

All'articolo 17 comma 1, il suddetto Decreto concede, per la prosecuzione degli interventi relativi al "Sistema alta velocità/alta capacità" per l'anno 2006, un contributo in conto impianti nel limite massimo di 1.800 milioni di euro a favore di Ferrovie dello Stato o società del gruppo.

In data 13 luglio 2006 il Gruppo Ferrovie dello Stato ha richiesto l'erogazione di una prima *tranche* del contributo pari a 600 milioni di euro, necessari per riattivare i pagamenti sospesi nel mese di giugno e per far fronte a quelli del mese di luglio.

L'erogazione di 600 milioni di euro a favore di RFI (nella misura di 220 milioni di euro) e di TAV (nella misura di 380 milioni di euro) è avvenuta in data 8 agosto 2006.

Successivamente nel corso dell'anno è stata completata l'erogazione di tali contributi nella misura di € 150 milioni a favore di RFI (€50 milioni in 3 *tranche* il 17 ottobre, 16 novembre e 1° dicembre) e € 1.050 milioni a favore di TAV (€150 milioni in 2 *tranche* il 25 agosto ed il 18 settembre e € 250 milioni in 3 *tranche* il 17 ottobre, 16 novembre e l'11 dicembre).

Il Decreto citato - convertito con modificazioni dalla Legge 4 Agosto 2006, n. 248 - ha introdotto anche alcune rilevanti misure per le imprese in materia di imposte dirette ed indirette.

In materia fiscale, le novità che hanno maggiormente interessato la società sono quelle che stabiliscono l'indeducibilità, ai fini delle imposte sul reddito (IRES) e dell'imposta regionale sulle attività produttive (IRAP), del costo delle aree sulle quali insistono fabbricati strumentali. In particolare, la nuova disciplina prevede che, ai fini del calcolo delle quote di ammortamento deducibili, il costo dei fabbricati strumentali debba essere assunto al netto del costo delle aree occupate dalla costruzione e di quelle che ne costituiscono pertinenza. Il costo da attribuire alle predette aree sarà pari al maggiore tra il valore separatamente esposto in bilancio all'atto del loro acquisto ed il valore ottenuto applicando il 20% o per i fabbricati industriali il 30% al costo di acquisto complessivo dell'immobile, comprensivo del valore dell'area. La nuova disciplina - che si applica a decorrere dal periodo d'imposta 2006 anche per i fabbricati costruiti o acquistati in periodi d'imposta precedenti - non comporta, in ogni caso, il recupero a tassazione delle quote di ammortamento già dedotte riferibili all'area; gli ammortamenti precedentemente dedotti dovranno essere prioritariamente imputati al valore del fabbricato.

Per effetto della nuova disciplina, che si applica anche con riferimento ai fabbricati strumentali acquisiti mediante contratti di locazione finanziaria, viene meno la deducibilità della quota capitale del canone per la parte riferibile all'acquisizione del terreno occupato dalla costruzione.

Il Decreto Legge in oggetto ha introdotto ulteriori rilevanti misure di carattere fiscale in materia di imposte indirette, tra le quali si riportano di seguito quelle di maggior impatto economico ed operativo per la Società:

- per le cessioni di immobili strumentali effettuate in regime di imponibilità IVA le nuove disposizioni prevedono un aggravio in materia di imposte ipotecarie e catastali che si rendono dovute in misura proporzionale, rispettivamente, pari al 3% e all'1%;
- per le locazioni di immobili strumentali effettuate in regime di imponibilità IVA le nuove disposizioni prevedono l'obbligo di registrazione dei relativi contratti e l'applicazione dell'imposta proporzionale di registro nella misura dell'1%.

Acquisto partecipazione Medie Stazioni Due

Nel luglio 2006 RFI ha acquistato da FRE, al valore nominale di 50.000,00 euro, la società Medie Stazioni 2 Srl e nell'agosto 2006 ne è stata cambiata ragione sociale in Società Tiburtina Sviluppo Immobiliare SpA avente come scopo sociale la "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".

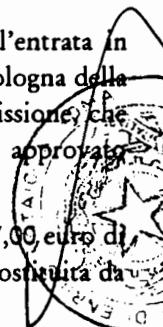
Il valore della partecipazione è di € 120 mila.

Scissione TAV Modena - Bologna

In data 12 luglio 2006 il Consiglio di Amministrazione, in previsione dell'entrata in esercizio di una porzione funzionale del 2° lotto funzionale Modena Est - Bologna della tratta ferroviaria AV/AC Milano - Bologna, ha approvato il progetto di scissione, che prevede l'assegnazione a RFI del ramo di azienda. Il Progetto è stata approvato dall'Assemblea Straordinaria della Società in data 20 luglio.

Il valore del patrimonio netto assegnato da TAV a RFI sarà pari a 58.228.627,00 euro di cui 58.091.627,00 euro quale capitale sociale e 137.000,00 euro 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 aprile 2006 e ha avuto effetto dal 1° ottobre 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 aprile, è stata determinata sulla base della situazione patrimoniale al 30 settembre 2006. La scissione parziale in oggetto ha riguardato le seguenti voci patrimoniali:



STATO PATRIMONIALE ATTIVO	Situazione al 31.12.2005	(importi in euro)	
		Scissione Modena- Bologna	Situazione post- scissione
A) Crediti verso soci per versamenti ancora dovuti			
B) Immobilizzazioni			
Immobilizzazioni immateriali	844.237.500	135.947	844.373.447
Immobilizzazioni materiali	52.904.240.187	243.603.182	53.147.843.369
Immobilizzazioni finanziarie:			
- Partecipazioni in imprese controllate	5.559.698.364	(58.091.627)	5.501.606.737
- Crediti immobilizzati verso controllate	1.087.911.982	(137.000)	1.087.774.982
Totale B) Immobilizzazioni	60.663.282.731	185.510.501	60.848.793.232
C) Attivo circolante			
Crediti:			
- Crediti v/ controllate	219.132.132	(932.887)	218.199.245
- Crediti v/ altri	2.057.368.543	1.614.418	2.058.982.961
Totale C) Attivo circolante	5.209.568.865	681.531	5.210.250.396
D) Ratei e risconti	9.501.442	685.874	10.187.316
Totale D) Ratei e risconti	9.501.442	685.874	10.187.316
TOTALE ATTIVO (B+C+D)	65.882.353.038	186.877.906	66.069.230.944
STATO PATRIMONIALE PASSIVO	Situazione al 31.12.2005	Scissione Modena- Bologna	Situazione post- scissione
D) Debiti			
Debiti verso altri finanziatori	230.029.452	149.333.322	379.362.774
Debiti verso imprese controllate	4.299.415	34.939.272	39.238.687
Totale D) Debiti	3.148.433.244	184.272.594	3.332.705.837
E) Ratei e risconti	153.383.980	2.605.313	155.989.293
Totale E) Ratei e risconti	153.383.980	2.605.313	155.989.293
TOTALE PASSIVO (A+B+C+D+E)	65.882.353.038	186.877.906	66.069.230.944

Accordo tra Regione Emilia Romagna, Provincia e Comune di Bologna e RFI

Il 18/07/2006 è stato siglato a Palazzo d'Accursio un accordo tra la Regione Emilia Romagna, la Provincia ed il Comune di Bologna ed RFI, che ha come principali obiettivi la realizzazione di un progetto di riassetto urbano di una importante parte della città di Bologna, la valorizzazione delle funzioni complessive del nuovo *terminal* e il miglioramento dell'accessibilità al sistema di stazione. L'accordo prevede anche l'incentivazione dell'insediamento sinergico di funzioni di eccellenza e l'adozione di soluzioni esecutive per gli interventi da realizzare che riducano la conflittualità fra gli assetti esistenti e le attività di cantiere.

Interventi sul capitale sociale

In data 20 luglio 2006 l'Assemblea Straordinaria degli Azionisti ha deliberato un aumento di Capitale Sociale da 32.623.697.107,00 euro a 32.673.697.107,00, per 50.000.000,00 di euro, importo corrispondente al dividendo distribuito da Ferrovie Real Estate a Ferrovie dello Stato secondo quanto disposto dall'art. 26 del D.L. 30.09.2003, n. 269, convertito con modificazioni, nella Legge 24.11.2003, n. 326.

Accordo quadro fra Regione Lazio e RFI

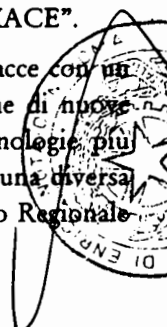
Il 20/07/2006 è stato firmato l'Accordo quadro tra la Regione Lazio ed RFI.

La Regione Lazio è la prima regione italiana a svolgere il ruolo di richiedente autorizzato prevista dal Decreto legislativo 188 del 2003, che recepisce le direttive comunitarie. Tale Accordo quadro permette alla Regione di avere un ruolo di centralità per dare attuazione alle funzioni di programmazione e di amministrazione dei servizi di trasporto ferroviario di interesse locale e regionale proprio delle regioni.

La Regione Lazio avrà la diretta titolarità delle tracce riguardanti il Trasporto Pubblico Locale (TPL) offerte da RFI: tali funzioni erano in passato lasciate a Trenitalia mentre ora sono affidate alla Regione, che diventa l'intermediario in grado di guidare realmente lo sviluppo ferroviario di tutto il territorio.

L'Accordo prevede, inoltre, che sia fornito da RFI alla Regione Lazio uno strumento di verifica in tempo reale della puntualità dei treni, il cosiddetto programma "RIACE".

Grazie al suddetto Accordo, per dieci anni la Regione sarà titolare delle tracce con un aggiornamento continuo della capacità da acquisire, sia per la realizzazione di nuove infrastrutture sia per l'implementazione di quelle esistenti attraverso tecnologie più avanzate. Ci sarà la possibilità di ottenere una razionalizzazione attraverso una diversa distribuzione dei modi di trasporto ferro/gomma che sarà definita dal Piano Regionale della Mobilità dei Trasporti e della Logistica.

**Linea Roma - Napoli - Bari: protocollo d'intesa per la riqualificazione e il potenziamento**

Il 27 luglio 2006 è stato siglato a Roma il Protocollo d'intesa per la riqualificazione ed il potenziamento della linea Roma-Napoli-Bari tra il MIT, il MEF, la Regione Campania, la Regione Puglia, Ferrovie dello Stato e RFI. Tale accordo risponde all'esigenza prioritaria di miglioramento delle connessioni interne del Mezzogiorno con l'obiettivo di costruire una rete di servizi tra le varie città interessate e le relative aree per assicurare ogni forma di scambio commerciale, culturale, turistico.

Il potenziamento dell'asse ferroviario di collegamento fra il Tirreno e l'Adriatico permetterà di creare un "tri-polo" (Roma, Napoli e Bari) che costituirà uno dei sistemi metropolitani più grandi d'Europa.

Una valenza di ancor più ampio respiro se si considera che sarà realizzata l'interconnessione e l'interoperabilità fra i Corridoi transeuropei TEN collegando il Corridoio I (Berlino - Palermo) - di cui sono parte integrante la linea Alta Velocità/Alta Capacità Milano - Napoli ed in particolare la linea veloce Roma - Napoli - con il Corridoio VIII (Bari - Sofia).

Intesa tra RFI, Comune e Provincia autonoma di Bolzano

Il 28 luglio è stato firmato un protocollo di intesa tra RFI, Comune e Provincia autonoma di Bolzano con il quale i due enti locali si impegnano a costruire in una zona più marginale e ridotta edifici residenziali e commerciali, la nuova stazione e le nuove linee per RFI, in cambio della cessione gratuita dei 34 ettari di terreni "liberati" dai binari ferroviari.

Decreto del Ministero dell'Economia e delle Finanze (n. 017648)

In data 21 luglio è stato emesso il decreto di ripartizione del Ministero dell'Economia e delle Finanze, in applicazione dell'art. 1 comma 15 della legge n. 266 del 2005 (Legge Finanziaria 2006), per il capitolo n. 1541 "Somme da corrispondere all'impresa Ferrovie dello Stato S.p.A. od a società dalla stessa controllate, in relazione agli obblighi di esercizio dell'infrastruttura ferroviaria nonché all'obbligo di esercizio pubblico via mare tra terminali ferroviari" con uno stanziamento complessivo di euro 901.765.500,00 ad RFI.

Agosto

Sottoscrizione contratto di finanziamento con Banca di Roma

Il 3 agosto 2006 è stato sottoscritto un contratto di finanziamento del valore complessivo massimo di 1,3 miliardi di Euro tra RFI, Ferrovie Real Estate S.p.A., Banca di Roma S.p.A. a supporto del programma di dismissione del patrimonio immobiliare non strumentale del Gruppo. Il finanziamento mette a disposizione di RFI una linea di credito dell'importo massimo di 1 miliardo di Euro da acquisire in più *tranche* entro il 2007, mentre i restanti 300 milioni di Euro sono destinati esclusivamente a FRE. La durata del finanziamento è di 7 anni e l'onere della provvista è pari all'Euribor a 1 o 3 mesi (secondo la scelta della durata del periodo di interessi) più 0,225% per anno. Il contratto prevede la possibilità per RFI di trasferire parzialmente o totalmente a FRE il debito assunto mediante operazioni di scissione immobiliare.

Il 4 agosto 2006 RFI ha ricevuto da Banca di Roma l'erogazione della prima *tranche* del finanziamento per un importo di 475 milioni di Euro. In pari data, il debito è stato ceduto a FRE mediante atto di scissione patrimoniale per i cui dettagli si rinvia al paragrafo di seguito riportato.

Il 29 dicembre 2006 Banca di Roma ha erogato a RFI un importo pari a 150 milioni di Euro a valere sulla seconda *tranche* del finanziamento.

Scissione Ferrovie Real Estate

È stato formalizzato con atto notarile del 4 agosto 2006 un atto di scissione parziale di una porzione del patrimonio non asservita ad attività proprie del gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale, a favore della società Ferrovie Real Estate in esecuzione della delibera dell'Assemblea Straordinaria del 20 giugno 2006.

Tale scissione ha comportato anche la riduzione del capitale sociale di RFI per euro 70.000.000.

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

(importi in €)

STATO PATRIMONIALE ATTIVO	Situazione contabile RFI al 31.12.2005	Da integrazione (atto)	Scissa RFI	Beneficiaria FRE
II. IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI				
1) Terreni e fabbricati	44.145.188.950		43.595.181.827	550.007.123
2) Impianti e macchinario	73.898.748		73.898.748	
3) Attrezzature industriali e commerciali	118.121.403		118.121.403	
4) Altri beni	28.234.528		28.234.528	
5) Immobilizzazioni in corso e acconti	8.538.796.558		8.538.796.558	
Totale II	52.904.240.187		52.354.233.064	550.007.123
II. CREDITI				
4) Verso controllanti				
- esigibili entro l'esercizio successivo	1.764.873.543 (*)	475.000.000	2.239.873.543	
- esigibili oltre l'esercizio successivo	395.826.555		395.826.555	
	2.160.700.098	475.000.000	2.635.700.098	
TOTALE ATTIVO	65.928.359.152	475.000.000	65.853.352.029	550.007.123

(*) Importi alla data di redazione del progetto. Al 31.12.2005 il valore era pari a 1.718.867.429. La variazione è da mettere in relazione alla corrispondente variazione intervenuta nel capitale sociale (v. patrimonio netto).

<i>(importi in €)</i>				
STATO PATRIMONIALE PASSIVO	Situazione contabile RFI al 31.12.2005	Da integrazione (atto)	Scissa RFI	Beneficiaria FRE
A) PATRIMONIO NETTO				
I. CAPITALE	32.623.697.107 (*)		32.553.697.107	70.000.000
II. RISERVA DA SOPRAPPREZZO DELLE A	0		0	
III. RISERVE DI RIVALUTAZIONE				
1. Var. 2002 DM 4.2.03 valut. Definitiva patrin	887.352.096		887.352.096	
IV. RISERVA LEGALE	189.202		189.202	
V. RISERVE STATUTARIE	0		0	
VI. RISERVA PER AZIONI PROPRIE IN POR	0		0	
VII. ALTRE RISERVE				
Totale VII	3.925		3.925	
VIII. UTILI (PERDITE) PORTATI A NUOVO	3.594.835		3.594.835	
IX. UTILE (PERDITA) DEL PERIODO	159.156		159.156	
Totale A) Patrimonio netto	33.514.996.321		33.444.996.321	70.000.000
B) FONDI PER RISCHI E ONERI				
7) Altri	1.161.534.751		1.156.527.628	5.007.123
Totale B) Fondi per rischi e oneri	27.903.994.645		27.898.987.522	5.007.123
C) TRATTAMENTO DI FINE RAPPORTO DI L	1.207.550.962		1.207.550.962	
D) DEBITI				
4) Debiti verso banche				
- esigibili entro l'esercizio successivo	0	475.000.000	0	475.000.000
- esigibili oltre l'esercizio successivo	0	475.000.000	0	475.000.000
Totale D) Debiti	3.148.433.244	475.000.000	3.148.433.244	475.000.000
E) RATEI E RISCONTI				
Totale E) Ratei e risconti	153.383.980		153.383.980	
TOTALE PASSIVO	65.928.359.152	475.000.000	65.853.352.029	550.007.123

(*) importi alla data di redazione del progetto.

Al 31.12.2005, i valori erano, rispettivamente, pari a 29.932.999.385 (Capitale sociale) e 2.644.601.608 (versamento in conto futuro aumento di capitale)

Nel 2006 il versamento in conto futuro aumento di capitale sociale è stato portato a capitale sociale ed è stato effettuato un ulteriore aumento di capitale sociale pari a 46.006.114 in occasione della scissione parziale da FRE a RFI.

Settembre

Acquisto partecipazione Terminal Tremestieri S.r.l.

Il giorno 28 settembre 2006 RFI acquista una quota di € 75.000 della società Terminal Tremestieri S.r.l. pari al 33,33% della partecipazione.

Il capitale sociale di Terminal Tremestieri S.r.l. è pari a € 900.000 così suddiviso:

- € 300.000 Società Caronte e Tourist SpA
- € 300.000 Meridiano Lines Srl
- € 300.000 RFI SpA.

La durata della società è fissata fino al 2050.

L'oggetto della società consiste nell'attività di gestione completa dell'approdo per navi destinate al traghettamento attraverso lo Stretto di Messina, sito in località Tremestieri del comune di Messina.

In particolare Terminal Tremestieri S.r.l. dovrà provvedere allo svolgimento e alla fornitura di tutte le operazioni e i servizi portuali alle navi che attraccano nell'approdo per l'attività di traghettamento.

Ottobre

Interporto di Catania

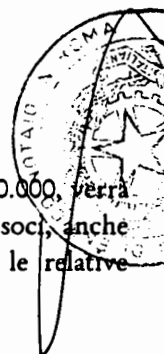
RFI e SIS – Società degli Interporti Siciliani S.p.A. – struttura consortile con circa il 75% del capitale sociale di proprietà di soggetti pubblici ed il restante 25% circa di altri enti e associazioni di categoria – hanno valutato la fattibilità di un progetto finalizzato alla realizzazione ed alla gestione congiunta di un Centro Intermodale, ubicato presso l'area di Catania Bicocca, in grado di svolgere la funzione di piattaforma logistica integrata della Sicilia Orientale.

Gli accordi per la realizzazione e la gestione del progetto, che verrà attuato in fasi successive, prevedono la creazione di un veicolo societario (50% RFI e 50% SIS) con il compito di portare a sintesi in un'unica infrastruttura gli *asset*, gli investimenti, le attività, i progetti di sviluppo ed i servizi che attualmente interessano e/o sono previsti nell'area interportuale di Catania Bicocca, oggetto dell'accordo, al fine di sviluppare le opportunità offerte dal trasporto combinato e intermodale strada-rotaia e del combinato marittimo.

Nel perimetro di intervento della *NewCo* all'uopo costituita confluirebbero, allo stato delle attuali ipotesi, i seguenti progetti/*asset*:

- il progetto relativo al Polo Intermodale;
- il progetto di successiva Espansione del Polo Intermodale;
- l'area e le infrastrutture terminalistiche del nodo di Catania Bicocca.

La società, che avvierebbe inizialmente le sue attività con un capitale di € 300.000, verrà successivamente ricapitalizzata, nel rispetto della parità azionaria fra i due soci, anche attraverso conferimento di beni in natura, impegnandosi a perfezionare le relative procedure amministrative nell'arco di un anno.



Modifica dell'art. 17 dello statuto sociale

In data 12 ottobre 2006 l'Assemblea Straordinaria di RFI delibera di modificare lo statuto sociale, introducendo l'opportunità di tenere "le riunioni in videoconferenza o teleconferenza, a condizione che tutti i partecipanti possano essere identificati e individuati in ciascun momento del collegamento e sia loro consentito di seguire la discussione, di ricevere, trasmettere e/o visionare documenti, di intervenire oralmente ed in tempo reale su tutti gli argomenti, nonché di deliberare con contestualità".

Variazione della percentuale di partecipazione nella società Tunnel Ferroviario del Brennero S.p.A (TFB)

In data 12 ottobre 2006 l'Assemblea dei Soci ha deliberato di approvare la cessione alla Provincia di Verona della quota detenuta da RFI fino ad un massimo del 6%. In data 13 dicembre 2006, con contratto di compravendita di Azioni RFI ha ceduto alla Provincia di Verona il 6% delle azioni possedute per un valore complessivo di € 3.245.455 per cui le azioni possedute da RFI sono 44.354.545 del valore nominale di € 1 euro, pari all'82% del capitale sociale.

In data 12 ottobre 2006 la società Tunnel Ferroviario del Brennero ha anche deliberato la seconda *tranche* di aumento di capitale sociale per un importo pari ad € 10.000.000,00 da sottoscrivere e versare entro il 31 dicembre 2006. Tale somma è stata successivamente ridotta ad € 5.000.000 a seguito del mutato fabbisogno finanziario. Le Province Autonome di Bolzano e Trento e RFI hanno sottoscritto e versato la seconda tranche in proporzione alle quote rispettivamente possedute, mentre la Provincia di Verona non ha sottoscritto e versato la propria quota. Pertanto le azioni possedute da RFI sono n. 48.454.545 del valore nominale di € 1 pari all'82,418% del capitale sociale. La registrazione di tale operazione è intervenuta nel mese di Gennaio 2007.

Scissione TAV – Nodo di Roma

In data 12 ottobre 2006 l'Assemblea Straordinaria di RFI approva il progetto di scissione parziale della TAV con assegnazione di parte del suo patrimonio costituito dal ramo d'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" sulla base della situazione patrimoniale al 30 giugno 2006.

In particolare tale operazione di scissione si inserisce in una serie di scissioni finalizzate a consentire ad RFI, nella sua qualità di Gestore dell'Infrastruttura ferroviaria nazionale, di acquisire nel proprio patrimonio, di gestire e conseguentemente di sfruttare economicamente i nodi ferroviari, i lotti funzionali e le tratte del Sistema AV/AC.

Il valore del patrimonio netto assegnato da TAV a RFI sarà pari a 94.933.543,00 euro di cui 94.172.581,00 euro quale capitale sociale e 760.962,00 euro 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 2006 e avrà effetto dal 1° gennaio 2007. 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 €)

STATO PATRIMONIALE ATTIVO	Nodo di Roma
A) Crediti verso soci per versamenti ancora dovuti	
B) Immobilizzazioni	
Immobilizzazioni immateriali	335.414
Immobilizzazioni materiali	498.926.954
Immobilizzazioni finanziarie:	
- Partecipazioni in imprese controllate	(94.172.581)
- Crediti immobilizzati verso controllate	(760.962)
Totale B) Immobilizzazioni	404.328.825
C) Attivo circolante	
Crediti:	
- Crediti v/controllate	26.000
- Crediti v/altri	5.085.183
Totale C) Attivo circolante	5.111.183
D) Ratei e risconti	1.426.402
Totale D) Ratei e risconti	1.426.402
TOTALE ATTIVO (B + C + D)	410.866.410
STATO PATRIMONIALE PASSIVO	
D) Debiti	
Debiti verso altri finanziatori	345.206.737
Debiti verso imprese controllate	49.372.185
Totale D) Debiti	394.578.922
E) Ratei e risconti	16.287.489
Totale E) Ratei e risconti	16.287.489
TOTALE PASSIVO (A + B + C + D + E)	410.866.410

Scissione TAV Torino - Novara (II scissione)

In data 9 novembre 2006 l'Assemblea Straordinaria di RFI approva il progetto di scissione parziale della TAV con assegnazione di parte del suo patrimonio costituito dal ramo d'azienda denominato "Immobili della Sub-tratta Torino - Novara della tratta ferroviaria AV/AC Torino - Milano", composto dal sedime e opere accessorie afferenti alla infrastruttura ferroviaria linea AV/AC dal Km 0+008 al Km 85+575 e dal sedime e opere accessorie afferenti alle infrastrutture ferroviarie costituenti le interconnessioni di Torino Stura, Vercellese Ovest e Novara Ovest: l'infrastruttura ferroviaria ed il valore

economico dei lavori eseguiti per la realizzazione delle opere civili sono stati già assegnati a RFI in dipendenza dell'atto di scissione RFI/TAV stipulato il 24 gennaio 2006.

Il valore del patrimonio netto assegnato da TAV a RFI sarà pari a 14.556.466,00 euro di cui 13.991.668,00 euro quale capitale sociale e 564.798,00 euro quale riserva costituita da versamenti in conto futuro aumento di capitale.

Il progetto di scissione è stato redatto con riferimento alla situazione contabile patrimoniale al 30 giugno 2006 e gli effetti economici decorreranno dal 1° gennaio 2007. 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 €)
STATO PATRIMONIALE ATTIVO	Seconda Scissione Torino-Novara
A) Crediti verso soci per versamenti ancora dovuti	
B) Immobilizzazioni	
Immobilizzazioni immateriali	382.776
Immobilizzazioni materiali	316.566.174
Immobilizzazioni finanziarie:	
- Partecipazioni in imprese controllate	(13.991.668)
- Crediti immobilizzati verso controllate	(564.798)
Totale B) Immobilizzazioni	302.392.484
C) Attivo circolante	
Crediti:	
- Crediti v/controlate	8.580.868
- Crediti v/altri	17.270.187
Totale C) Attivo circolante	25.851.054
D) Ratei e risconti	1.749.438
Totale D) Ratei e risconti	1.749.438
TOTALE ATTIVO (B + C + D)	329.992.976
STATO PATRIMONIALE PASSIVO	Scissione Torino-Novara
D) Debiti	
Debiti verso altri finanziatori	293.577.931
Debiti verso imprese controllate	15.390.013
Totale D) Debiti	308.967.944
E) Ratei e risconti	21.025.033
Totale E) Ratei e risconti	21.025.033
TOTALE PASSIVO (A + B + C + D + E)	329.992.976

Il Decreto Legge 3 ottobre 2006, n. 262, convertito in Legge 24 novembre 2006, n. 286 (S.O. della Gazzetta Ufficiale n. 277 del 28/11/2006).

La norma in oggetto, nel confermare le indicazioni già fornite in via interpretativa dall'Agenzia del Territorio con la suddetta Circolare, ha stabilito che "nelle unità immobiliari censite nelle categorie catastali E/1, E/2, E/3, E/4, E/5, E/6 ed E/9 non possono essere compresi immobili o porzioni di immobili destinati ad uso commerciale, industriale, ad ufficio privato ovvero ad usi diversi, qualora gli stessi presentino autonomia funzionale e reddituale".

La stessa norma ha stabilito altresì che:

- 1) sono a carico dei soggetti intestatari gli adempimenti necessari per la revisione della qualificazione e, quindi, della rendita catastale delle unità immobiliari che per effetto di quanto sopra non possono essere ricomprese nelle suddette categorie catastali. La dichiarazione in catasto, in tal caso, deve essere effettuata entro nove mesi dalla data di entrata in vigore della norma (i termini scadranno il prossimo 3 luglio 2007);
- 2) in caso di inottemperanza da parte dei soggetti intestatari, agli adempimenti di cui sopra provvederanno gli Uffici provinciali dell'Agenzia del Territorio con oneri e relative sanzioni a carico degli interessati.
- 3) le rendite catastali dichiarate ovvero attribuite a seguito dell'espletamento dei suddetti adempimenti producono effetto fiscale a decorrere dal 1 gennaio 2007.

In considerazione di quanto sopra, la Società ha avviato, di concerto con la Capogruppo e con la collaborazione di Ferservizi S.p.A., le attività di cui al punto sub. 1) che, sulla base degli indirizzi strategici dettati dalla Capogruppo, sono limitate - prioritariamente - alle sole 14 "grandi" e 103 "medie" stazioni ferroviarie (la cui gestione è affidata, rispettivamente, alle società "Grandi Stazioni S.p.A." e "Centostazioni S.p.A.") tenuto conto dei ristretti termini temporali a disposizione per l'espletamento dei relativi adempimenti catastali (la cui scadenza è fissata dalla legge per il prossimo 3 luglio 2007).

Le eventuali iniziative che - sotto il profilo impositivo ICI - dovessero intraprendere nel frattempo i Comuni nel cui ambito territoriale insistono le restanti (piccole) stazioni ferroviarie, sempre in base agli indirizzi strategici dettati dalla Capogruppo, verranno opportunamente "gestite" di volta in volta anche mediante l'impugnazione - ove ne ricorrano i necessari presupposti giuridico tributari - in sede giurisdizionale dei relativi atti impositivi.

La suddetta norma ha altresì introdotto un'ulteriore novità con particolare riferimento all'art. 11 relativo agli "Immobili non strumentali alla gestione caratteristica dell'impresa ferroviaria" che ha previsto l'eliminazione del terzo periodo dell'articolo 1, comma 6-bis, del decreto legge 25 settembre 2001, n. 351 (convertito, con modificazioni, dalla Legge 23 novembre 2001, n. 410) il quale recitava:

"Le risorse economico-finanziarie derivanti dalle dismissioni effettuate direttamente ai sensi del presente comma sono impiegate da RFI S.p.A. in investimenti relativi allo sviluppo

dell'infrastruttura ferroviaria e, in particolare, al miglioramento della sicurezza dell'esercizio."

L'attuale formulazione dell'articolo 1, comma 6-bis, del D.L. 25 settembre 2001, n. 351 è la seguente:

"I beni immobili non più strumentali alla gestione caratteristica dell'impresa ferroviaria, di proprietà di Ferrovie dello Stato S.p.A. o delle società dalla stessa direttamente o indirettamente integralmente controllate, ai sensi dell'art. 43 della legge 23 dicembre 1998, n. 448, e successive modificazioni, e dell'articolo 5 della legge 23 dicembre 1999, n. 488, nonché i beni acquisiti ad altro titolo, sono alienati e valorizzati da Ferrovie dello Stato S.p.A., o dalle società da essa controllate, direttamente o con le modalità di cui al presente decreto. Le alienazioni di cui al presente comma sono effettuate con esonero dalla consegna dei documenti relativi alla proprietà e di quelli attestanti la regolarità urbanistica, edilizia e fiscale degli stessi beni."

Novembre

European Infrastructure Managers (EIM)

Dal primo novembre 2006 RFI è membro dell'*European Infrastructure Managers (EIM)*, l'organizzazione dei Gestori dell'Infrastruttura ferroviaria che ha lo scopo di sostenere gli interessi di questi ultimi presso le Autorità di Bruxelles.

Aumento capitale sociale di Quadrante Europa Terminal Gate SpA

Il Consiglio di Amministrazione di RFI in data 9.11.2006 ha deliberato di approvare la proposta di aumento del capitale sociale di Quadrante Europa Terminal Gate SpA per complessivi 1,2 milioni di euro.

Dicembre

La Legge Finanziaria 2007 (n° 296 del 27/12/06)

Nel mese di dicembre è stata emanata la Legge Finanziaria 2007 e gli atti ad essa collegati (Legge di bilancio, n° 298 del 27/12/06 e Decreto del Ministero dell'Economia e delle Finanze denominato "Ripartizione in capitoli delle Unità previsionali di base relative al bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2007"). In sintesi, da un punto di vista finanziario, i provvedimenti hanno disposto quanto di seguito riportato:

- trasferimenti in conto esercizio per l'anno 2007 a beneficio del Gruppo FS, confluiti nel "Fondo per i trasferimenti alle imprese" in capo al MEF, come previsto dalla Legge Finanziaria 2006 – Legge n. 266/2005, che individuerà la destinazione delle disponibilità del fondo fra le diverse Società previa acquisizione del parere delle Commissioni Parlamentari competenti. Si ricorda che lo

stanziamento richiesto da RFI è pari a 1.289 Meuro, come previsto nel Piano d'Impresa 2006-2010 della Società;

- contributi quindicennali in conto impianti per 8.100 Meuro complessivi a decorrere dal 2007 (specificatamente nella misura di 400 Meuro per l'anno 2007, 1.300 Meuro per l'anno 2008, 1.600 Meuro per l'anno 2009 e 4.800 Meuro per il periodo 2010-2021, in ragione di 400 Meuro annui), interamente impegnabili dal primo anno di iscrizione, per la prosecuzione degli interventi relativi al Sistema AV/AC della linea Torino - Milano - Napoli;
- contributi quindicennali in conto impianti di 100 Meuro annui a decorrere dal 2006 per la prosecuzione degli interventi relativi al Sistema AV/AC Torino - Milano - Napoli e di 100 Meuro annui a decorrere dal 2007 a copertura degli investimenti relativi alla rete tradizionale dell'infrastruttura ferroviaria nazionale come modifica all'art. 1, comma 84 della Legge n. 266 del 23/12/05 (Finanziaria 2006);
- autorizzazioni di spesa di 1.600 Meuro per ciascuno degli anni 2007 e 2008 a copertura degli investimenti relativi alla rete tradizionale dell'infrastruttura ferroviaria nazionale, di cui 20 Meuro per ciascun anno è destinata specificatamente all'ammodernamento della tratta ferroviaria Aosta - Chivasso;
- autorizzazioni di spesa di 24 Meuro per ciascuno degli anni 2007 e 2008 per la prosecuzione degli interventi alle linee trasversali e, in particolare, per la progettazione definitiva del raddoppio dell'intero tracciato della linea ferroviaria Parma - La Spezia (Pontremolese);
- autorizzazioni di cassa per l'anno 2007 pari a 176 Meuro sul capitolo 7122 e 206,62 Meuro sul capitolo 7123.

La Legge Finanziaria 2007 prevede inoltre, con specifico riferimento al sistema AV/AC che:

- art. 1 comma 966: gli oneri per capitale e gli interessi sui titoli emessi e sui mutui contratti da ISPA fino alla data del 31/12/2005 per il finanziamento degli investimenti per la realizzazione dell'infrastruttura ferroviaria ad Alta Velocità TO-MI-NA sono assunti direttamente a carico dello Stato;
- art. 1 comma 967: la Cassa Depositi e Prestiti, succeduta ad Infrastrutture S.p.A. ai sensi dell'art. 1 comma 79 della Legge Finanziaria 2006, provvede alla liquidazione del patrimonio separato costituito da quest'ultima. A seguito di ciò cessa la destinazione dei crediti e proventi ex art. 75 Legge Finanziaria 2003 e si estinguono i debiti di Ferrovie dello Stato SPA e delle altre società del Gruppo;
- art. 1 comma 968: l'assunzione degli oneri a carico del bilancio dello Stato di cui al comma 966 nonché l'estinzione dei debiti di ferrovie dello Stato e di società del gruppo di cui al comma 967 si considerano fiscalmente irrilevanti;



- articolo 1 comma 969: i criteri e le modalità di assunzione da parte dello Stato degli oneri di cui al comma 966, di liquidazione del patrimonio separato di cui al comma 967 sono determinati con uno più decreti di natura non regolamentare del Ministro dell'Economia e delle Finanze.

L'articolo 1 comma 1364 della Legge finanziaria 2007 stabilisce infine che l'entrata in vigore dei commi da 966 a 969 della legge stessa entrano in vigore, non come l'intero articolato della legge, il 1 gennaio 2007, bensì alla data di pubblicazione della legge, che è intervenuta il 27 dicembre 2006.

In data 27 dicembre 2006 il Ministero dell'Economia e delle Finanze ha emanato il decreto non regolamentare in cui:

- sono indicate le obbligazioni ed i mutui oggetto di accollo;
- sono indicati i contratti di copertura oggetto di cessione a favore dello Stato;
- ha indicato che alla liquidazione del patrimonio separato si procede secondo le modalità previste dall'articolo 2447 *novies* del codice civile;
- è previsto che le somme stanziare nel Bilancio dello Stato per l'anno 2007 al cap. 2222, pari a 645 Meuro, a titolo di Integrazione da Stato ai sensi del decreto del Ministero dell'Economia e delle Finanze del 23 dicembre 2003 c.d. *Implementation Decree*, si renderanno disponibili alla società ed alla controllata TAV per far fronte al pagamento del servizio del debito verso Cassa Depositi e Prestiti contratto in attuazione dell'articolo 75 della legge finanziaria 2003, per far fronte agli oneri maturati fino al 27 dicembre 2006 data di efficacia dell'accollo del debito da parte dello Stato.

Progetto Roma Tiburtina

Con la sottoscrizione, in data 23 dicembre 2005, della *"Convenzione per la prima attuazione delle previsioni del piano di assetto per la riqualificazione urbanistica e funzionale dell'area della stazione Tiburtina"* fra RFI e Comune di Roma, si è riavviato il progetto "Roma Tiburtina" finalizzato alla valorizzazione e dismissione di aree di proprietà di RFI, funzionalmente connesse con la nuova stazione AV/AC, che verrà finanziata, per la parte non coperta da finanziamenti pubblici, dai proventi dell'operazione.

RFI sta procedendo, attraverso un'apposita "Selezione", all'identificazione del *Partner* privato che si impegnerà, fra l'altro, all'acquisto di una partecipazione sociale di maggioranza nel veicolo societario, che avrà il compito di realizzare il progetto di sviluppo delle Aree nel rispetto della loro destinazione urbanistica e degli strumenti urbanistici tempo per tempo vigenti.

Attualmente il progetto è in attesa di risposta del TAR a seguito della decisione del 12 dicembre u.s. del Consiglio di Stato di nominare, in relazione al ricorso promosso contro l'aggiudicazione dei lavori per la Stazione Tiburtina, un consulente tecnico.

RISORSE UMANE

Generalità

Nel corso dell'anno 2006 è proseguita l'opera di contenimento degli organici in esito delle domande di risoluzione incentivata del rapporto di lavoro rivolta all'incremento della produttività.

E' stata completata l'attuazione del progetto di riorganizzazione del settore Manutenzione Infrastruttura con particolare riferimento alle Strutture Organizzative Mantenimento in Efficienza.

E' proseguita, infine, l'acquisizione dal mercato di professionalità specializzate nei profili di Capo Tecnico (118 unità) e di Operatore della manutenzione (456 unità) per le esigenze di manutenzione delle nuove tecnologie e per le nuove linee AV/AC Roma-Napoli e Torino-Novara.

Viene qui di seguito rappresentata l'evoluzione e la ripartizione degli organici, nel periodo 1 gennaio 2006 - 31 dicembre 2006:

- consistenza del personale della Società Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. al 1 gennaio 2006: pari a n° 35.158 unità (di cui 357 Dirigenti e 34.801 tra Addetti e Quadri);
- consistenza del personale RFI al 31.12.2006: pari a n° 34.554 unità (di cui 357 Dirigenti e 34.197 tra Addetti e Quadri).

Il saldo netto deriva da ingressi per 1.298 unità ed uscite per 1.902.

Il costo del lavoro

I trascinamenti per il rinnovo del CCNL biennio 2005-2006 hanno comportato l'adeguamento dei minimi salariali in 2 fasi:

- incremento di 30 euro medi più oneri sociali dal 1° gennaio 2006;
- incremento 30 euro medi più oneri sociali dal 1° settembre 2006.

La formazione

Le principali iniziative istituzionali hanno riguardato in generale le tematiche relative alla formazione d'ingresso finalizzata alla trasmissione della cultura e dei valori del Gruppo FS, ed all'inserimento nelle singole realtà organizzative, ai percorsi modulari per quadri di nuova nomina volte ad accrescere e sviluppare competenze tipicamente manageriali.

Gli interventi più significativi hanno riguardato:

- Laureati neo-assunti con Contratto di Inserimento;
- Formazione linguistica per dirigenti e quadri;
- Sviluppo competenze gestionali e manageriali dei quadri.

