI D'ORDINE	31.12.2007	31.12.2006	Differenze
1. RISCHI			
1.1 Fidejussioni - a favore di altri	55.051.462	47.650.547	7.400.915
	55.051.462	47.650.547	7.400.915
1.2 Avalli - a favore di altre imprese consociate	5.164.569	5.164.569	0
	5.164.569	5.164.569	0
1.3 Altre garanzie personali - a favore di imprese controllate	1.986.937.787	2.049.177.817	(62.240.031)
	1.986.937.787	2.049.177.817	(62.240.031)
Totale 1	2.047.153.818	2.101.992.933	(54.839.116)
2. IMPEGNI			
Totale 2	0	0	0
	0	0	0
3. BENI DI TERZI IN CONSEGNA			
3.3 Altri beni di terzi	220.728	220.728	0
Totale 3	220.728	220.728	0
4. ALTRI CONTI D'ORDINE			
4.1 Fonti di finanziamento per aumento di capitale sociale e contributi diversi per investimenti da realizzare			
4.1.1 Somme da ricevere dallo Stato e dalla UE	28.311.262.000	18.849.000.000	9.462.262.000
4.1.2 Somme residue a fine esercizio per finanziamenti ricevuti e non ancora spesi	4.846.184.000	2.774.000.000	2.072.184.000
4.1.3 Somme da ricevere dalla Capogruppo	427.380.826	0	427.380.826
Totale 4	33.584.826.826	21.623.000.000	11.961.826.826
TOTALE CONTI D'ORDINE	35.632.201.371	23.725.213.661	11.906.987.710

(importi in euro)

CONTO ECONOMICO	2007	2006	Differenze
A) VALORE DELLA PRODUZIONE			
1) RICAVI DELLE VENDITE E DELLE PRESTAZIONI			
a) prodotti del traffico viaggiatori - marittimo	19.855.513	18.519.483	1.336.030
b) pedaggio e prestazioni infrastrutturali	1.050.311.167	1.055.494.498	(5.183.331)
c) altri ricavi delle vendite e prestazioni	147.108.120	146.998.506	109.614
Totale 1)	1.217.274.800	1.221.012.487	(3.737.687)
4) INCREMENTI DI IMMOBILIZZAZIONI PER LAVORI INTERNI	396.987.182	447.893.788	(50.906.606)
5) ALTRI RICAVI E PROVENTI			
a) contributi in conto esercizio	1.154.093.124	901.865.834	252.227.290
- Contratto di Programma	1.154.093.124	901.765.500	252.327.624
- Altri	0	100.334	(100.334)
b) utilizzo integrazione fondo di ristrutturazione	464.201.731	464.103.247	98.484
c) altri	605.590.746	593.865.768	11.724.978
Totale 5)	2.223.885.601	1.959.834.849	264.050.752
Totale A) Valore della produzione	3.838.147.583	3.628.741.124	209.406.459
B) COSTI DELLA PRODUZIONE			
6) PER MATERIE PRIME, SUSSIDIARIE, DI CONSUMO E DI MERCI	801.807.569	848.582.003	(46.774.434)
7) PER SERVIZI	710.483.755	691.568.431	18.915.324
8) PER GODIMENTO DI BENI DI TERZI	39.805.096	32.622.946	7.182.150
9) PER IL PERSONALE			
a) salari e stipendi	1.176.715.338	1.182.895.179	(6.179.841)
b) oneri sociali	278.385.043	283.472.686	(5.087.643)
c) trattamento di fine rapporto	116.207.324	110.486.311	5.721.013
e) altri costi	18.746.910	18.990.742	(243.832)
Totale 9)	1.590.054.615	1.595.844.918	(5.790.303)
10) AMMORTAMENTI E SVALUTAZIONI			
a) ammortamento delle immobilizzazioni immateriali	4.019.895	6.543.896	(2.524.001)
b) ammortamento delle immobilizzazioni materiali	482.258.364	448.225.695	34.032.669
d) svalutazione dei crediti compresi nell'attivo circolante e delle disponibilità liquide	10.735.096	8.157.354	2.577.742
Totale 10)	497.013.355	462.926.945	34.086.410

(importi in euro)

CONTO ECONOMICO		2007	2006	Differenze
11)	VARIAZIONI DELLE RIMANENZE DI MATERIE PRIME, SUSSIDIARIE, DI CONSUMO E MERCI	(2.270.661)	(28.957.825)	26.687.164
12)	ACCANTONAMENTI PER RISCHI	284.732.663	49.567.727	235.164.936
13)	ALTRI ACCANTONAMENTI	16.358.460	50.000.000	(33.641.540)
14)	ONERI DIVERSI DI GESTIONE	75.379.992	87.850.441	(12.470.449)
Totale B) Costi della produzione		4.013.364.844	3.790.005.586	223.359.258
Differenza tra valore e costi della produzione (A-B)		(175.217.261)	(161.264.462)	(13.952.799)
C) PROVENTI E ONERI FINANZIARI				
15)	PROVENTI DA PARTECIPAZIONI			
-	in imprese controllate	0	11.093.244	(11.093.244)
	Totale 15)	0	11.093.244	(11.093.244)
16)	ALTRI PROVENTI FINANZIARI			
a)	da crediti iscritti nelle immobilizzazioni:			
-	da altri	179.154	77	179.077
	totale a)	179.154	77	179.077
d)	proventi diversi dai precedenti:			
-	da imprese controllate	7.710	2.520.520	(2.512.810)
-	da imprese collegate	0	0	0
-	da controllanti	10.597.838	9.358.549	1.239.289
-	da altri	7.447.217	11.056.978	(3.609.761)
	totale d)	18.052.765	22.936.047	(4.883.282)
	Totale 16)	18.231.919	34.029.368	(15.797.449)
17)	INTERESSI ED ALTRI ONERI FINANZIARI			
-	verso imprese controllate	14	14	0
-	verso imprese collegate	0	0	0
-	verso controllanti	3.017.960	117.058	2.900.902
-	verso altri	23.383.038	12.381.626	11.001.412
	Totale 17)	26.401.012	12.498.698	13.902.314
17 bis)	UTILI E (PERDITE) SU CAMBI	(29.979)	(43.709)	13.730
Totale C) Proventi e oneri finanziari		(8.199.072)	21.486.961	(29.686.033)

(importi in euro)

CONTO ECONOMICO		2007	2006	Differenze
D) RETTIFICHE DI VALORE DI ATTIVITÀ FINANZIARIE				
18)	RIVALUTAZIONI			
	Totale 18)	0	0	0
19)	SVALUTAZIONI			
a)	di partecipazioni	150.904	0	150.904
	Totale 19)	150.904	0	150.904
Totale D) Rettifiche di valore di attività finanziarie		(150.904)	0	(150.904)
E) PROVENTI E ONERI STRAORDINARI				
20)	PROVENTI STRAORDINARI			
a)	plusvalenze da alienazioni	1.351.702	472.479	879.223
b)	contributi per ristrutturazione industriale (esodi anticipati)	0	43.272.300	(43.272.300)
c)	sopravvenienze attive	270.536.984	73.518.885	197.018.099
d)	utilizzo fondo integrazione ex Legge n.448/1998	3.497.419	3.429.702	67.717
e)	altri proventi	23.563.942	31.016.822	(7.452.880)
	Totale 20)	298.950.047	151.710.188	147.239.859
21)	ONERI STRAORDINARI			
a)	minusvalenze da alienazioni	3.511.446	3.429.702	81.744
b)	imposte relative ad esercizi precedenti	4.262.550	2.174.620	2.087.930
c)	oneri per esodi anticipati	0	143.272.300	(143.272.300)
d)	sopravvenienze passive	57.439.905	32.634.503	24.805.402
e)	altri oneri	1.321.527	1.387.433	(65.906)
	Totale 21)	66.535.428	182.898.558	(116.363.130)
Totale E) Proventi e oneri straordinari		232.414.619	(31.188.370)	263.602.989
Risultato prima delle imposte (A-B+/-C+/-D+/-E)		48.847.382	(170.965.871)	219.813.253
22)	IMPOSTE SUL REDDITO DELL'ESERCIZIO CORRENTI, DIFFERITE E ANTICIPATE			
a)	imposte correnti	31.964.124	26.000.000	5.964.124
b)	imposte differite e anticipate	0	0	0
	Totale 22)	31.964.124	26.000.000	5.964.124
Utile (perdita) dell'esercizio		16.883.258	(196.965.871)	213.849.129