

**5.2 Conto economico consolidato**

Il repentino aumento della perdita per un valore pari ad oltre il 4,5 % del patrimonio netto consolidato, verificatosi nell'esercizio 2006, non può non costituire motivo di grande e seria preoccupazione circa la stessa capacità di permanenza dell'assetto, per il management e per l'azionista.

Con tale consapevolezza sono da leggere i dati del conto economico per il biennio di riferimento e, in particolare per il 2006, che si riportano nella tabella che segue.

|                                                                                        | 2004                  | 2005                  | 2006                   |
|----------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------|-----------------------|------------------------|
| <b>A. VALORE DELLA PRODUZIONE</b>                                                      |                       |                       |                        |
| <b>1 Ricavi da vendite e prestazioni</b>                                               |                       |                       |                        |
| Prodotti del traffico viaggiatori                                                      | 3.596.711.971         | 3.656.265.886         | 3.770.511.366          |
| di cui <i>Clientela ordinaria</i>                                                      | 2.285.282.424         | 2.325.110.464         | 2.422.859.002          |
| <i>Contratto di servizio pubblico con Enti pubblici territoriali</i>                   | 1.311.429.547         | 1.331.155.422         | 1.347.652.364          |
| Prodotti del traffico merci e poste                                                    | 834.527.189           | 862.506.362           | 1.054.952.862          |
| Contratto di servizio pubblico con lo Stato                                            | 480.563.145           | 480.563.145           | 366.933.368            |
| Altri ricavi delle vendite e delle prestazioni                                         | 239.372.941           | 245.863.338           | 260.930.684            |
|                                                                                        | <b>5.151.175.246</b>  | <b>5.245.198.731</b>  | <b>5.453.328.280</b>   |
| <b>2 Variazioni delle rimanenze</b>                                                    | <b>(166.365.964)</b>  | <b>(219.679.369)</b>  | <b>(58.298.973)</b>    |
| <b>3 Variazioni dei lavori in corso</b>                                                | <b>8.196.181</b>      | <b>11.176.806</b>     | <b>(3.395.334)</b>     |
| <b>4 Incrementi di immobilizzazioni</b>                                                | <b>1.462.334.713</b>  | <b>1.651.038.244</b>  | <b>932.388.122</b>     |
| <b>5 Altri ricavi</b>                                                                  |                       |                       |                        |
| Contributi in conto esercizio                                                          | 1.325.415.545         | 1.346.110.211         | 972.398.893            |
| di cui <i>ai sensi del regolamento CEE</i>                                             | 1.304.000.000         | 1.289.100.000         | 901.765.500            |
| <i>altri</i>                                                                           | 21.415.545            | 57.010.211            | 70.633.393             |
| Utilizzo fondo ristrutturazione ex lege 448/98 e relativo fondo integrativo            | 1.830.781.759         | 958.705.736           | 464.103.248            |
| Altri ricavi e proventi                                                                | 856.867.095           | 1.086.936.386         | 876.293.704            |
|                                                                                        | <b>4.013.064.399</b>  | <b>3.391.752.333</b>  | <b>2.312.795.845</b>   |
| <b>TOTALE VALORE DELLA PRODUZIONE</b>                                                  | <b>10.468.404.575</b> | <b>10.079.486.745</b> | <b>8.636.817.940</b>   |
| <b>B. COSTI DELLA PRODUZIONE</b>                                                       |                       |                       |                        |
| <b>6 Per materie prime</b>                                                             | <b>750.680.577</b>    | <b>1.147.868.882</b>  | <b>1.350.567.701</b>   |
| <b>7 Per servizi</b>                                                                   | <b>1.741.798.659</b>  | <b>2.064.369.278</b>  | <b>2.244.939.327</b>   |
| <b>8 Per godimento beni di terzi</b>                                                   | <b>126.695.538</b>    | <b>118.784.597</b>    | <b>152.897.239</b>     |
| <b>9 Per personale</b>                                                                 |                       |                       |                        |
| Salari e stipendi                                                                      | 3.308.558.772         | 3.405.905.064         | 3.496.312.246          |
| Oneri sociali                                                                          | 844.046.640           | 844.359.860           | 838.321.529            |
| Trattamento di fine rapporto                                                           | 311.576.130           | 314.091.148           | 314.813.964            |
| Altri costi                                                                            | 6.301.853             | 28.693.640            | 58.846.581             |
|                                                                                        | <b>4.470.483.395</b>  | <b>4.593.049.712</b>  | <b>4.708.294.320</b>   |
| <b>10 Ammortamenti e svalutazioni</b>                                                  |                       |                       |                        |
| Ammortamento delle immobilizzazioni immateriali                                        | 78.034.883            | 89.879.685            | 67.413.665             |
| Ammortamento delle immobilizzazioni materiali                                          | 2.482.651.841         | 1.363.484.776         | 975.485.089            |
| Altre svalutazioni delle immobilizzazioni                                              | 4.603.215             | 799.538               | 44.943                 |
| Svalutazione dei crediti compresi nell'attivo circolante e delle disponibilità liquide | 24.097.290            | 21.709.006            | 32.807.809             |
|                                                                                        | <b>2.589.387.229</b>  | <b>1.475.873.005</b>  | <b>1.075.751.506</b>   |
| <b>11 Variazioni delle rimanenze</b>                                                   | <b>(36.772.348)</b>   | <b>56.397.050</b>     | <b>6.143.972</b>       |
| <b>12 Accantonamenti per rischi</b>                                                    | <b>184.532.630</b>    | <b>151.496.781</b>    | <b>110.199.213</b>     |
| <b>13 Altri accantonamenti</b>                                                         | <b>10.515.950</b>     | <b>26.371.660</b>     | <b>51.694.641</b>      |
| <b>14 Oneri diversi di gestione</b>                                                    | <b>89.562.079</b>     | <b>126.047.882</b>    | <b>175.328.469</b>     |
| <b>TOTALE COSTI DELLA PRODUZIONE</b>                                                   | <b>9.926.883.709</b>  | <b>9.760.258.847</b>  | <b>9.875.816.388</b>   |
| <b>DIFFERENZA (A-B)</b>                                                                | <b>541.520.866</b>    | <b>319.227.898</b>    | <b>(1.238.998.448)</b> |

|                                                                                  | 2004                 | 2005                 | 2006                   |
|----------------------------------------------------------------------------------|----------------------|----------------------|------------------------|
| <b>C. PROVENTI E ONERI FINANZIARI</b>                                            |                      |                      |                        |
| <b>15 Proventi da partecipazioni</b>                                             | <b>2.069.317</b>     | <b>2.118.166</b>     | <b>1.814.523</b>       |
| <b>16 Altri proventi finanziari</b>                                              |                      |                      |                        |
| a) da crediti iscritti nelle immobilizzazioni                                    | 33.048               | 14.515               | 4.217.533              |
| c) da titoli iscritti all'attivo circolante che non costituiscono partecipazioni | 291.089              | 299.524              | 352.878                |
| d) proventi diversi dai precedenti                                               | 125.104.483          | 126.441.758          | 124.714.633            |
|                                                                                  | <b>125.428.620</b>   | <b>126.755.797</b>   | <b>129.284.444</b>     |
| <b>17 Interessi e altri oneri finanziari</b>                                     |                      |                      |                        |
| a) Verso imprese controllate e collegate                                         | 362.452              | 583.135              | 520.759                |
| b) Su debiti obbligazionari                                                      | 9.715.565            | 21.960.518           | 56.594.287             |
| c) Su debiti verso Istituti finanziari                                           | 599.828.602          | 747.232.161          | 224.460.831            |
| d) Oneri finanziari diversi                                                      | 20.495.254           | 23.596.782           | 53.536.165             |
|                                                                                  | <b>630.401.873</b>   | <b>793.372.596</b>   | <b>335.112.042</b>     |
| <b>17b Utili (o perdite) su cambi</b>                                            | <b>39.141.295</b>    | <b>1.508.819</b>     | <b>4.480.643</b>       |
| <b>TOTALE PROVENTI E ONERI FINANZIARI</b>                                        | <b>542.045.231</b>   | <b>(662.989.814)</b> | <b>(199.532.432)</b>   |
| <b>D. RETTIFICHE DI VALORE DI ATT. FINANZIARIE</b>                               |                      |                      |                        |
| <b>18 Rivalutazioni</b>                                                          | <b>24.718.863</b>    | <b>11.524.794</b>    | <b>22.443.571</b>      |
| <b>19 Svalutazioni</b>                                                           | <b>5.249.531</b>     | <b>4.707.795</b>     | <b>3.502.214</b>       |
| <b>TOTALE RETTIFICHE DI VALORE</b>                                               | <b>19.469.332</b>    | <b>6.816.999</b>     | <b>18.941.357</b>      |
| <b>E. PROVENTI E ONERI STRAORDINARI</b>                                          |                      |                      |                        |
| <b>20 Proventi straordinari</b>                                                  |                      |                      |                        |
| Plusvalenze da alienazioni                                                       | 566.346              | 3.837.708            | 1.007.015              |
| Contributi per ristrutturazione industriale (esodi anticipati)                   | 39.481.341           | 95.602.892           | 66.369.884             |
| Altri proventi                                                                   | 173.064.819          | 142.290.367          | 200.648.399            |
|                                                                                  | <b>213.112.506</b>   | <b>241.730.967</b>   | <b>268.025.298</b>     |
| <b>21 Oneri straordinari</b>                                                     |                      |                      |                        |
| Minusvalenze da alienazioni                                                      | 51.283.196           | 7.671.634            | 3.461.994              |
| Imposte relative a esercizi precedenti                                           | 6.719.042            | 16.402.103           | 6.999.746              |
| Oneri per esodi anticipati                                                       | 39.964.041           | 95.602.892           | 342.569.884            |
| Altri oneri                                                                      | 80.243.263           | 79.805.688           | 495.325.841            |
|                                                                                  | <b>178.209.542</b>   | <b>199.482.317</b>   | <b>848.357.465</b>     |
| <b>TOTALE PROVENTI E ONERI STRAORDINARI</b>                                      | <b>34.902.964</b>    | <b>42.248.650</b>    | <b>(580.332.167)</b>   |
| <b>RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE (A+B+C+D+E)</b>                                 | <b>53.847.931</b>    | <b>(294.696.267)</b> | <b>(1.999.921.690)</b> |
| Imposte sul reddito                                                              | 178.528.119          | 170.284.418          | 115.558.880            |
| <b>UTILE (O PERDITA) DELL'ESERCIZIO</b>                                          | <b>(124.680.188)</b> | <b>(464.980.685)</b> | <b>(2.115.480.570)</b> |
| Utile di pertinenza di terzi                                                     | (6.963.034)          | (7.221.997)          | (3.859.028)            |
| <b>UTILE (O PERDITA) DI PERTINENZA DEL GRUPPO</b>                                | <b>(131.643.222)</b> | <b>(472.202.683)</b> | <b>(2.119.339.599)</b> |

Come già rilevato in precedenza il periodo in esame registra crescenti perdite di esercizio, e precisamente di 464,9 milioni di Euro per il 2005 e di 2 miliardi 115 milioni 480 mila Euro per il 2006. La serie negativa era, comunque già iniziata nel 2004, con un utile negativo di 124,6 milioni di Euro.

Il valore della produzione è pari a 10 miliardi 79 milioni 487 mila Euro per il 2005 ed a 8 miliardi 636 milioni 818 mila Euro per il 2006 con una diminuzione di 1 miliardo 442 milioni 668 mila Euro.

I ricavi delle vendite e prestazioni ammontano a 5 miliardi 453 milioni 328 mila Euro per il 2006 ed a 5 miliardi 245 milioni 199 mila Euro per il 2005 con un aumento di 208 milioni 129 mila Euro.

Registrano un incremento di 132 milioni 830 mila Euro, nel 2006, i ricavi da traffico interno viaggiatori, che, secondo l'analisi della Società, è, principalmente, riferibile: al potenziamento dell'offerta da parte di Trenitalia SpA di treni a più alta qualità (Alta Velocità ed Eurostar) nel segmento della media/lunga percorrenza (+ 74.036 mila euro rispetto al 2005); all'incremento dei volumi di traffico regionale e metropolitano, avvenuto su specifiche realtà territoriali, a seguito delle richieste avanzate dagli enti locali (+ 18.428 mila euro rispetto al 2005); all'incremento dei servizi di trasporto urbano offerti dalla controllata Tevere TPL Scarl (64.428 euro) nella città di Roma, contrapposti alla diminuzione dei medesimi servizi offerti nel precedente esercizio dalla controllata SITA SpA (27.042 euro).

I ricavi del traffico internazionale viaggiatori registrano, invece, una flessione pari a 35 milioni 82 mila euro, dovuta alla concorrenza aerea low-cost sulle medie/lunghe distanze.

In lievissimo incremento - principalmente per i maggiori servizi aggiuntivi richiesti dalle amministrazioni regionali e locali - (+ 16 milioni 497 mila nel 2006, con valore che passa da 1 miliardo 331 milioni 155 mila Euro a 1 miliardo 347 milioni 652 mila Euro) la voce "Contratti di servizio pubblico con Enti Pubblici Territoriali", che comprende i corrispettivi dalle Regioni a statuto ordinario per i servizi di trasporto resi da Trenitalia SpA, in relazione ai contratti di servizio sottoscritti con le singole Regioni, secondo quanto previsto dalla legge n. 422/97 e dal DPCM del 16 novembre del 2000 ed i corrispettivi derivanti dai contratti per servizi aggiuntivi sottoscritti con gli enti locali; nonché i corrispettivi dalle Regioni per i servizi di trasporto effettuati da Sita SpA.

In tale ambito, nell'esercizio 2007, si vedranno gli effetti positivi della manovra di adeguamento delle tariffe passeggeri media/lunga percorrenza

(attivato nella misura del 10% a partire dal 1° gennaio 2007 e che prevede successivi aggiustamenti in misura variabile, negli anni di piano a venire).

Il settore del trasporto merci ha registrato nel 2006 un incremento di 192.447 mila Euro (da 862 milioni 506 mila a 1 miliardo 54 milioni 953 mila dovuto essenzialmente all'entrata nell'area di consolidamento della società Cemat SpA per 181 milioni 424 mila euro).

I contributi per il Contratto di servizio pubblico con lo Stato, imputabili interamente a Trenitalia SpA, e che si riferiscono agli obblighi tariffari e di servizio, ammontano per il trasporto viaggiatori a 269 milioni 232 mila Euro per il 2006 con una flessione di 92 milioni 546 mila Euro rispetto ai 361 milioni 778 mila Euro del 2005. Per il trasporto merci la flessione 2006 è di 21 milioni 84 mila (da 118 milioni 785 a 97 milioni 701 mila).

Nella voce altri ricavi e proventi, che ammonta a 2 miliardi 312 milioni 796 mila euro per il 2006, con flessione di 1 miliardo 78 milioni 956 mila euro rispetto ai 3 miliardi 391 milioni 752 mila euro merita considerazione il contratto di programma e l'utilizzo del fondo ristrutturazione ex lege 448/98 e del relativo fondo integrativo.

I contributi da contratto di programma, riconducibili alla società RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA, sono stati pari a 901 milioni 766 mila euro con una diminuzione di 387 milioni 334 mila euro rispetto al 2006.

I medesimi sono legati ai volumi di produzione che condizionano direttamente sia i programmi di manutenzione della rete infrastrutturale che degli impianti industriali.

Essi si riferiscono:

- all'attività di manutenzione ordinaria dell'infrastruttura, sia della rete convenzionale sia della rete Alta Velocità/Alta Capacità;
- alle attività svolte dall'istituto di sanità per il presidio sanitario, dall'istituto sperimentale, nonché per le attività di ricerca e sperimentazione e di rilascio del certificato di sicurezza alle IF (business safety);
- alle attività relative alla Polfer e alla protezione e sicurezza fisica aziendale (business security);
- al servizio di traghettamento ferroviario con la Sardegna e la Sicilia.

A partire dal dicembre 2005 non è stato più previsto dal Contratto di Programma il contributo statale per la copertura degli extra costi di condotta (K2), ovvero lo sconto (ex DM 44T) praticato alle aziende di trasporto a causa del ritardo nell'adeguamento dell'infrastruttura alle esigenze delle IF di utilizzare il macchinista unico sulle linee.



I contributi in conto esercizio per il 2006 sono stati iscritti in misura pari a quanto stabilito dalla legge 23 dicembre 2005, n. 266 (Legge Finanziaria 2006), determinando – come si è detto - un decremento di 387.334 mila euro rispetto ai ricavi registrati nel 2005, di cui 170.000 mila euro relativi al K2 e 8.000 mila euro relativi all'art. 14.4 D.Lgs. n. 188/2004 per la riduzione dei costi di fornitura dell'infrastruttura e l'entità dei diritti di accesso.

L'utilizzo del "Fondo ristrutturazione ex lege 448/98 e relativo fondo integrativo", riconducibile alla società RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA, è relativo alla totale copertura degli oneri di ammortamento e delle minusvalenze ordinarie da dismissione cespiti; l'importo destinato agli oneri di ammortamento è stato pari a 958 milioni 398 mila Euro per il 2005 ed a 454 milioni 769 mila euro per il 2006; per le minusvalenze ordinarie da dismissione cespiti 307 mila euro per il 2005 e 9 milioni 334 mila euro per il 2006. Il minor utilizzo che si registra rispetto al 31 dicembre 2005 è strettamente correlato alla corrispondente diminuzione degli ammortamenti.

Negli "Altri ricavi e proventi" trovano collocazione i "Contributi sostitutivi regimi tariffari speciali", relativi a RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA - pari a 263 milioni 900 mila Euro per il 2005 ed a 354 milioni 539 mila per il 2006, che accoglie gli effetti del cambiamento delle modalità di gestione dei regimi tariffari speciali del settore elettrico.

Dal 1° gennaio 2005, infatti, con delibera AEEG n. 148/04, è in vigore la nuova procedura che prevede che ai regimi tariffari speciali (tra cui RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA) venga applicata per le proprie utenze la tariffa di mercato (vincolato o libero). Successivamente la Cassa Conguaglio Settore Elettrico (CCSE) rimborsa ai titolari di regimi tariffari speciali la differenza tra la tariffa pagata e la tariffa speciale. Pertanto l'incremento della posta "Altri proventi" va correlato con il corrispondente aumento della voce di costo relativa all'energia elettrica.

I costi della produzione ammontano a 9 miliardi 760 milioni 259 mila per il 2005 ed a 9 miliardi 875 milioni 816 mila euro, per il 2006, con una variazione in aumento di 115 milioni 557 mila euro.

Le materie prime, sussidiarie, di consumo e merci raggiungono l'importo di 1 miliardo 350 milioni 568 mila Euro con un incremento di 202 milioni 699 mila Euro rispetto al 2005. La maggiore incidenza è quella della voce "Acquisto di materiali", che registra una variazione in aumento di 108 milioni 153 mila euro rispetto al 2005, attribuibile principalmente a RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA - (76 milioni 307 mila euro), per l'acquisto di materiali di magazzino e di

vestiario per il personale, a Trenitalia SpA (23 milioni 888 mila euro) in seguito sia ai crescenti volumi di attività di manutenzione corrente dei rotabili che all'incremento dei costi dovuti al rinnovo programmato delle divise del personale front-line, e infine all'ingresso nell'area di consolidamento di nuove società tra cui Tevere TPL Scarl e Cemat SpA.

Il costo dei Servizi raggiunge i 2 miliardi 244 milioni 939 mila euro nel 2006 rispetto ai 2 miliardi 64 milioni 369 mila Euro del 2005, con incremento di 180 milioni 570 mila euro. L'incremento registrato per il 2005 rispetto al 2004 fu di 322 milioni 570 mila.

Le variazioni in aumento più significative riguardano:

- per i Servizi e lavori appaltati, la voce "pulizia", che presenta un incremento di 41 milioni 416 mila euro dovuta in prevalenza a Trenitalia SpA (30 milioni 876 mila euro), riferibile all'attività, iniziata alla fine del 2005, di disinfezione straordinaria delle vetture letto/giorno, cuccette e carrozze self service e connessa all'operazione decoro del materiale rotabile e ad altre operazioni di esternalizzazione, a Ferservizi SpA (4 milioni 433 mila euro) a RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA (3 milioni 364 mila euro) e a Grandi Stazioni SpA (2 milioni 719 mila euro) conseguentemente ai rinnovi contrattuali;

- i "servizi sostitutivi" devono il loro incremento prevalentemente a Sogin Srl (2 milioni 103 mila euro) in ragione delle maggiori percorrenze effettuate e a Cargo Chemical (2 milioni 138 mila euro);

- nell'ambito della voce "Altri servizi appaltati", Trenitalia SpA (14 milioni 308 mila euro) per l'incremento dei costi per servizi di manovra (6 milioni 485 mila euro) in seguito ai maggiori volumi di traffico richiesti e per l'incremento delle prestazioni accessorie rientranti nel contratto quadro di pulizia (6 milioni 903 mila euro), i costi per servizi di manovra sostenuti dalla società Cemat SpA, che determina un incremento della voce di 10 milioni 923 mila euro, essendo entrata nell'area di consolidamento nel 2006, Italcontainer SpA (4 milioni 332 mila euro) in relazione alla maggiore quantità di treni acquisiti e di noleggi carri avvenuto nel 2006 e infine gli incrementi di RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA (10 milioni 900 mila euro) di Tx Logistik e delle sue controllate (9 milioni 652 mila euro) e di Nord Est Terminal SpA (5 milioni 883 mila euro);

- per la voce "Carrozze letto e ristorazione" l'incremento, dovuto a Trenitalia SpA (13 milioni 441 mila euro), si riferisce all'esternalizzazione dei servizi di accompagnamento, accoglienza e assistenza sui treni notte e all'avvio di nuove tratte ad alta velocità;

- “Trasporti e spedizioni” che presentano un incremento di 116 milioni 409 mila euro dovuto quasi esclusivamente a Cemat SpA ed a Tevere TPL Scarl società quest’ultima, che come già detto per Cemat SpA, ha fatto il suo ingresso nel 2006 nell’area di consolidamento; tali incrementi sono in parte compensati da una riduzione dovuta a Sita SpA per l’effetto del trasferimento, proprio a Tevere TPL, dei servizi urbani di Roma.

Le variazioni in diminuzione più significative riguardano:

- “Manutenzione beni immobili” la cui diminuzione (10 milioni 317 mila euro), riconducibile principalmente a Grandi Stazioni SpA, a Ferservizi SpA ed a Trenitalia SpA è stata parzialmente compensata da RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA (1 milione 219 mila euro);

- “Pubblicità e marketing”, che presentano un decremento di 15 milioni 612 mila euro riconducibile a Trenitalia SpA (8 milioni 60 mila euro), riferibile al minor ricorso alla pubblicità tramite i canali istituzionali, e alla Capogruppo (5 milioni 911 mila euro) in seguito ai minori oneri per il termine della campagna pubblicitaria per il centenario.

È da tener presente che, come risulta dalla nota integrativa, ai fini di una migliore e più dettagliata rappresentazione, sono state effettuate alcune riclassifiche sui valori del 2005, considerate nei raffronti operati per il medesimo esercizio 2006; in particolare:

- dalla voce “Altre prestazioni di terzi” alla voce “Trasporti e spedizioni” per 37 milioni 220 mila euro;

- dalla voce “Consulenze” alla voce “Prestazioni professionali” per 1 milione 214 mila euro;

- dalla voce “Software” dei Costi per servizi, alla voce “Canoni d’uso hardware e software” nei Costi per godimento beni di terzi per 16 milioni 627 mila euro;

- dalla voce “altri costi” dei costi del Personale, alla voce “Buoni pasto e mense” dei Costi per servizi per 338 mila euro;

- dalla voce “Oneri finanziari diversi” della Gestione Finanziaria, alla voce “Altre prestazioni di terzi” per 421 mila euro.

La voce “personale” ammonta a 4 miliardi 708 milioni 294 mila euro per il 2006 rispetto ai 4 miliardi 593 milioni 49 mila euro indicati nel conto economico del 2005, ed è così dettagliata:



(Valori in migliaia di Euro)

|                              | 2006      | 2005      | Variazione |
|------------------------------|-----------|-----------|------------|
| Salari e stipendi            | 3.496.312 | 3.406.418 | 89.894     |
| Oneri sociali                | 838.321   | 844.360   | (6.039)    |
| Trattamento di fine rapporto | 314.814   | 314.091   | 723        |
| Altri costi                  | 58.847    | 27.842    | 31.005     |
| Totale                       | 4.708.294 | 4.592.711 | 115.583    |

Anche tali raffronti tengono conto di riclassifiche operate nel 2006 sui valori del 2005; in particolare: dalla voce "altri costi" dei costi del Personale, alla voce "Buoni pasto e mense" dei Costi per servizi per 338 mila euro; dalla voce "altri costi" alla voce "salari e stipendi" per 513 mila euro.

La voce "Ammortamenti e svalutazioni" ammonta a 1 miliardo 75 milioni 752 mila euro per il 2006 con una diminuzione di 400 milioni 121 mila euro per il 2005.

Gli ammortamenti ammontano complessivamente a 1 miliardo 42 milioni 899 mila euro e registrano rispetto all'esercizio 2005 un decremento di 410 milioni 466 mila euro dovuto prevalentemente a RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA, a seguito dell'applicazione della nuova modalità di ammortamento secondo il criterio a quote variabili dettato dalla Legge Finanziaria 2006, ricordato in precedenza<sup>28</sup>.

L'effetto sul conto economico relativo al 2006 dell'applicazione del nuovo criterio a quote variabili è pari a 594 milioni 357 mila euro. Si precisa che tale variazione non ha alcun impatto sul risultato d'esercizio in quanto il valore degli ammortamenti viene neutralizzato con l'utilizzo dell'integrazione fondo ristrutturazione.

I decrementi registrati a seguito dell'applicazione delle nuove modalità di ammortamento hanno trovato parziale compensazione negli incrementi registrati da altre società del Gruppo tra cui Trenitalia SpA (81 milioni 694 mila euro) attribuibile, per la parte preminente, all'ammortamento del materiale rotabile, in conseguenza degli investimenti effettuati dalla società

L'incremento di 11 milioni 99 mila euro delle svalutazioni dei crediti dell'attivo circolante, essenzialmente riconducibile a Trenitalia SpA (10 milioni

<sup>28</sup> Il criterio è ampiamente illustrato nella Sezione 2 inerente i Criteri di redazione del bilancio della Nota Integrativa per l'esercizio 2006.

967 mila euro), è dovuto alla prevedibile evoluzione, intervenuta nel periodo, delle controversie in essere sulle partite a rischio di esigibilità.

Da notare negli "Accantonamenti per rischi e altri accantonamenti" che gli accantonamenti per rischi della voce "Contenzioso con personale e terzi" è riferita principalmente a RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA (38 milioni 711 mila euro), a Trenitalia SpA (36 milioni 960 mila euro), a Ferrovie Real Estate SpA (8 milioni 125 mila euro) ed a Ferrovie dello Stato SpA (7 milioni 741 mila euro) e il decremento per il 2006 è dovuto in prevalenza a un minore accantonamento effettuato da RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA per il contenzioso lavoro.

Passando ai "proventi ed oneri finanziari" è da dire che la gestione finanziaria, con un saldo negativo di 199 milioni 532 mila di euro nell'esercizio 2006, presenta un miglioramento di 463 milioni 458 mila euro rispetto all'esercizio 2005.

E ciò anche per il minor peso, rispetto all'esercizio 2005, degli oneri finanziari su prestiti contratti per l'Alta Velocità e Alta Capacità che, sulla base delle nuove modalità previste dalla Legge n. 266/2005 (Finanziaria 2006), vengono rimborsati dal Ministero dell'Economia e Finanza a TAV SpA come contributi in conto interessi e portati direttamente a riduzione degli oneri finanziari.

Il saldo della gestione finanziaria è composto principalmente da:

- interessi attivi su c/c bancari e postali realizzati principalmente da RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA e dalla Capogruppo;
- interessi attivi su operazioni pronti contro termine realizzati essenzialmente dalla Capogruppo;
- proventi diversi relativi essenzialmente a interessi attivi sui crediti Iva chiesti a rimborso da parte della Capogruppo e da TAV SpA, a interessi su crediti verso clienti realizzati principalmente da Fercredit SpA e infine a proventi derivanti da interessi di mora su crediti per RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA e sui crediti versati altri per Trenitalia SpA;
- interessi passivi su debiti obbligazionari, relativi ai prestiti sottoscritti dalla Capogruppo con la società Eurofima;
- interessi passivi su debiti verso banche e altri finanziatori sostenuti prevalentemente da TAV SpA, Trenitalia SpA, Fercredit SpA e Ferrovie Real Estate SpA.

La gestione straordinaria presenta un saldo negativo di 580 milioni 332 mila euro per il 2006, con una variazione in diminuzione di 622 milioni 581 mila euro rispetto all'esercizio 2005.

Al riguardo sono da segnalare:

- l'utilizzo del "Fondo Ristrutturazione Industriale" per 21 milioni 291 mila euro da parte di Trenitalia SpA e l'utilizzo del "Fondo oneri per esodi incentivati" per 43 milioni 272 mila euro da parte di RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA, e per 1 milione 806 mila euro da parte di Ferservizi SpA; tali proventi si contrappongono agli oneri per esodi incentivati del personale in esubero, iscritti tra i costi straordinari;

- l'utilizzo da parte di RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA del fondo integrativo fondo ristrutturazione *ex lege* 448/98 (3 milioni 430 mila euro) che neutralizza le minusvalenze derivanti dalla vendita e dalla radiazione dei cespiti;

- le sopravvenienze attive attribuibili principalmente a RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA (71 milioni 724 mila euro), a Trenitalia SpA (59 milioni 441 mila euro) e a Fercredit SpA (18 milioni 4mila euro);

- nella voce altri proventi straordinari, multe e penalità applicate da Trenitalia SpA (5 milioni 915 mila euro) per ritardi o irregolarità nelle forniture e da RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA (17 milioni 127 mila euro) prevalentemente per l'escussione di polizze fidejussorie prestate a garanzia dell'appalto affidato all'ATI CIR Costruzioni a seguito del recesso della stessa dal contratto;

- oneri per esodi relativi ai costi sostenuti a fronte degli utilizzi segnalati precedentemente, nonché agli accantonamenti effettuati da Trenitalia SpA (276 milioni di euro) e da Rete Ferroviaria Italiana SpA (100 milioni di euro) per adeguare il valore complessivo del Fondo di Ristrutturazione Industriale al costo degli oneri stimati nel Piano Industriale 2007-2011 a fronte del riassetto organizzativo in esso previsto;

- le sopravvenienze passive, riconducibili principalmente a Trenitalia SpA (33 milioni 893 mila euro) ed a RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA (28 milioni 833 mila euro).

### 5.3 Finanziamenti pubblici ed investimenti

I trasferimenti di risorse da parte dello Stato ed altre istituzioni pubbliche, in conto esercizio e in conto investimento, con esclusione degli importi derivanti dal contratto di servizio, hanno avuto, nel periodo 2004-2006, il seguente andamento:

|      | <b>Apporti per aumenti di capitale</b> | <b>Contributi da contratto di programma ricevuti dallo Stato</b> | <b>Contributi in c/investimento da Stato</b> | <b>Altri</b> | <b>Totale apporti e contributi</b> |
|------|----------------------------------------|------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------|--------------|------------------------------------|
|      |                                        |                                                                  |                                              |              | <i>In milioni di Euro</i>          |
| 2004 | 2.664                                  | 1.304                                                            | 182                                          | 164          | 4.314                              |
| 2005 | 3.006                                  | 1.289                                                            | 174                                          | 360          | 4.829                              |
| 2006 |                                        | 902                                                              | 4.477                                        | 416          | 5.795                              |

Per il 2005 non sono stati compresi nel prospetto 30 milioni 907 mila euro, iscritti tra i debiti, quale anticipazione versata alla Capogruppo dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti del Contributo per l'acquisto e la ristrutturazione di materiale rotabile da destinare alle Regioni del Mezzogiorno, per il quale si è in attesa della definizione della titolarità del materiale rotabile acquistato con il contributo in oggetto.

In aggiunta alle riportate somme, è da considerare che per il 2006, con riferimento a quanto previsto nella finanziaria 2007, v'è stato accolto – come già detto - da parte dello Stato, a titolo di contributo per investimenti, della somma di 13 miliardi 58 milioni di Euro (comprensivo degli aggi sui prestiti)<sup>29</sup>.

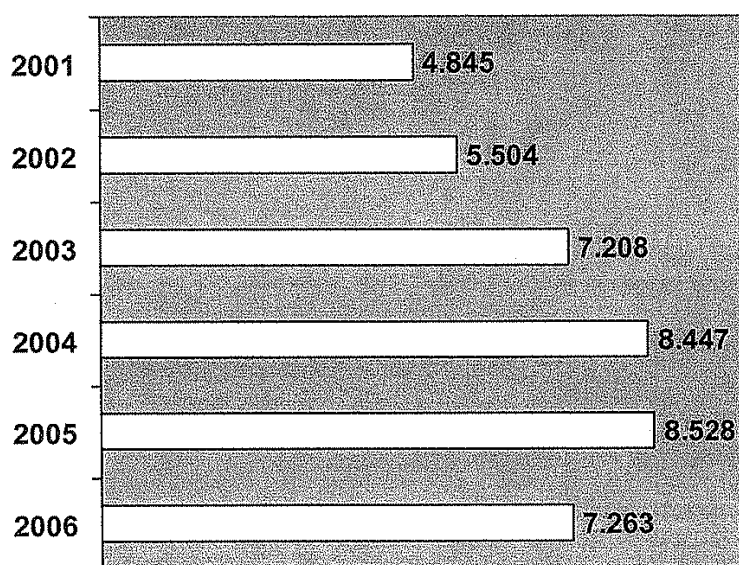
Merita particolare considerazione la circostanza che l'onere per lo Stato, nonostante la riduzione dei contributi e dei corrispettivi per il contratto di programma e per il contratto di servizio per il 2006 – reiteratamente lamentata dal management e segnalata dai colleghi dei sindaci - non risulta diminuito, ma notevolmente incrementato.

<sup>29</sup> Di cui circa 4 miliardi 990 milioni di Euro per RFI e 8 miliardi 68 milioni per TAV. Lo Stato si è assunto il debito per capitale e relativi interessi derivanti dai titoli e dai mutui emessi da Infrastrutture SpA (ora Cassa Depositi e Prestiti) per gli investimenti del sistema Alta Velocità/Alta Capacità.

È, pertanto, vieppiù confermata la rappresentata esigenza di una razionalizzazione dei rapporti economico-finanziari tra Stato e Gruppo FS.

Di contro, gli investimenti del Gruppo nel periodo post-ristrutturazione hanno avuto il seguente andamento:

### Investimenti del Gruppo FS



*In milioni di Euro*

Il Piano Investimenti del Gruppo è stato oggetto di profonda revisione nel corso del 2006, al fine dichiarato di tener conto, da un lato, degli effetti prodotti dalla Legge finanziaria 2006 che ha disposto risorse inferiori rispetto a quelle richieste e dall'altro dell'esigenza di avviare il generale riassetto della società di trasporto.

Nella formulazione dei nuovi programmi, il *management* sottolinea di aver prestato particolare attenzione ai criteri di selettività e di priorità degli interventi individuando le seguenti linee di azione:

- garantire gli interventi di manutenzione straordinaria della rete e degli impianti;
- garantire il proseguimento degli interventi di sicurezza e in particolare delle tecnologie connesse alla sicurezza di terra e di bordo;
- garantire la continuità dei progetti in corso.



Quindi, l'attività del Gruppo Ferrovie dello Stato si è fortemente orientata alla realizzazione delle attività relative agli interventi prioritari e il livello di investimenti raggiunti nel corso del 2006 è stato pari a 7.263 milioni di euro, con una flessione, rispetto all'esercizio 2005 di 1.265 milioni di euro.

Tale ammontare corrisponde al totale degli investimenti tecnici del periodo iscritti nei bilanci delle società del Gruppo (ivi compresa la Capogruppo), al lordo dei contributi in conto impianti ricevuti, così rettificato:

- sono esclusi gli anticipi erogati a fronte delle opere da realizzare;
- sono compresi:
  - gli anticipi recuperati, in quanto corrispondenti a opere ormai realizzate;
  - le rettifiche per adeguamento delle modalità di rilevazione contabile del leasing al principio internazionale IAS 17 (iscrizione dei beni acquisiti in leasing fra le immobilizzazioni dello stato patrimoniale, da parte del locatario);
  - altre rettifiche di consolidamento.

In particolare, il volume degli investimenti relativi all'infrastruttura sia per la rete convenzionale che per la rete Alta Velocità/Alta Capacità è stato complessivamente pari a 6.155 milioni di euro, mentre il volume degli investimenti per il materiale rotabile è stato pari a 968 milioni di euro, finalizzati al miglioramento della qualità dell'offerta e impiegati per l'acquisto, la riqualificazione e l'upgrading tecnologico dei mezzi.

La società RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA, gestore dell'infrastruttura, ha realizzato investimenti per 3.993 milioni di euro destinando:

- il 53% della spesa al mantenimento in efficienza dell'infrastruttura e alle tecnologie, dedicando particolare impegno alla realizzazione di investimenti tecnologici finalizzati all'innalzamento dei livelli di sicurezza e al miglioramento dell'efficienza della gestione della circolazione ferroviaria,
- il 47% della spesa alla realizzazione di opere relative ai grandi progetti infrastrutturali (ammodernamento e potenziamento dei corridoi, aree metropolitane e bacini regionali).

È da evidenziare che, al fine di consentire, in particolare, il completamento degli interventi prioritari relativi alla manutenzione straordinaria dell'infrastruttura e alla sicurezza della circolazione, il Cipe con delibera 159/2005, in attesa della sottoscrizione del Contratto di Programma 2006-2010, (poi avvenuta in data 31 ottobre 2007) ha prorogato per l'anno 2006 il Contratto di Programma 2001-2005.

La società TAV SpA, impegnata nella realizzazione della rete Alta Velocità/Alta Capacità, ha registrato un volume di investimenti di circa 2.162 milioni di euro destinati principalmente alla prosecuzione dei lavori per la realizzazione della linea ad alta velocità Torino-Milano-Napoli<sup>30</sup>.

Trenitalia SpA, società di trasporto del Gruppo, ha registrato un volume di investimenti pari a 968 milioni di euro, destinati al miglioramento della qualità dell'offerta al cliente, all'incremento dei livelli di servizio e all'adeguamento tecnologico dei mezzi per la sicurezza della circolazione.

Gli investimenti hanno riguardato in particolare:

- l'Alta Velocità, con la prosecuzione degli interventi sulla flotta ETR per l'utilizzo sulle nuove linee: acquisto di nuove locomotive E404, potenziamento delle locomotive esistenti, politensionamento degli ETR 480, adeguamento degli ETR 480 e 500 al Brand Alta Velocità (14% del totale);
- il trasporto media/lunga percorrenza, con iniziative volte alla elevazione degli standard dei servizi intercity e notte attraverso l'adeguamento dei mezzi di trazione e la riqualificazione delle parco carrozze. Tali interventi hanno permesso, fra l'altro, l'inizio del servizio Eurostar City a dicembre (10% del totale);
- il trasporto locale, con iniziative sia di acquisto sia di revamping finalizzate a migliorare la qualità e il right sizing della flotta nei segmenti di trasporto metropolitano attraverso nuove carrozze Vivalto, ristrutturazione di carrozze doppio piano, regionale e interregionale con nuovi treni Minuetto e la ristrutturazione di carrozze piano ribassato (40% del totale);
- il trasporto merci, caratterizzato da interventi di potenziamento del parco loco trainante e dal revamping dei carri allo scopo di specializzarli per filiera di prodotto (2% del totale);
- l'attrezzaggio delle locomotive con il Sistema Tecnologico di Bordo che integra tutte le tecnologie di bordo treno (SCMT, GSM-R, ERTMS ecc.) con installazione, nell'anno, di 743 apparati (20% del totale);

---

<sup>30</sup> Relativamente alle nuove attivazioni sulla linea Alta Velocità/Alta Capacità è stato:

- pubblicato il bando di gara per la realizzazione degli "scavalchi" del passante in galleria e della nuova stazione Alta Velocità/Alta Capacità di Firenze;
- completato il nuovo ponte sul fiume Po lungo 400 metri e largo 16 metri che rappresenta una delle più importanti opere ferroviarie d'Europa;
- attivata all'esercizio commerciale la tratta Torino-Novara;
- abbattuto l'ultimo diaframma delle due gallerie di 6 km del passante in galleria del nodo di Bologna;
- affidato l'appalto per la realizzazione della stazione di Afragola;
- attivata l'interconnessione di Caserta con la Linea Storica Roma-Napoli via Cassino;
- attivata all'esercizio commerciale, su sede definitiva Alta Velocità, la sub-tratta Prenestina-Salerno;
- attivata all'esercizio commerciale, nell'ambito della Tratta Milano-Bologna, la sub-tratta Castelfranco-Lavino.

- la manutenzione e l'adeguamento tecnologico degli impianti di manutenzione rotabili e merci, i progetti di informatica, la ricerca e sviluppo (14% del totale).

Per quanto riguarda i rotabili, sono entrati in esercizio 71 nuovi treni e 241 tra nuove locomotive e carrozze, mentre sono stati riconsegnati all'esercizio dopo interventi di ristrutturazione 20 treni e 629 tra locomotive, carrozze e carri.

La legge finanziaria 2006 (legge 23 dicembre 2005, n. 266) ha introdotto, come rilevato, importanti novità con riferimento alla modalità di finanziamento e di ammortamento dell'infrastruttura, oltre ad aver previsto la capitalizzazione degli oneri finanziari lungo tutta la durata del progetto (durata della concessione).

In dettaglio, la finanziaria 2006 ha previsto:

- all'art. 1 comma 86, che il finanziamento concesso al Gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale a copertura degli investimenti relativi alla rete tradizionale, compresi quelli per manutenzione straordinaria, avviene, a partire dalle somme erogate dal 1 gennaio 2006, a titolo di contributo in conto impianti;

- all'art. 1 comma 87, che il costo complessivo degli investimenti finalizzati alla realizzazione della infrastruttura ferroviaria, comprensivo dei costi accessori e degli altri oneri e spese direttamente riferibili alla stessa nonché, per il periodo di durata dell'investimento e secondo il medesimo profilo di ammortamento dei costi diretti, degli oneri connessi al finanziamento dell'infrastruttura medesima, è ammortizzato con il metodo "a quote variabili in base ai volumi di produzione", sulla base del rapporto tra le quantità prodotte nell'esercizio e le quantità di produzione totale prevista durante il periodo di concessione. Nell'ipotesi di preesercizio, l'ammortamento inizia dall'esercizio successivo a quello di termine del preesercizio. Ai fini fiscali, le quote di ammortamento sono determinate con il decreto del Ministero dell'economia e delle finanze in coerenza con le quote di ammortamento di cui al comma 86.

Per la prosecuzione degli interventi relativi al sistema Alta Velocità /Alta Capacità la legge finanziaria 2006 ha previsto l'erogazione di contributi quindicennali, tramite la Capogruppo Ferrovie dello Stato SpA o società del Gruppo; all'art. 1, comma 84, ha stabilito: contributi quindicennali di 85 milioni di euro a decorrere dal 2006 e di ulteriori 100 milioni di euro a decorrere dal 2007 per la linea Torino-Milano-Napoli; un ulteriore contributo quindicennale di 15 milioni di euro a decorrere dal 2006 per le linee Milano-Genova e Milano-Verona (incluso il Nodo di Verona).