

In tale ambito, in una logica di coerenza del CdP 2001-2005 con il Piano delle Opere Strategiche, sono stati contrattualizzati, con l'*Addendum* 3 al Contratto di Programma i "Nuovi Progetti di Legge obiettivo".

Tali nuovi progetti, unitamente ad altri presenti sin dall'originario CdP 2001-2005, sono soggetti all'innovativo regime di tipo normativo, autorizzativo e finanziario definito dalla Legge Obiettivo e dai successivi atti ad essa collegati.

Nel corso della seduta del 29 marzo, il CIPE ha approvato, nell'ambito del Programma delle infrastrutture strategiche di cui alla citata Legge Obiettivo n. 443/2001 i seguenti progetti preliminari:

- "Raddoppio Foligno - Fabriano" sulla direttrice Orte Falconara (delibera n. 87/06);
- "Raddoppio Milano - Mortara (tratta Cascina Bruciata-Parona Lomellina)" (delibera n. 76/06);
- "Sistema AV/AC Verona - Padova (tratte di 1° fase Verona - Montebello e Grignone di Zocco - Padova)" (delibera n. 94/06).

Da un punto di vista finanziario, alla stessa data il CIPE, in sede di approvazione del progetto definitivo, ha assegnato le seguenti risorse:

- 19 Meuro per la "Variante alla linea ferroviaria Salerno-Reggio Calabria in località Cannitello" (delibera n. 83/06);
- 90 milioni di euro per la "Nuova linea ferroviaria Passo Corese - Rieti (tratta funzionale Passo Corese - Osteria Nuova)" (delibera n. 105/06).

In data 6 giugno 2006 è stata emanata la Direttiva del Presidente del Consiglio dei Ministri (in seguito DPCM) per *"la definizione dei criteri di carattere generale per il coordinamento dell'azione amministrativa del Governo, intesi all'efficace controllo e monitoraggio degli andamenti di finanza pubblica per l'anno 2006"*. Con riferimento ai contributi previsti ai sensi dell'art. 4 comma 177, della legge n. 350 del 2003, tra cui anche i contributi dello Stato c.d. di Legge Obiettivo in oggetto, la concessione delle contribuzioni pari all'intero ammontare del costo dell'opera comprensivo degli oneri di finanziamento va subordinata a specifica decretazione del Ministro competente, di concerto con il MEF, previa verifica dell'assenza di effetti peggiorativi dei saldi di finanza pubblica. Al fine di evitare che in sede di attuazione degli interventi finanziati con contributi pluriennali si verificino effetti non in linea con il rispetto dell'obiettivo di finanza pubblica, sono state impartite nuove istruzioni operative di cui si riportano di seguito gli aspetti più salienti:

- non è consentito porre in essere atti dai quali scaturiscano ulteriori oneri finanziari a carico dello Stato rispetto a quelli stanziati;
- i crediti derivanti da tali stanziamenti non possono essere concessi per delega all'incasso a garanzia dell'ammortamento di mutui attivati da soggetti esterni alle amministrazioni pubbliche.

Nell'ambito del Programma delle Infrastrutture Strategiche il CIPE, in occasione dell'approvazione della progettazione preliminare dell'intervento relativo al "Potenziamento infrastrutturale della linea ferroviaria Bari Taranto, raddoppio Bari S. Andrea Bitetto" e di quella relativa al "Nodo di Catania - interramento stazione centrale" (rispettivamente delibera CIPE n. 46 e 45 del 29 settembre 2004), ha deliberato l'assegnazione a favore di RFI di contributi quindicennali a carico delle risorse di Legge Obiettivo pari a 2,83 Meuro annui per il primo intervento e di 1,063 Meuro annui per il secondo, finalizzati rispettivamente al finanziamento delle prescrizioni avanzate nel corso dell'*iter* approvativo del progetto dai vari Enti autorizzati ed accolte dal Ministero delle Infrastrutture e Trasporti, ed alla redazione della progettazione definitiva dell'intervento sul nodo di Catania sopra descritto.

In data 18 dicembre 2006 RFI ed il Ministero delle Infrastrutture hanno sottoscritto due convenzioni - una per ciascuno degli interventi sopra descritti - con le quali RFI si è impegnata completare le attività necessarie alla realizzazione degli interventi e a provvedere all'attivazione del finanziamento necessario, mentre il Ministero si è impegnato a riconoscere alla Società il contributo assegnato dalle rispettive delibere CIPE, procedendo all'assunzione dell'impegno di spesa.

IL SISTEMA ALTA VELOCITÀ/ALTA CAPACITÀ

Il finanziamento del progetto AV/AC

Il dettato normativo della Legge finanziaria per l'anno 2006 in relazione al finanziamento del Sistema Alta Velocità/Alta capacità ha comportato un rallentamento nell'operatività dello schema di finanziamento dell'Asse Torino-Milano-Napoli, solo temporaneamente superato con il Decreto Legge n. 223 del 4 Luglio (art. 17 comma 1), convertito con Legge n. 248 del 4 agosto, con il quale è stato concesso un contributo in conto impianti pari a 1.800 Meuro destinato al sistema AV/AC Torino-Milano-Napoli al fine di permettere la prosecuzione degli interventi nell'anno 2006 senza soluzione di continuità. A partire dal mese di agosto e fino 1 mese di dicembre 2006 lo Stato ha erogato a tale titolo *tranches* per un valore complessivo di 370 milioni di euro per RFI e di 1.430 milioni per TAV.

Inoltre la Legge Finanziaria 2006 (art. 1 comma 84), per la prosecuzione degli interventi relativi al sistema AV/AC ha concesso contributi quindicennali di 85 Meuro a decorrere dal 2006 e di ulteriori 100 Meuro a decorrere dal 2007, mentre per le linee Milano-Genova e Milano-Verona (incluso il Nodo di Verona) ha concesso un ulteriore contributo quindicennale di 15 Meuro a decorrere dal 2006.

Al riguardo, solo in data 20 dicembre è stata incassata la prima annualità dei contributi citati per complessivi 100 milioni di euro destinati alla controllata TAV ed in data 7 dicembre il Ministro dell'Economia e delle Finanze ha emanato il decreto n. 123000 che autorizza la concessione in favore di Ferrovie dello Stato dei suddetti contributi



pluriennali comprensivi degli oneri derivanti da eventuali mutui o altre operazioni finanziarie che Ferrovie dello Stato è autorizzata ad effettuare per la realizzazione degli investimenti citati per complessivi 2.900 Meuro (nei quali non sono ricompresi i 100 Meuro relativi all'anno 2006) ed autorizza il Dipartimento del Tesoro ad accettare eventuali atti di delega all'incasso dei contributi stessi.

La Legge Finanziaria 2007 (Legge 27 dicembre 2006, n. 296) ha stabilito all'art. 1 comma 966 che *“gli oneri per capitale ed interessi dei titoli emessi e dei mutui contratti da Infrastrutture Spa fino alla data del 31 dicembre 2005 per il finanziamento degli investimenti per la realizzazione della infrastruttura ferroviaria ad alta velocità “Linea Torino-Milano-Napoli”, nonché gli oneri delle relative operazioni di copertura, sono assunti direttamente a carico del bilancio dello Stato.”* La stessa Legge stabilisce all'art. 1 comma 967 che *“Cassa depositi e prestiti Spa, in quanto succeduta ad Infrastrutture Spa ai sensi dell'articolo 1, comma 79, della legge 23 dicembre 2005, n. 266, promuove le iniziative necessarie per la liquidazione del patrimonio separato costituito da Infrastrutture Spa. A seguito della predetta liquidazione cessa la destinazione dei crediti e proventi di cui al comma 4 dell'articolo 75 della legge 27 dicembre 2002, n. 289, e sono estinti i debiti di Ferrovie dello Stato Spa e di società del Gruppo relativi al citato patrimonio separato sia nei confronti del patrimonio separato stesso sia nei confronti dello Stato.”*

Lo Stato, pertanto, si è fatto direttamente carico degli oneri assunti dal patrimonio separato in relazione ai titoli emessi, ai finanziamenti contratti e alle obbligazioni di pagamento relative alle operazioni di copertura dei rischi di tasso poste in essere dal patrimonio separato stesso, così superando il meccanismo dell'integrazione a carico dello Stato previsto dall'art. 75 della Legge 289/2002, che andava a compensare l'eventuale insufficienza dei proventi derivanti dallo sfruttamento economico della sopra menzionata linea Torino-Milano-Napoli, per soddisfare il servizio del debito del Patrimonio Destinato stesso.

Successivamente con decreto del Ministero dell'Economia e delle Finanze del 27 dicembre 2006, si è stabilito che le iniziative necessarie per la liquidazione del patrimonio separato hanno la finalità di ottenere l'adesione, da parte di creditori del patrimonio stesso, all'accollo con liberazione del patrimonio separato. Lo stesso Decreto stabilisce che analoghe iniziative saranno promosse per la cessione a favore dello Stato dei relativi contratti di copertura.

Secondo quanto disposto dal comma 1364 dell'art. 1 della Legge Finanziaria per il 2007 e dall'art. 1 del decreto del Ministero dell'Economia e delle Finanze del 27 dicembre 2006, gli effetti dell'accollo da parte dello Stato decorrono dalla stessa data.

A seguito della predetta liquidazione cessa la destinazione dei crediti e proventi di cui al comma 4 dell'articolo 75 della legge 27 dicembre 2002, n. 289, e sono estinti i debiti di

Ferrovie dello Stato S.p.A e di società del gruppo relativi al citato patrimonio separato sia nei confronti del patrimonio separato stesso sia nei confronti dello Stato.

In attuazione di quanto indicato, la Cassa Depositi e Prestiti ha comunicato alla Società ed alla sua controllata TAV che sono state avviate le procedure di liquidazione del patrimonio separato e che non si intravedono problemi nella conclusione del processo. Ha precisato, inoltre, che nell'allegato alla Nota Integrativa, in cui la Cassa stessa rappresenta il Patrimonio Destinato costituito da ISPA (successivamente incorporata dalla Cassa Depositi e Prestiti) per il finanziamento della linea alta velocità Torino-Milano-Napoli, al 31.12.2006 è evidenziato che lo Stato è il debitore dell'intera esposizione facente capo al Patrimonio Destinato.

Nella nota viene inoltre precisato che la destinazione dei crediti e dei proventi di cui al comma 4 dell'articolo 75 della Legge Finanziaria 289/2002 potrà cessare soltanto dopo che siano state ottenute le adesioni da parte dei creditori così come indicato dal DM del Ministero dell'Economia e delle Finanze n. 129174 del 27.12.2006.

Pertanto nel presente bilancio sono stati eliminati i debiti verso Cassa Depositi e Prestiti tramite iscrizione di contributo conto impianti da parte dello Stato portato a riduzione dei cespiti e dei lavori in corso afferenti al Sistema AC/AV - Asse Torino-Milano-Napoli, mantenendone gli effetti ad essi connessi fino al 27 dicembre 2006, data di entrata in vigore dell'art. 1 commi da 966 a 969 della Legge Finanziaria.

Asse Torino-Milano-Napoli

Nel corso del 2006, il fabbisogno del progetto AV/AC Torino-Milano-Napoli è stato soddisfatto per i primi mesi dell'anno con le disponibilità residue acquisite da Infrastrutture S.p.A. (oggi Cassa Depositi e Prestiti, CDP), in attuazione del modello di finanziamento introdotto con la Legge Finanziaria 2003 (Legge 27 dicembre 2002, n. 289 - art. 75) e del contratto quadro di finanziamento (*Credit Facility Agreement* - CFA) sottoscritto nel 2003 da RFI, TAV e CDP del valore complessivo di 25 miliardi di euro. Al 31 dicembre 2006 per effetto dell'art. 1 commi da 966 a 969 della Legge Finanziaria 2007, i seguenti debiti a suo tempo sottoscritti tra RFI, TAV e CDP sono stati accollati dallo Stato (gli importi sono espressi in migliaia di euro):



Project Loan Tranche	Tipo di finanziamento vs mercato	Data stipula	Ammontare	Prezzo di emissione (1)	Aggio/(Disaggio) di emissione	Durata (in anni) (2)	Tasso	Fisso/ Variabile
PLT 1	Notes Series 1	05/02/2004	1.000.000	99,39	(6.130)	10	4,500%	Fisso
PLT 2	Notes Series 2	06/02/2004	750.000	97,37	(19.740)	15	2,369%	Variabile
PLT 3	Notes Series 3	06/02/2004	3.250.000	98,93	(34.645)	20	5,125%	Fisso
PLT 4	Notes Series 4	05/07/2004	1.000.000	99,47	(5.340)	30	5,200%	Fisso
PLT 5	Funding Loan (BEI)	29/09/2004	1.000.000	100,00	-	20	4,773%	Fisso
PLT 6	Notes Series 4-2	11/11/2004	500.000	104,95	24.760	30	5,200%	Fisso
PLT 7	Notes Series 5	03/03/2005	350.000	100,00	-	40	5,024% (3)	Fisso
PLT 8	Notes Series 5	03/03/2005	250.000	100,00	-	40	4,800% (3)	Fisso
PLT 9	Notes Series 5	03/03/2005	250.000	100,00	-	40	5,024% (3)	Fisso
PLT 10	Funding Loan (OPI)	03/03/2005	500.000	100,00	-	30	4,8825% (3)	Fisso
PLT 11	Notes Series 4-3	18/04/2005	700.000	113,33	93.338	30	5,200%	Fisso
PLT 12	Notes Series 6	22/04/2005	1.000.000	100,00	-	40	5,480% (3)	Fisso
PLT 13	Notes Series 7	30/06/2005	300.000	100,00	-	30	4,072% (3)	Fisso
PLT 14	Notes Series 8	30/06/2005	100.000	100,00	-	30	4,147% (3)	Fisso
PLT 15	Liquidity Line	10/08/2005	2.000.000	N/A	N/A	3 (4)	Euribor + 0,02%	Variabile
TOTALE			12.950.000		52.243			

(1) : Il prezzo di emissione si riferisce all'emissione sul mercato da parte di ISPA dei prestiti obbligazionari sottostanti ai finanziamenti. I disaggi e gli aggi conseguenti rappresentano costi e ricavi per le Società da ripartire pro-quota sulla base della durata dei rispettivi finanziamenti così come previsto dagli stessi.

(2) : Tali finanziamenti prevedono la possibilità alla scadenza di essere rifinanziati con data inizio rimborso dal 2034 e data estinzione al 2061.

(3) : I tassi riportati in tabella si riferiscono ai tassi applicati da ISPA, che derivano dalla sottoscrizione da parte della stessa di alcuni contratti di *Interest Rate Swap* con diverse istituzioni finanziarie (Morgan Stanley, JP Morgan, UBS Warburg, Lehman Brothers), con lo scopo di coprirsi dal rischio di rialzi del tasso di interesse sui prestiti obbligazionari sottostanti, che sono stati emessi a tasso variabile.

(5) : Durata estesa al 2008, secondo accordo tra le parti dell'agosto 2006.

Al 31 dicembre 2006 risultano in essere i soli contratti stipulati nell'ambito della L. 78/1994 ed un contratto acceso da TAV S.p.A. per il finanziamento dei fabbisogni per IVA, di cui si riportano di seguito le principali caratteristiche:

Istituto finanziatore	Data accensione finanziamento	Ammontare del finanziamento	Tasso	Inizio rimborso (1° rata) quota capitale	Inizio pre-ammortamento (solo interessi)	Data estinzione finanziamento
Banche:						
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 di erogazione	(3) 15/06/2010	15/06/2002	(1)
BEI	14/10/2002	300.000	Stabilito in fase di erogazione	(4) 15/06/2011	15/06/2003	(1)
SanPaolo-IMI	28/01/2005	250.000 2.901.748	Variabile	Revolving		28/03/2007
Altri Finanziatori:						
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) 250.000 482.406	Variabile	(7) 30/06/2004	31/01/2003	31/12/2003
Totale		3.384.154				

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

(2) Il tasso è stato convenuto 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 convenuto da variabile a fisso di un'operazione di Swap di copertura del rischio di tasso del debito.

(8) Finanziamento stessamente ceduto dalla Cassa DDPP alla CIG; Società di circolazione a r.l., con un'operazione di circolazione in attuazione alla Legge n. 130/1999.

Per la quota dei suddetti contratti di finanziamento rimasta in capo a TAV, anche nel corso dell'anno 2006 RFI, ai sensi della Convezione RFI/TAV del 9 dicembre 2003, ha coperto i fabbisogni finanziari per il pagamento degli interessi intercalari, con gli stanziamenti pubblici ad *hoc* messi a disposizione della Legge finanziaria 2005 e regolati con l'Accordo preliminare al IV *Addendum* al CdP 2001-2005 sottoscritto in data 2 maggio 2006 tra RFI ed il MIT, per un importo complessivo di 131,6 milioni di euro versati in conto futuro aumento di capitale sociale.

Per la quota dei finanziamenti ceduti a RFI a seguito della scissione societaria della Roma-Gricignano, RFI ha sostenuto oneri finanziari verso le banche finanziatrici per un importo di 53,2 milioni di euro, compresi i differenziali dei contratti di *Interest Rate Swaps* stipulati, al fine di coprirsi dai rischi connessi alla fluttuazione dei tassi di interesse, le cui caratteristiche sono evidenziate tra le "Altre Informazioni" delle Informazioni sul Conto Economico al paragrafo "Strumenti finanziari derivati" a cui si fa rimando.

Per i mesi successivi, i fabbisogni finanziari del progetto sono stati soddisfatti mediante le erogazioni assicurate dallo Stato grazie al succitato Decreto Legge 223 del 2006, che ha assicurato erogazioni a RFI e TAV per un importo complessivo di 1.800 milioni di Euro.

A fine dicembre, TAV ha incassato 100 milioni di euro come prima annualità del contributo quindicennale previsto dalla Legge Finanziaria 2006, nella misura di 15 milioni di euro per il resto del sistema e 85 milioni di euro per la Torino-Milano-Napoli. La Legge Finanziaria 2007 all'articolo 1 comma 975 ha confermato tale importo sia per il 2006, nonché per le restanti annualità, destinandolo esclusivamente all'Asse Torino-Milano-Napoli ed ha destinato il contributo quindicennale da 100 milioni di euro, previsto originariamente nella finanziaria 2006 per l'AV/AC, alla prosecuzione degli investimenti relativi alla rete tradizionale.

Con riferimento alle restanti quote annue dei contributi su indicati, a seguito dell'emanazione del Decreto del Ministero dell'Economia e delle Finanze n. 123000 del 7 dicembre 2006, Ferrovie dello Stato ha stipulato, attraverso la sottoscrizione di un contratto di mutuo, un'operazione di attualizzazione dei contributi citati per un importo pari a 2.179 milioni di euro incassati in data 29 dicembre 2006 e destinati nella misura di 1.062 milioni di euro al progetto AV/AC Asse Torino-Milano-Napoli.

Il resto del Sistema AV/AC: Terzo Valico dei Giovi tratta AV/AC Milano - Genova e Milano - Verona - Padova

La Legge Finanziaria 2006 aveva previsto per il finanziamento delle attività preliminari ai lavori di costruzione, nonché ai lavori stessi, delle linee Alta Velocità/Alta Capacità Milano - Genova e Milano - Verona incluso il Nodo di Verona, la concessione a Ferrovie dello Stato S.p.A. o a società del gruppo, di un contributo quindicennale di 15 milioni di

euro annui a decorrere dal 2006. L'annualità 2006 del contributo concesso è stata incassata il 20 dicembre 2006. Per le annualità successive, la Legge Finanziaria 2007 ha modificato la destinazione dello stanziamento originario a favore della Torino - Milano - Napoli.

In data 15 settembre 2006 TAV ha rimborsato il finanziamento concesso da RFI per far fronte agli adempimenti derivanti dalla transazione definita con il *General Contractor* COCIV per 137,7 milioni di euro, comprensivo degli interessi maturati dalla data del finanziamento (15 dicembre 2004 (pari a 5,4 milioni di Euro). Per maggiori informazioni si rinvia a quanto commentato nel paragrafo "Fatti di rilievo intervenuti dopo la chiusura dell'esercizio - Febbraio" della seguente Relazione sulla gestione.

PRINCIPALI EVENTI DELL'ANNO**Gennaio****Scissione Ferrovie Real Estate (in seguito Ferrovie Real Estate) – RFI**

Con atto del 18 gennaio 2006, iscritto al Registro delle Imprese di Roma in data 24.01.2006, è stata effettuata una scissione parziale della società Ferrovie Real Estate a favore di RFI. Con tale operazione sono stati retrocessi ad RFI l'immobile di Torino, la stazione Porta Susa (Spina 1 e Spina 2) ed altri immobili minori con la relativa quota di fondo ammortamento e di debito ad essi riferibile, trasferiti a Ferrovie Real Estate con l'atto di scissione parziale del 28.10.2003. La scissione parziale in oggetto ha riguardato le seguenti voci patrimoniali:

STATO PATRIMONIALE ATTIVO	Situazione contabile RFI al 31.12.2005	Beneficiaria RFI	(importi in euro) Situazione post scissione
B) IMMOBILIZZAZIONI			
I. IMMOBILIZZAZIONI IMMATERIALI	844.237.500	0	844.237.500
II. IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI	52.904.240.187	100.013.292	53.004.253.479
III. IMMOBILIZZAZIONI FINANZIARIE	6.914.805.044	0	6.914.805.044
Totale B) Immobilizzazioni	60.663.282.731	100.013.292	60.763.296.023
C) ATTIVO CIRCOLANTE			
I. RIMANENZE	132.625.183	0	232.618.475
II. CREDITI	4.718.888.389	0	4.718.888.389
IV. DISPONIBILITÀ LIQUIDE	358.055.293	0	358.055.293
Totale C) Attivo circolante	5.209.568.865	0	5.309.582.157
D) RATEI E RISCONTI			
II. Altri ratei e risconti	9.501.442	0	9.501.442
Totale D) Ratei e risconti	9.501.442	0	9.501.442
TOTALE ATTIVO	65.882.353.038	100.013.292	66.082.379.622

		(importi in euro)		
STATO PATRIMONIALE PASSIVO		Situazione contabile RFI al 31.12.2005	Beneficiaria RFI	Situazione post scissione
A) PATRIMONIO NETTO				
I.	CAPITALE	29.932.999.385	46.006.114	29.979.005.499
III.	RISERVA DI RIVALUTAZIONE	887.352.096	0	887.352.096
IV.	RISERVA LEGALE	189.202	0	189.202
VII.	ALTRE RISERVE	2.644.695.533	0	2.644.695.533
VIII.	UTILI (PERDITE) PORTATI A NUOVO	3.594.835	0	3.594.835
IX.	UTILE (PERDITA) DEL PERIODO	159.156	0	159.156
Totale A) Patrimonio netto		33.468.990.207	46.006.114	30.870.300.788
B) FONDI PER RISCHI E ONERI				
3)	Altri	1.161.534.751	0	1.161.534.751
Totale B) Fondi per rischi e oneri		27.903.994.645	0	27.903.994.645
C) TFR		1.207.550.962	0	1.207.550.962
D) DEBITI				
4)	Debiti verso banche	0	54.007.178	54.007.178
Totale D) Debiti		3.148.433.244	54.007.178	3.202.440.422
E) RATEI E RISCONTI				
II.	Altri ratei e risconti	153.383.980	0	153.383.980
Totale E) Ratei e risconti		153.383.980	0	153.383.980
TOTALE PASSIVO		65.882.353.038	100.013.292	63.337.670.797

Interventi sul capitale sociale

A seguito dell'atto di scissione sopra menzionato il capitale sociale di RFI dal 24.01.2006 è aumentato di 46.006.114,00 euro passando da 29.932.999.385,00 euro ad 29.979.005.499,00 euro.

Scissioni TAV: Roma Gricignano e Torino Novara

Dal 1° gennaio è divenuta efficace la scissione tra RFI e TAV del ramo d'azienda relativo al 1° Lotto funzionale della tratta AV/AC Roma-Napoli, Roma-Gricignano, il cui atto è stato sottoscritto in data 6 dicembre 2005. Il valore del patrimonio netto assegnato ad RFI per effetto di tale scissione è pari all'importo di 2.103.927.704,18 euro.

In data 24 gennaio 2006, è stato sottoscritto tra RFI e TAV l'Atto di scissione per l'assegnazione ad RFI del ramo d'azienda composto dalla "Sub-tratta Torino-Novara della tratta ferroviaria Alta Velocità/Alta Capacità Torino-Milano" i cui effetti

decorrono dal 1° febbraio 2006. Per effetto di tale scissione il valore effettivo del patrimonio netto assegnato ad RFI è pari all'importo di 1.237.747.763,34 euro.

Si precisa che, in merito alla scissione del 1° Lotto funzionale della tratta AV/AC Roma-Napoli, Roma-Gricignano, il trasferimento dei terreni e dei fabbricati è avvenuto solo parzialmente, mentre per la sub-tratta Torino-Novara della tratta ferroviaria Alta Velocità/Alta Capacità Torino-Milano non è stato effettuato con questa scissione alcun trasferimento. Tali beni sono stati acquisiti da RFI con la successiva scissione effettuata nel mese di ottobre.

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.

Inoltre alcune procedure tecnico/amministrative ancora da completare sulle tratte 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.

La situazione patrimoniale delle partite oggetto di scissione è così rappresentata:

STATO PATRIMONIALE ATTIVO	Situazione al 31.12.2005	Scissione Roma- Gricignano	Scissione Torino- Novara	(importi in euro) Situazione post- scissione
A) Crediti verso soci per versamenti ancora dovuti				
B) Immobilizzazioni				
Immobilizzazioni immateriali	844.237.500	1.086.214	4.366.252	849.689.966
Immobilizzazioni materiali	52.904.240.187	4.317.257.918	4.376.424.288	61.597.922.393
Immobilizzazioni finanziarie:				
-Partecipazioni in imprese controllate	5.559.698.364	(1.862.599.562)	(1.155.579.250)	2.541.519.552
- Crediti immobilizzati verso controllate	1.087.911.982	(241.328.142)	(82.168.513)	764.415.327
Totale B) Immobilizzazioni	60.663.282.731	2.214.416.428	3.143.042.777	64.989.131.912
C) Attivo circolante				
Rimanenze	132.625.183	1.709.700	-	134.334.883
Crediti:				
- Crediti v/controlate	219.132.132	372.236.514	111.538.852	702.907.497
- Crediti v/altri	2.057.368.543	3.446.327	22.450.965	2.083.265.835
Totale C) Attivo circolante	5.209.568.865	377.392.540	133.989.817	5.720.951.222
D) Ratei e risconti	9.501.442	5.931.098	20.160.690	35.593.230
Totale D) Ratei e risconti	9.501.442	5.931.098	20.160.690	35.593.230
TOTALE ATTIVO (B+C+D)	65.882.353.038	2.597.740.066	3.297.193.284	70.745.676.364

STATO PATRIMONIALE PASSIVO	Situazione al 31.12.2005	Scissione Roma- Gricignano	Scissione Torino- Novara	Situazione post- scissione
D) Debiti				
Debiti verso banche	-	992.197.829		992.197.829
Debiti verso altri finanziatori	230.029.452	1.475.047.942	3.039.360.997	4.744.438.391
Acconti	430.198.449	15.576	(2.865.259)	427.348.766
Debiti verso imprese controllate	4.299.415	54.957.836	123.778.789	183.036.039
Debiti verso imprese consociate	365.285.887	15.000.000	1.000.000	381.285.887
Totale D) Debiti	3.148.433.244	2.537.219.183	3.161.274.527	8.846.926.954
E) Ratei e risconti	153.383.980	60.520.883	135.918.757	349.823.621
Totale E) Ratei e risconti	153.383.980	60.520.883	135.918.757	349.823.621
TOTALE PASSIVO (A+B+C+D+E)	65.882.353.038	2.597.740.067	3.297.193.284	70.569.735.426

Febbraio

Interventi sul capitale sociale

Con atto del 7 febbraio 2006, iscritto al Registro delle Imprese di Roma in data 14.02.2006, l'Assemblea Straordinaria ha deliberato l'aumento di capitale sociale da 29.979.005.499,00 euro ad 32.623.697.107,00 euro, già sottoscritti e versati nel 2005 a fronte dei cap. 7122 e 7123 del bilancio dello Stato previsti dalla Legge Finanziaria 2005.

Protocollo d'Intesa

Il 14 febbraio 2006 è stato siglato a Roma il Protocollo d'Intesa tra Campidoglio, Regione Lazio, Province e Ferrovie dello Stato per potenziare il trasporto pubblico su rotaia nell'intera Regione. L'obiettivo dell'accordo consiste nel ridurre di un terzo l'utilizzo delle auto private con un piano d'intervento che, articolato in tre fasi, modificherà la mobilità regionale entro il 2015. Gli interventi previsti nell'accordo riguarderanno il nodo di Roma e le principali linee regionali con il potenziamento delle infrastrutture e la realizzazione di nuove tratte ferroviarie, nuove stazioni, la riqualificazione delle strutture già esistenti e dei nodi di scambio.

Società terminalistiche

L'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato il 10.02.2006 ha segnalato le proprie perplessità in merito alla gestione dei terminali intermodali sulla rete italiana ai sensi dell'art. 20 del D. Lgs. n.188/2003 nonché all'acquisizione del controllo di CEMAT 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 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.

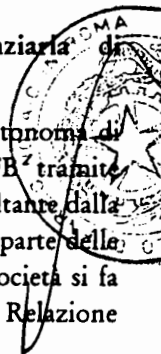
E' stato identificato, quindi, il reticolo ottimale dei terminali in grado di assicurare la copertura di tutta la rete per i bacini di traffico ed RFI ha individuato gli impianti che, *in primis*, dovranno rientrare sotto la responsabilità del Gestore dell'Infrastruttura.

Conseguentemente si sta avviando 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.

Marzo

Costituzione società Tunnel Ferroviario del Brennero - Finanziaria di Partecipazioni S.p.A (in seguito TFB)

Il 7 marzo 2006 RFI, la Provincia Autonoma di Bolzano e la Provincia Autonoma di Trento hanno costituito una nuova società per azioni denominata TFB² tramite conferimento da parte di RFI della partecipazione nella BBT SE, al valore risultante dalla relazione peritale di cui all'art. 2343 c.c. e tramite conferimenti in denaro da parte delle Province Autonome. Per ulteriori approfondimenti in merito alla suddetta società si fa rinvio all'apposito paragrafo sui Rapporti con le Parti Correlate della presente Relazione sulla Gestione.



Accordo preliminare al 4° Addendum al "Contratto di Programma 2001-2005 tra il Ministero dei Trasporti e RFI S.p.A."

Il 22 marzo 2006 è stato approvato dal CIPE l'Accordo preliminare al 4° Addendum al CdP, come già ampiamente descritto nelle Informazioni di Carattere Generale relative al Contratto di Programma a cui si fa rimando.

Contratto Omniaexpress

Il 30 marzo 2006 è stato stipulato il nuovo contratto con la società OmniaExpress per la regolazione dei servizi connessi al trasporto di materiali effettuati da quest'ultima. Il nuovo contratto, entrato in vigore il 1 aprile 2006, affida ad OmniaExpress anche la

parte di servizi connessi al trasporto effettuata precedentemente dalla società Trenitalia e pertanto diviene l'unico vettore utilizzato per il trasporto delle merci sia su gomma sia su ferro.

SEMPIONE: rinnovata la convenzione tra Italia e Svizzera

Il 28 marzo 2006 è stato firmato a Torino tra il Ministro del MIT ed il Presidente della Confederazione Svizzera il rinnovo della concessione relativa al collegamento tra le reti ferroviarie svizzera ed italiana attraverso il Sempione. Il rinnovo dell'accordo stipulato il 25 novembre del 1895 prevede che il Governo italiano accordi al consiglio federale svizzero la concessione a titolo gratuito per l'esercizio della ferrovia a scartamento normale attraverso il Sempione, dalla frontiera italo-svizzera fino ad Iselle per la durata di ulteriori 99 anni. Tale accordo, conforme alle evoluzioni normative intervenute a livello comunitario, recepisce i principi che regolano i rapporti tra i gestori delle infrastrutture e fa riferimento ai modelli organizzativi di efficace ed efficiente regolazione della circolazione e ottimizzazione dei collegamenti tra i due paesi, garantendo nel contempo sia i potenziamenti infrastrutturali che gli adeguamenti tecnologici mirati allo sviluppo del traffico.

Aprile

Statuto sociale

Il giorno 11 aprile 2006 l'Assemblea Straordinaria ha deliberato la modifica dell'art. 9 dello Statuto sociale estendendo, nell'ambito del maggior termine previsto dal codice civile, i termini per l'approvazione del bilancio, permettendo di approvarlo entro 152 giorni dalla chiusura dell'esercizio sociale ai sensi dell'art. 2364 del codice civile. Tale modifica è da ricollegarsi alla complessità dell'attività della Società che, pur non essendo tenuta alla redazione del bilancio consolidato, è titolare di un portafoglio partecipativo di dimensioni significative i cui risultati devono comunque essere recepiti nel bilancio della controllante.

Nuovo Testo Unico Ambientale

Il 14 aprile 2006 è stato pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale il nuovo "Testo Unico Ambientale" che risulta in vigore dal 29 aprile 2006 e contiene le "norme in materia ambientale" presentando fondamentali novità immediatamente operative, in materia di bonifica dei siti inquinati. Il superamento di una concezione meramente tabellare, che era propria del DM 471/99, e la previsione di una doppia soglia di contaminazione comporteranno, a regime, l'obbligo di intraprendere diverse tipologie di azioni, nei diversi momenti in cui il nuovo procedimento amministrativo previsto dal DLgs verrà a esplicarsi.

Per la piena operatività si dovrà, in ogni caso, attendere l'emanazione dei numerosi decreti e regolamenti attuativi.

Maggio**La Circolare n. 4/2006 dell'Agenzia del territorio.**

Il 16 maggio 2006 l'Agenzia del Territorio ha emanato la Circolare n.4/2006 indicante le modalità di individuazione e classamento delle unità immobiliari urbane censibili nei gruppi speciali ed in particolare "D" ed "E".

Sono oggetto di approfondimento e di indirizzo le tematiche tecnico-giuridiche concernenti le modalità di individuazione delle distinte unità (immobiliari) che di norma caratterizzano i compendi immobiliari D ed E e di attribuzione alle stesse di specifiche e pertinenti categorie catastali.

La suddetta circolare produce effetti a carico della Società atteso che, come noto, gli immobili sede di stazione ferroviaria sono attualmente iscritti in catasto indistintamente con categoria "E" e, come tali, beneficiano del regime di esenzione ai fini dell'Imposta Comunale sugli Immobili (ICI).

L'Agenzia del Territorio ha chiarito infatti che:

1) *"sono da ricomprendere nell'unità immobiliare-stazione esclusivamente gli immobili o loro porzioni strumentali all'attività del trasporto, vale a dire solo quegli immobili utilizzati a titolo esclusivo dal soggetto giuridico erogante il servizio pubblico per l'esercizio della propria specifica attività.*

2) *gli eventuali esercizi commerciali, immobili a destinazione ricettiva od altro, pur compresi nel recinto di una stazione (ad es. dutyfree, centri commerciali, dormitori, ostelli, depositi per le merci, bar, ristoranti, ecc.) devono essere censiti sulla base delle loro caratteristiche intrinseche derivanti dalla loro destinazione oggettiva e reale e non possono essere inglobati nell'infrastruttura utilizzata per trasporto pubblico, avente classamento nella categoria E/1".*

Il distinto censimento in catasto di tutte quelle "costruzioni o loro porzioni" che, ancorchè ricomprese nell'ambito del recinto di stazione, non sono strettamente correlabili all'attività di trasporto pubblico ferroviario comporterà:

1) il sostenimento di oneri economici - che l'art. 1, comma 336, della legge n. 311/2004 pone a carico della Società - per l'espletamento di tutte le necessarie attività di frazionamento e riaccatastamento delle unità immobiliari interessate. Per tali oneri è stato previsto apposito accantonamento al fondo rischi ed oneri e si rinvia per maggiori informazioni al relativo paragrafo della Nota Integrativa del presente bilancio;

2) il prevedibile innesco dell'azione impositiva (ai fini ICI) - con conseguente aggravio degli oneri fiscali a carico della Società - da parte di tutti quei Comuni nel cui ambito territoriale insistono stazioni ferroviarie, attesa l'inclusione delle stesse unità immobiliari in una categoria catastale diversa dall'attuale ("E"), che non beneficia del particolare regime di esenzione ICI.

Nuovo Codice dei contratti pubblici di lavori, servizi e forniture (cd. Codice De Lise)

In data 2 maggio 2006 è stato pubblicato sulla G.U. il D.Lgs. 163/2006 in attuazione delle Direttive 2004/17 (ex settori esclusi) e 2004/18 (settori ordinari) che disciplina i contratti delle stazioni appaltanti, degli enti aggiudicatori e dei soggetti aggiudicatori, aventi per oggetto l'acquisizione di servizi, prodotti, lavori e opere. Nei casi in cui le norme vigenti consentono la costituzione di Società miste per la realizzazione e/o gestione di un'opera pubblica o di un servizio, la scelta del socio privato avviene con procedure di evidenza pubblica.

Tale D.Lgs., nel recepire le Direttive comunitarie, ha messo a punto un vero e proprio Codice della materia, entrato in vigore il 1° luglio 2006.

Definizione del contenzioso arbitrale con Basicel

Il 30 maggio 2006 è stato sottoscritto tra RFI e Basicel un accordo transattivo che ha portato alla definizione del contenzioso in essere, come descritto nel paragrafo "Indagini e procedimenti giudiziari in corso".

Giugno

Rapporti internazionali

Nel corso del 2006 è proseguita la stretta collaborazione internazionale con i Gestori dell'Infrastruttura Europei in ambito RailNetEurope (RNE); l'associazione, nel mese di giugno, ha rinnovato le cariche sociali integrate successivamente nel mese di novembre, portando a 9 il numero dei membri del proprio *Managing Board*. La presidenza, della durata di due anni, è stata assegnata al rappresentante del Gestore della rete ferroviaria svedese, mentre ad RFI è stata attribuita una delle cariche di Vice Presidenza.

RFI vince il premio mondiale per la ricerca ferroviaria

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

(Francia) e dai rappresentanti delle società ferroviarie di Corea, Germania, Francia, Giappone e Gran Bretagna.

Statuto sociale

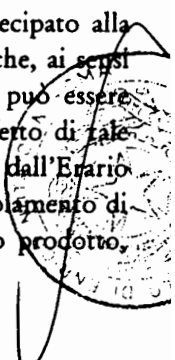
Il 23 giugno 2006 l'Assemblea Straordinaria ha deliberato la capitalizzazione di RFI per complessivi 1.000 milioni di euro, da sottoscrivere e versare in più *tranche* in un arco temporale di 3 o 4 anni. La prima *tranche* di 250 milioni è stata sottoscritta e versata da FS il 31 gennaio 2007.

E' stato modificato l'articolo 5 dello Statuto Sociale inserendo il comma 5.2 il quale delega il Consiglio di Amministrazione, ai sensi dell'art. 2443 del codice civile, a partire dall'esercizio sociale 2007, ad aumentare, in una o più volte, il capitale sociale a pagamento per un importo massimo di 750 milioni di euro mediante emissione di azioni ordinarie, da offrire alla pari in opzione ai sensi di legge, secondo determinate modalità.

Rimborso credito IVA

Nel mese di Giugno 2006 ad RFI è stato rimborsato da Ferrovie dello Stato SpA il credito IVA risultante dalle dichiarazioni dal 2001 al 2004, pari ad € 383.827.478,00.

Si precisa al riguardo che RFI, negli anni presi in considerazione, ha partecipato alla procedura della liquidazione IVA di gruppo, ex D.M. 13 dicembre 1979 e che, ai sensi dell'art. 5, comma 3, del citato decreto, l'eventuale eccedenza d'imposta può essere rimborsata solo alla società controllante Ferrovie dello Stato SpA. Per effetto di tale disposizione, il credito IVA relativo alle predette annualità è stato rimborsato dall'Eriario esclusivamente a Ferrovie dello Stato SpA, la quale, in virtù del vigente regolamento di gruppo, lo ha riversato alle società controllate, tra cui RFI, che lo hanno prodotto, unitamente agli interessi.



Luglio

Decreto Legge 4 luglio 2006 n. 223 convertito dalla legge 4 agosto 2006 n. 248 (Legge Visco-Bersani)

A seguito di richieste effettuate dal Gruppo Ferrovie dello Stato al Ministero dell'Economia e delle Finanze in merito alle modalità di attivazione delle risorse finanziarie per il proseguimento dei lavori dell'AV/AC, ed in seguito alla comunicazione al Ministero stesso del progressivo esaurimento delle risorse finanziarie disponibili e della conseguente interruzione dei pagamenti ai *General Contractor* ed agli appaltatori a partire dal mese di giugno, è stato emanato il Decreto Legge 223/2006 "Disposizioni urgenti per il rilancio economico e sociale, per il contenimento e la razionalizzazione della spesa pubblica nonché interventi in materia di entrate e di contrasto all'evasione fiscale" entrato in vigore con la pubblicazione sulla GU del 4 luglio 2006 convertito il 4 agosto 2006 in Legge n. 248.